

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2017

## OBSAH

02. 01. 2017	HROZBA BOMBOU ZASTAVILA VLAK V BEROUNĚ. POLICIE VINÍ OPILÉHO RECIDIVISTU (EC 354) .....	3
03. 01. 2017	PRAŽSKÉ RYCHLÍKY ČÁSTI MAJITELŮ LÍTAČEK PODRAŽÍ, NĚKDY AŽ O ČTVRTINU .....	3
03. 01. 2017	REGIOJET KONČÍ S VLAKY MEZI BRATISLAVOU A KOŠICEMI, STĚŽUJE SI NA ZÁSAHY STÁTU .....	4
03. 01. 2017	Z ČÍNY JEDE PRVNÍ NÁKLADNÍ VLAK DO LONDÝNA. NOVÁ HEDVÁBNÁ STEZKA STARTUJE .....	4
04. 01. 2017	STŘECHA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ SE PRODRAŽÍ, REKONSTRUKCE STÁLA UŽ 574 MILIONŮ (PRAHA HL. N.).....	5
04. 01. 2017	LIDÍ VE VLACÍCH RYCHLE PŘIBÝVÁ, DOPRAVCŮM POMOHLA LETNÍ POPTÁVKA ..	5
05. 01. 2017	SCI-FI VLAKY: ČESKÁ FIRMA CHCE NA TRATĚ VYSLAT SPOJE BEZ STROJVŮDCE (AŽD PRAHA).....	6
05. 01. 2017	PRUDKÝ VZESTUP: LONI PŘI NEHODÁCH NA PŘEJEZDECH ZAHYNULO 45 LIDÍ ....	6
05. 01. 2017	RYCHLÁ ŽELEZNICE VYJDE NA PŮL BILIONU, POVOZÍTE SE ALE NEJDŘÍVE ZA 18 LET.....	7
05. 01. 2017	STÁT ZNOVU HLEDÁ DRÁŽNÍHO REGULÁTORA. VYBRANÝ SE NELÍBÍ ČSSD A LIDOVČŮM (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE).....	7
05. 01. 2017	ZRUŠENÍ NEJVĚTŠÍ ZAKÁZKY NA ŽELEZNICI JI PRODRAŽILO O 100 MILIONŮ (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.) .....	8
05. 01. 2017	MĚSTSKÉ ČÁSTI KRITIZUJÍ PŘEKLADIŠTĚ V MALEŠICÍCH. PRAHA NAVRHLA PŘEMÍSTĚNÍ .....	9
06. 01. 2017	INTERPANTERY JSOU PORUCHOVÉ, RYCHLÍKY VYŠŠÍ KVALITY ZACHRAŇUJÍ STARÉ VOZY .....	9
06. 01. 2017	NA OPRAVY NÁDRAŽÍ PŮJDE 600 MILIONŮ, DOPRAVNÍ PROJEKTY SPOLKLY 2,1 MILIARDY .....	10
06. 01. 2017	CENA OPRAVY NEGRELLIHO VIADUKTU KLESLA V TENDRU K MILIARDĚ, ZAČNE SE V DUBNU .....	11
09. 01. 2017	STÁT ZA ÚKLID SNĚHU PLATÍ AŽ PĚT SET ZA HODINU, NEJVÍCE NA ŽELEZNICI..	11
09. 01. 2017	ČESKÉ DRÁHY SPUSTILY „KOMUNIKÁTOR“. VLAKOVÉ ČETY MOHOU JEŠTĚ RYCHLEJI KOMUNIKOVAT S DISPEČERY .....	12
09. 01. 2017	LEO EXPRESS RUŠÍ DOČASNĚ ČTVRTINU SPOJŮ, JEHO VLAKY PROJDOU ÚPRAVOU .....	13
09. 01. 2017	SDRUŽENÍ OBCÍ PRODÁVÁ STARÉ MOTORÁKY. ESERALDA A SPOL. KUPCE LÁKAJÍ (ŽD) .....	13
10. 01. 2017	PRVNÍ KRAJ SPOUŠTÍ PŮJČOVNU VLAKŮ. STÁT MUSÍ POČKAT KVŮLI ZEMĚDĚLSTVÍ (JIHOMORAVSKÝ KRAJ).....	14
11. 01. 2017	POLÁCI CHTĚJÍ S NOVÝM PENDOLINEM DO PRAHY, NESTÍHAJÍ ALE ZKUŠEBNÍ JÍZDY (ED250).....	15
11. 01. 2017	OPRAVY PANTERŮ ZA STOVKY MILIONŮ ZÍSKALA PARS NOVA (REGIOPANTER/INTERPANTER ČD).....	15
11. 01. 2017	VLAK S UHLÍM VYKOLEJIL U HRADCE KVŮLI ŠPATNÉ TRATI. ČEKALA NA OPRAVU (14. ZÁŘÍ 2014, PŘEVÝŠOV).....	16
12. 01. 2017	STŘÍBRNÝ ŠÍP ZAČAL VYDĚLÁVAT, SVEZL MANAŽERY ŠKODY AUTO (M 260.001) ..	16
12. 01. 2017	NEJVĚTŠÍ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKU PROVĚŘUJE POLICIE. NOVÁ BUDE DRAŽŠÍ (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.) .....	17

12. 01. 2017	PŘED 60 LETY VYJELA POPRVÉ VINDOBONA, LEGENDÁRNÍ VÝCHODOEVROPSKÝ TRANS EUROP EXPRESS (13. LEDNA 1957) .....	17
12. 01. 2017	OSTRAVSKÝ ŽELEZNIČNÍ UZEL PROJDE MODERNIZACÍ, SŽDC ZAHÁJÍ PROJEKTOVOU PŘÍPRAVU .....	18
16. 01. 2017	STÁTNÍ PŮJČOVNA VLAKŮ NA TRIPARTITĚ PADLA, MINISTERSTVO PLÁNY VZDÁVÁ (MINISTERSTVO DOPRAVY) .....	19
17. 01. 2017	CZ LOKO UHÁJILO OPRAVY „BREJLOVCŮ“ (ŘADA 750.7, 754) .....	19
17. 01. 2017	ŘECKÝ ÚČETNÍ DVŮR SCHVÁLIL PRODEJ DRAH ITALSKÉ ŽELEZNICI (TRAINOSE -> FS) .....	19
17. 01. 2017	PROVOZ NA ŽELEZNIČNÍM MOSTĚ PŘES HRACHOLUSKOU PŘEHRADU JE OHROŽENÝ (PŇOVANSKÝ MOST) .....	20
18. 01. 2017	ZRUŠTE VLAK, UDĚLEJTE CYKLOSTEZKU. SPOLEK UŽ ROKY ZDRŽUJE NOVOU TRATĚ U BRNA (BRNO – ZASTÁVKA U BRNA) .....	20
18. 01. 2017	ŤOK PROTI VŠEM – STÁTNÍ PŮJČOVNA VLAKŮ PADLA PO ROCE PŘÍPRAV .....	22
18. 01. 2017	ČESKÉ DRÁHY POŘÍDILY V RAKOUSKU DALŠÍCH 47 VAGÓNŮ (UIC Z1) .....	22
18. 01. 2017	PRVNÍ NÁKLADNÍ VLAK Z ČÍNY DORAZIL DO BRITÁNIE. UJEL 12 TISÍC KILOMETRŮ.....	23
19. 01. 2017	AC/DC NA DRÁZE ZA 79 MILIARD. ŽELEZNICI ČEKÁ VELKÉ PŘEPÍNÁNÍ ELEKTRINY (KONVERZE NA 25 KV, 50 HZ).....	23
19. 01. 2017	149 NÁDRAŽÍ ČEKÁ NA OPRAVY. NĚKDE JE LIDÉ ANI NEPOZNAJÍ, PŘIZNÁVÁ SPRÁVCE .....	24
20. 01. 2017	ZAČÍNÁ DALŠÍ STAVBA V ŽELEZNIČNÍM UZLU PLZEŇ. OPRAVÍ SE I MOSTY PŘES MIKULÁŠSKOU ULICI (UZEL PLZEŇ, 2. STAVBA, SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ).....	25
20. 01. 2017	ČTYŘI HODINY DO OSTRAVY A POPRVÉ ZÁSUVKY. VLAKY SUPERCITY SLAVÍ 20 LET (OD 27. LEDNA 1997) .....	25
21. 01. 2017	PRO DÁVKY NA NÁDRAŽÍ. ÚŘADY ČEKÁ STĚHOVÁNÍ DO PRÁZDNÝCH KANCELÁŘÍ SŽDC .....	26
21. 01. 2017	TURISTICKÉ TRATI NA OPAVSKU SE DAŘÍ, VLAKŮ ALE LETOS ASI NEPŘIBUDE (OPAVA – SVOBODNÉ HEŘMANICE).....	27
23. 01. 2017	VLAKY ČESKÝCH DRAH TAHAJÍ LOKOMOTIVY S VADNÝMI MOTORY (ŘADA 380) .....	28
23. 01. 2017	GRANDI STAZIONI NA PRONÁJMU NÁDRAŽÍ VYDĚLALA 64,8 MILIONU KORUN (PRAHA HL. N., MARIÁNSKÉ LÁZNĚ).....	28
25. 01. 2017	SLEVY ZA OBJÍŽDKY MAJÍ ULEHČIT NEJVYTIŽENĚJŠÍM ŽELEZNIČNÍM TRATÍM ...	29
26. 01. 2017	STROJVEDOUCÍCH JE MÁLO, ZÁJEM RYCHLE ROSTE, STÁT CHCE ZKOUŠKY ZPOPLATNIT .....	29
26. 01. 2017	PODBESKYDSKÉ TRATĚ ČEKÁ ELEKTRIZACE (TRATĚ Č. 323, 324, 325) .....	30
27. 01. 2017	NOVÁ KAVÁRNA I PRVNÍ OBSAZENÝ BYT. STARÉ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ POMALU OŽÍVÁ (ÚSTÍ NAD ORLICÍ).....	31
27. 01. 2017	CHYBUJE KAŽDÝ, I STROJVEDOUCÍ. TĚM SE TO ALE STÁVÁ ČÍM DÁL ČASTĚJI...31	
29. 01. 2017	VLAKOBAZAR ČESKÉ DRÁHY. STARÉ MOTORÁKY MÍŘÍ DO POLSKA (ŘADA 810).....	34
30. 01. 2017	STÁT ZNOVU HLEDÁ DRÁŽNÍHO REGULÁTORA. MUSÍ SE LÍBIT ČSSD A LIDOVČŮM (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE) .....	34
30. 01. 2017	ČESKÝM DRAHÁM LONI VZROSTL POČET CESTUJÍCÍCH O 1,8 MILIONU .....	35
31. 01. 2017	PRÁCE NA ŽELEZNICI UBYLO, AŽD MUSÍ PROPOUŠTĚT NEBO NECHAT LIDI DOMA .....	36
31. 01. 2017	REGIOJET KONČÍ S DÁLKOVÝMI VLAKY V SR, ODVEZLY PŘES DVA MIL. LIDÍ (BRATISLAVA – KOŠICE).....	36
31. 01. 2017	ČESKÉ MAŠINY POJEDOU DO ITÁLIE A FINSKA, CZ LOKO ZÍSKALA DALŠÍ ZAKÁZKY .....	36

## 02. 01. 2017 Hrozba bombou zastavila vlak v Berouně. Policie viní opilého recidivistu (EC 354)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/policie-zasah-rychlik-vlak-hrozba-bombou-ffv-/domaci.aspx?c=A170102\\_103531\\_domaci\\_hro](http://zpravy.idnes.cz/policie-zasah-rychlik-vlak-hrozba-bombou-ffv-/domaci.aspx?c=A170102_103531_domaci_hro))

V pondělí dopoledne zasahovali policisté kvůli hrozbě bombou v rychlíku, který mířil z Prahy do Mnichova. V Berouně evakovali 254 cestujících a prohledali vlak, který nabral zpoždění 115 minut. Podařilo se jim zadržet podezřelého 45letého muže, který má z dřívějšíka na svědomí krádeže a podvody. Bombu nejspíš nahlásil v opilosti. Mimořádná událost nastala podle webu Českých drah ve vlaku EC 354 Franz Kafka v 9:45, kdy anonym nahlásil výbušninu ve vlaku. „Vlak je zastavený v Berouně a provádí se prohlídka,“ řekl iDNES.cz krátce po nahlášení události mluvčí střeďočeské policie Pavel Truxa. „Policisté prohledali vlak a cestující. Prohlídky dopadly negativně, nenašel se žádný nástražný výbušný systém. Zasahovali zde pyrotechnici se psy vycvičenými na vyhledávání výbušnin,“ doplnila po ukončení akce mluvčí berounské policie Marcela Pučelíková. Při kontrole cestujících se policistům podařilo najít muže, který je podle nich zodpovědný za nahlášení bomby ve vlaku na tísňovou linku 112.

### Bombu nahlásil opilý recidivista

„Kriminalisté zadrželi podezřelého Čecha ročník 72. Je to recidivista, který má za sebou převážně majetkovou trestnou činnost. Má na svědomí i nějaké podvody. Jelikož je pod vlivem alkoholu, tak není možné provést výslech. Až vystřízliví, bude určitě obviněn ze šíření poplašné zprávy,“ uvedla Pučelíková. Vlak EC 354 Franz Kafka jedoucí do Německa nabral zpoždění 115 minut. Policejní zásah kvůli výhrůžce zpozdil i řadu vnitrostátních spojů. Policisté totiž evakovali všech 254 cestujících z vlaku a přesunuli je do budovy nádraží. Tam jim zkontrolovali doklady a poté psůvodi prohledali odstavenou soupravu, která desítky minut blokovala provoz přes Beroun. Obnovit se jej podařilo v 10:45. „V 11:48 vlak odjel z Berouna se zpožděním 115 minut,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Ukončení akce potvrdila také mluvčí Pučelíková.

## 03. 01. 2017 Pražské rychlíky části majitelů Lítaček podrazí, někdy až o čtvrtinu

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/prazske-rychliky-casti-majitelum-litacek-podrazi-fvn-/eko-doprava.aspx?c=A170102\\_170652\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/prazske-rychliky-casti-majitelum-litacek-podrazi-fvn-/eko-doprava.aspx?c=A170102_170652_ekonomika_fih))

Cestování rychlíky mezi Prahou a některými městy při kombinaci jízdenky Českých drah a Lítačky s kupónem pro Prahu od úterý zdraží. Průvodčí budou nově uznávat Lítačku jen do stanice v pásmu platnosti, kde rychlík skutečně zastavuje, nikoliv jen projíždí. Změny se týkají rychlíků z Prahy do Kladna, Všetat a Kralup nad Vltavou. Úprava jízdného, na které se dohodl pražský organizátor dopravy Ropid, ministerstvo dopravy a České dráhy teprve v závěru roku, tak přinese citelné zdražení těm, kteří necestují pravidelně a používají pro své cesty rychlíky. Naopak u osobních a spěšných vlaků žádné změny nebudou.

Až dosud například cestujícím s Lítačkou s kupónem jen pro Prahu nebo jízdenkou pro cestu po Praze při cestě z Kladna do Prahy rychlíkem stačilo koupit si pouze jízdenku Českých drah z Kladna do stanice Praha-Ruzyně, odkud mu už začala platit pražská jízdenka. Rychlík zde ale nestavěl. Nově si bude muset podle nového opatření koupit jízdenku až do Prahy-Veleslavína. Nově bude možné navazovat Tarify Pražské integrované dopravy a Českých drah pouze ve stanicích, kde vlak skutečně dle jízdního řádu zastavuje, nikoli jako dosud v jakékoli první nebo poslední stanici nebo zastávce v rámci tarifního pásma PID, i když zde rychlík ve skutečnosti nezastavoval,“ potvrdil mluvčí Ropidu Filip Drápal. I když jde o zdražení v řádech korun za jednu cestu, není až tak malé v procentním vyjádření: dosud jedna cesta z Kladna do Prahy s využitím pražské jízdenky stála 35 korun, teď zaplatí cestující 39 korun. Ještě větší rozdíly budou ale při jízdě na kratší vzdálenost: například z Hostivice bude nově cesta stát 19 namísto 15 korun. To je zdražení o 26,7 procenta.

### Spěšných a osobních vlaků se změna nedotkne

Změny se týkají více rychlíkových tratí: kromě kladenských rychlíků také trasy Praha – Všetaty a Praha – Roudnice nad Labem. Kombinovat jízdenky Pražské integrované dopravy a tarifu Českých drah nepůjde ani u rychlíků mezi Lysou nad Labem a Štětím. U jiných rychlíků dosud cestující jízdenky Pražské integrované dopravy využívat nemohou. To by se ale v budoucnu mohlo změnit. Ropid totiž vysvětluje změnu tím, že chce do své sítě integrovat postupně rychlíky, které dosud u Českých drah objednáva a platí ministerstvo dopravy. Nově na jejich provoz bude přispívat i Ropid. „Vzhledem k tomu, že předpokládáme plošné zapojení rychlíků do integrace s jejím postupným rozšiřováním, bylo nutné dojednat s ministerstvem i Českými drahami ekonomicky přijatelné nastavení

pravidel pro uznávání jízdních dokladů PID v rychlících," dodal Drápal. Podle něj už od středy platí tarif PID v rychlících v úseku Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem. „V letošním roce by takto měly být zapojeny ještě hradecké rychlíky ve směru Nymburk a Poděbrady, o zapojení dalších tratí se bude dále jednat," dodal Drápal. U osobních a spěšných vlaků se nic nemění. Pro cestující ale bude změna znamenat i chaos. Stejně trasování mají například mezi Prahou a Kladnem i spěšné vlaky, které ale platí kraj. Ty také v Praze-Ruzyni nezastavují, ale přesto v tomto případě mohou cestující využít pražské jízdenky až do/z Ruzyně. Ropid o změně informoval cestující na poslední chvíli, na jeho webových stránkách se informace objevila teprve v pondělí.

### 03. 01. 2017 RegioJet končí s vlaky mezi Bratislavou a Košicemi, stěžuje si na zásahy státu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-konci-s-vlaky-mezi-bratislavou-a-košicemi-stezuje-si-na-zasahy-statu-1327286>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet z české skupiny Student Agency koncem ledna ukončí provoz svých dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. Své rozhodnutí zdůvodnil státními zásahy do vlakové dopravy na Slovensku. Společnost také uvedla, že své ostatní aktivity v dopravě v zemi hodlá posílit. Odchod z nejdůležitější slovenské železniční tratě RegioJet oznámil necelý měsíc poté, co na lince mezi zmiňovanými dvěma největšími městy v zemi obnovil provoz vlaků vyšší kategorie InterCity (IC) státní slovenský dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). "Po politickém rozhodnutí opět zavést IC vlaky ZSSK, žel, není na trhu kvůli jízdnému zdarma v dotovaných rychlících dostatek platících cestujících na to, aby se komerční nedotované vlaky ve vnitrostátní dopravě na Slovensku dokázaly uživit," uvedl RegioJet, podle kterého trh vzhledem ke státním zásahům nefunguje standardně.

ZSSK obnovila provoz IC vlaků, který byl v minulosti ztrátový, loni v prosinci po necelém roce od jejich zrušení. Návrat IC vlaků na 445 kilometrů dlouhou trať ze slovenské metropole do Košic prosazoval nyní šéf parlamentu a nacionalistické Slovenské národní strany Andrej Danko. Danko se před loňskými parlamentními volbami na Slovensku nechal slyšet, že nesnáší žluté vlaky a žluté autobusy, protože nejsou slovenské a že žluté vlaky a autobusy musejí pryč. Vlaky a autobusy žluté barvy na Slovensku provozuje právě RegioJet podnikatele Radima Jančury.

Dálkové vlaky mezi Bratislavou a Košicemi začal RegioJet na vlastní komerční riziko provozovat v prosinci roku 2014. Stalo se tak zhruba měsíc poté, co předchozí jednobarevná vláda premiéra Roberta Fica umožnila dětem, studentům a seniorům cestovat ve státě dotovaných vlacích na Slovensku zdarma. Jízda ve státě dotovaných rychlících mezi Bratislavou a Košicemi trvá déle než dálkovými vlaky RegioJetu nebo IC vlaky ZSSK, které stát naopak nedotuje. RegioJet uvedl, že původně očekával smazání ztráty z provozu svých dálkových vlaků na zmiňované trase v letošním roce, pokud by nedošlo k návratu konkurenčních IC vlaků. Své rozhodnutí ohledně odchodu z tratě by soukromý dopravce přehodnotil v případě, že by stát částečně přispíval i na přepravu cestujících v komerčních vlakových spojkách.

Většině ze zhruba stovky zaměstnanců, kteří se nyní podílejí na provozu vlaků RegioJetu na trase Bratislava – Košice, chce dopravce nabídnout zaměstnání v rámci své skupiny. Soukromý dopravce také oznámil, že hodlá posílit své další aktivity na Slovensku. Plánuje další rozvoj vlakových spojů z východního Slovenska přes Ostravu do Prahy, jakož i na nové lince z Bratislavy přes Brno do české metropole. Posílit hodlá i autobusové linky na Slovensku, kde také provozuje státem dotované osobní vlaky na regionální trati z Bratislavy do Komárna.

### 03. 01. 2017 Z Číny jede první nákladní vlak do Londýna. Nová Hedvábná stezka startuje

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/z-ciny-jede-prvni-nakladni-vlak-do-londyna-nova-hedvabna-stezka-startuje-1327309>)

Čína zahájila první přímé železniční nákladní spojení do Londýna. Nákladní vlaky budou přepravovat zboží z obchodního centra I-wu ve východočínské provincii Če-ťiang do Británie celkem osmnáct dní, sdělila agentura Nová Čína. Projekt je součástí takzvané nové Hedvábné stezky mezi Evropou a Čínou. Trasa dlouhá zhruba dvanáct tisíc kilometrů povede z Číny přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo, Belgii a Francii do Británie. První vlak se vydal z I-wu na cestu 1. ledna a veze náklad oděvů, tašek a dalšího spotřebního zboží. Vzhledem k různému rozchodu kolejí v jednotlivých zemích bude nutné náklad několikrát překládat.

Čínské státní železnice již provozují nákladní dopravu mezi Čínou a některými jinými evropskými městy, například Hamburkem a Madridem. Londýn bude patnáctým evropským městem, které se připojí k nové Hedvábné stezce, uvedl zpravodajský server BBC. Předešlý britský premiér David Cameron si Čínu velmi předcházela a jeho plánem bylo udělat z Británie hlavní bránu pro vstup čínských investic na Západ. Jeho nástupkyně Theresa Mayová na něj navazuje a v rámci přípravy na odchod země z Evropské unie usiluje o získání miliard dolarů čínských investic, uvedla agentura Reuters.

#### 04. 01. 2017 Střecha hlavního nádraží se prodraží, rekonstrukce stála už 574 milionů (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/novinky/strecha-hlavniho-nadrazi-se-prodrazi-rekonstrukce-stala-uz-574-milionu-1327319>)



Oprava přes sto let starého zastřešení nástupišť na pražském hlavním nádraží bude stát další peníze. Důvodem je rez, která nahodala ocelovou konstrukci z počátku minulého století v mnohem větší míře, než předpokládal projekt. „Největší poškození připadlo na severní část haly, kde byla nutná celková výměna vazeb. Jde o největší finanční navýšení celkových nákladů,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Jen v poslední době zadali železničáři dodatečné práce za téměř 40 milionů korun, prozatímní celková cena se tak vyšplhala na 574 milionů. Navýšení jde na vrub i renovace a výroby nových fasádních rámců, které po otryskání a vysklení nedržely tvar, nebo obnovy historického zábradlí. „Materiál zábradlí nelze svářet, je nutné jednotlivé prvky, popraskané či s vyšším korozním úbytkem, vyrobit nové,“ doplnila Šubová. Podle ní by nicméně dělníci měli stihnout opravu včas.

Rekonstrukce začala počátkem loňského roku, její dokončení se očekává letos na podzim. Stavbu provádí konsorcium Metrostav – Prominecom po etapách, neboť je třeba zachovat na nádraží vlakový provoz. Kapacita nádraží je stavbou omezena, některé vlaky tak musejí zadržet až na nádraží Holešovice. Historická konstrukce prochází opravou vůbec poprvé, pouze v osmdesátých letech byla znovu natřena. Zahájení prací zkomplikovala i skutečnost, že se nepodařilo dohledat původní dokumentaci.

#### 04. 01. 2017 Lidí ve vlacích rychle přibývá, dopravcům pomohla letní poptávka

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-pocet-cestujicich-2016-narust-drf/eko-doprava.aspx?c=A170104\\_101133\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-pocet-cestujicich-2016-narust-drf/eko-doprava.aspx?c=A170104_101133_eko-doprava_suj))

Vlaky v Česku vozí čím dál více lidí. Po mírné stagnaci počty cestujících ve třetím čtvrtletí rostly nejrychleji za posledních pět let, a to o téměř pět procent. Za prvních devět měsíců loňského roku přibýlo ve vlacích více než 2,5 milionů lidí, za první tři čtvrtletí jich přepravily celkem 134,8 milionů. Vyplyvá to z dat, které pravidelně zveřejňuje ministerstvo dopravy. Ještě v druhém čtvrtletí cestujících nepatrně ubývalo, od července do září ale celkový počet stoupl o 4,9 %. Celkem za letošek hlásí železnice nárůst cestujících o dvě procenta. Lidé vlakem jezdí na čím dál delší trasy – přepravní výkon, tedy počet cestujících násobený ujetými kilometry, stoupl loni za tři čtvrtletí o 7,3 %, během léta dokonce o desetinu. Růst letos všichni tři největší osobní dopravci na železnici. Českým drahám pomohlo například rozšíření prázdninové jízdenky o variantu na jeden týden. Té se prodalo zhruba tolik jako dvoutýdenní varianty. „Celkové prodeje byly oproti roku 2015 dvojnásobné,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Jízdenka umožňuje týden nebo dva neomezené cestování po Česku.

#### Méně výluk, více dovolených po Česku

Železnici pomohl trend loňských dovolených, kdy se více lidí rozhodlo trávit své volné dny raději cestováním po Česku než výjezdem do zahraničí. Oproti létu 2015 navíc nahrával cestováním vlakem výrazně nižší počet výluk. České dráhy loni za tři čtvrtletí zaznamenaly růst v celkovém počtu pasažérů o 2 miliony cestujících, tedy o 1,5 % v porovnání se stejným obdobím roku 2015. „Jsou to růsty především v dálkové dopravě a v příměstské dopravě velkých aglomerací. Tedy linky, kde během uplynulého roku došlo k modernizaci vlaků nebo se krátila cestovní doba,“ dodal Štáhlavský. Podstatně vyšší procentuální růst hlásí soukromí dopravci, kteří ale rostou z nižší základny. RegioJet za prvních devět měsíců v Česku bez započítání cestujících na Slovensku přepravil ve vlacích 2,745 milionu cestujících, o 26 % více než před rokem. Leo Express ve třetím čtvrtletí rostl o patnáct procent. Podle Miroslava Vyky, prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě, roste počet cestujících na železnici sedmým rokem. „Cestování vlakem se stalo fenoménem doby, lidé

mohou čas během cesty využít k práci, zábavě, občerstvení nebo odpočinku a neztrácí čas řízením automobilu," řekl Vyka. Výrazný nárůst cestujících připisuje dokončení prací na masivní modernizaci železniční sítě, která v roce 2015 proběhla, a s tím byla spojena rozsáhlá výluková činnost. „Cestující proto už v loňském roce nebyli tolik postiženi dlouhodobými výlukami a s tím spojenou neoblíbenou náhradní autobusovou dopravou. Naopak začali využívat nově zmodernizované úseky železnice," dodal. Podle něj by stát měl rychle řešit problém s nedostatečnou kapacitou železnice.

## 05. 01. 2017 Sci-fi vlaky: česká firma chce na tratě vyslat spoje bez strojvůdce (AŽD Praha)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-bez-strojvedouciho-0yn/eko-doprava.aspx?c=A170104\\_153842\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-bez-strojvedouciho-0yn/eko-doprava.aspx?c=A170104_153842_eko-doprava_suj))

Výrobce železniční zabezpečovací techniky AŽD Praha začal vyvíjet systém, který by na regionálních tratích nahradil strojvedoucí. První spoje chce v terénu vyzkoušet do tří let. Strojvůdci takový nápad považují za vtip. „Chceme do roku 2020 vyvinout systém, díky němuž budou vlaky na regionálních tratích jezdit bez strojvedoucích. Tento systém bude mít plnou integritu bezpečnosti a bude umět reagovat na možná nebezpečí na přejezdech, ale i na širých tratích," řekl generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle v rozhovoru pro interní firemní časopis AŽDinfo. AŽD chce na testování systému využít dvě regionální tratě, které koupila od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), a to Kopidlno – Dolní Bousov na rozhraní Středočeského a Královéhradeckého kraje a Čížkovice – Obrnice v Ústeckém kraji. „Naplnuje se tak naše vize, mít zkušební laboratoř pod širým nebem," dodal Chrdle. O vlcích bez strojvůdce se mluví několik let, v zahraničí zatím bez nich jezdí ale jen soupravy metra nebo příměstské vlaky většinou na uzavřených tratích. Na širé trati vlaky bez strojvedoucích dosud nejezdí. Deutsche Bahn loni oznámila, že pracuje na vývoji samoříditelných vlaků, aby eliminovaly dopady častých stávek německých strojvedoucích. Lidé v oboru jsou k plánu ale značně skeptičtí. „Přijde mi to spíše jako z nějakého silvestrovského čísla. Možná někde v metru si to dokáží představit, ale určitě ne na regionální trati," říká strojvedoucí Jindřich Hlas.

### Čidla na přejezdech

Společnost AŽD Praha na dotazy iDNES.cz potvrdila, že na vývoji vlaků bez strojvůdce skutečně pracuje. „Vývoj navazuje na již ověřené či ověřované systémy naší společnosti v metru a železničních tratích. Systém bude doplněn speciálním řídicím systémem MSV elektronika a doplněn čidly a speciálními kamerami s vysokou rozlišovací schopností," uvedl Chrdle. Firma si podle něj vybrala regionální tratě záměrně kvůli slabšímu provozu a jednoduššímu řízení. Nový systém by měl podle Chrdleho reagovat i na překážky na trati nebo na řidiče, kteří vjedou na přejezd v době, kdy na něm nemají co dělat. „Již nyní zkoušíme ve spolupráci se SŽDC systémy čidel na přejezdech, které zjišťují, zda na přejezdu není překážka, a systém reakce na vozidlo a s tímto řešením počítáme i v tomto případě," dodal Chrdle. Pro AŽD je hledání nového systému důležité i z byznysového důvodu. Firma měla v posledních letech od SŽDC dostatek zakázek kvůli rozsáhlé modernizaci tratí a obměně zabezpečovacího zařízení. Po jejich dokončení jí ale začínají tržby klesat.

## 05. 01. 2017 Prudký vzestup: Loni při nehodách na přejezdech zahynulo 45 lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2002600-prudky-vzestup-loni-pri-nehodach-na-prejezdech-zahynulo-45-lidi>)

Počet obětí nehod na železničních přejezdech v Česku stoupl loni oproti roku 2015 o více než 40 procent. Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala se jedná o 45 zemřelých. Přibylo hlavně úmrtí chodců, a to dvojnásobně. Například na Přerovsku se zatím poslední smrtelná nehoda odehrála v prosinci u Hranic na hlavním železničním koridoru mezi Olomoucí a Bohumínem. Nárůst počtu smrtelných nehod evidovala Drážní inspekce hned od začátku roku – již v březnu zemřelo na přejezdech 9 osob. V roce 2016 podle statistických výpočtů Drážní inspekce byly oběti při každém čtvrtém střetnutí. V roce 2015 umírali lidé při střetnutí na přejezdu při každé páté a v roce 2013 dokonce až při každé osmé nehodě. Přitom



množství samotných neštěstí sice také vzrostlo, ale pouze o šest procent, a počet zraněných naopak meziročně o téměř polovinu klesl. Při všech nehodách na drahách loni zahynulo 245 lidí, o tři méně než v roce 2015. Srážky v naprosté většině případů zapříčinili právě chodci, řidiči a další účastníci silničního provozu. Stejně tomu bylo podle mluvčího inspekce i v poslední tragické nehodě loňského roku, kdy v sobotu zemřeli při střetu osobního vlaku s automobilem na přejezdu u Třeboně dva muži. Zřejmě vjeli na přejezd na červenou. „Nic nenasvědčuje tomu, že by nefungovala světelná signalizace,“ řekl Drápal.

**Střetnutí na železničních přejezdech**

	2016			2015		
	počet MU	usmrceno	zraněno	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	13	7	5	14	1	2
únor	15	0	2	9	1	7
březen	20	9	10	8	1	17
duben	11	2	1	10	2	7
květen	15	2	7	14	2	23
červen	8	1	5	23	2	8
červenec	18	5	6	17	3	32
srpen	20	6	8	15	4	9
září	16	4	13	19	6	13
říjen	21	4	8	10	2	8
listopad	11	1	2	13	2	2
prosinec	7	4	3	13	6	2
<b>Počet MU 1.1. - 31.12.</b>	<b>175</b>	<b>45</b>	<b>70</b>	<b>165</b>	<b>32</b>	<b>130</b>

V roce 2015 při srážkách aut, cyklistů či chodců s vlaky na přejezdech zemřelo 32 lidí. Srážek bylo 165, takže úmrtí si vyžádala v průměru každá pátá. Loni bylo střetů 175 a tragická byla zhruba každá čtvrtá nehoda. Nejméně lidí zahynulo na přejezdech za posledních 14 let v roce 2013, kdy inspekce zaznamenala 23 úmrtí. Na loňském výrazném nárůstu počtu mrtvých se podle Drápala podepsala hlavně úmrtí chodců.

V roce 2015 jich na přejezdech zahynulo po střetu s vlaky deset, kdežto loni již dvě desítky. Celkem loni na všech drahách – tedy včetně tramvají, trolejbusů či lanovek – zemřelo 245 lidí, v roce 2015 bylo mrtvých 248. Ještě výraznější byl pokles počtu zraněných, kterých meziročně ubylo o více než 21 procent na 675.

## 05. 01. 2017 Rychlá železnice vyjde na půl bilionu, povozíte se ale nejdříve za 18 let

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychla-zeleznice-vyjde-na-pul-bilionu-povozite-se-ale-nejdrive-za-18-let-1327353>)

Pokud se stát pustí do výstavby rychlostních tratí, svezou se na nich Češi nejdříve v roce 2035. Stát bude muset v příštích letech investovat stovky miliard korun, pokud bude chtít alespoň trochu srovnat krok s moderním železničním světem. Vyplyvá to z materiálu ministerstva dopravy k vysokorychlostní železnici, který má deník E15 k dispozici. Dokument naznačuje nejen náklady, ale třeba i jízdné v superrychlých vlacích. To by se například mezi Prahou a Brnem mělo pohybovat na úrovni 257 korun, což je zhruba stejně jako základní jízdné v dnešním vlaku. Další čísla už jsou ale o poznání hůře představitelná. Jen páteř vysokorychlostní železnice v délce zhruba šest set kilometrů vychází při střízlivém odhadu na 500 miliard korun, při zahrnutí rezervy na pokrytí rizik se účet vyšplhá na téměř 650 miliard v cenách loňského roku. To je v průměru více než miliarda na kilometr. Za to by se postavily rychlotratě mezi Prahou a Dráždany, Prahou a Brnem plus několik kratších úseků, například tunel z Prahy do Berouna a trať z Ostravy do Přerova. Nejdražší by přitom byla přestavba pražského uzlu, kde náklady na jeden kilometr činí čtyři miliardy, přestavět by se musel i uzel Brno.

Za klíčové označuje studie spojení mezi Prahou a Brnem, první na řadě by ale byla vysokorychlostní trať z Prahy do Lovosic. Ta v dokumentu slouží jako modelový příklad. V příštích dvou letech by měla být dokončena studie proveditelnosti, první cestující by se pak svezli kolem roku 2035. To ukazuje na neustálé oddalování plánů na výstavbu vysokorychlostní železnice v tuzemsku, neboť zmíněný úsek je zahrnut do základní evropské sítě, která má být hotova do roku 2030. Ministerstvo zároveň poukazuje na fakt, že na rozdíl od dálnic dostává vysokorychlostní trať smysl až v okamžiku úplného dokončení mezi cílovými městy. Úřad navíc důsledně pracuje s pojmem rychlá spojení, což je mix plnokrevných vysokorychlostních tratí pro rychlosti přes 300 kilometrů v hodině (zmíněná páteř), běžných nových tratí pro dvousetkilometrovou rychlost (například Brno – Přerov) a vylepšených dnešních tratí. Dokumentem by se měla v březnu zabývat vláda. „Tento dokument by nás měl posunout k tomu, že se stát ke stavbě nových tratí poprvé jasně přihlásí a přejde od teorií k jejich reálné přípravě,“ sdělil deníku E15 ministr Dan Ťok.

## 05. 01. 2017 Stát znovu hledá drážního regulátora. Vybraný se nelíbí ČSSD a lidovcům (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drazni-regulator-0e7-eko-doprava.aspx?c=A170105\\_113222\\_eko-doprava\\_lve](http://ekonomika.idnes.cz/drazni-regulator-0e7-eko-doprava.aspx?c=A170105_113222_eko-doprava_lve))

Výběr předsedy nového Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, který má začít fungovat od 1.dubna, se výrazně zamotává. Ministerstvo dopravy sice poslalo do vlády materiál, v němž

navrhuje na post šéfa úřadu – přezdívaného drážní regulátor – Pavla Kodyma, ten se jím ale nestane. Někdejší šéf Drážního úřadu získal společně s Daliborem Zeleným nejvíc bodů od hodnotící komise, jeho jmenování se však nelíbí ČSSD a lidovcům. Proto ministerstvo začalo hledat znovu, kdo by pozici mohl zastávat. Nejspíše se tak bude dít zcela bez soutěže. „Navrhli jsme vládě kandidáta, který uspěl a má potřebné předpoklady. Naši koaliční partneři ho ale zablokovali a chtějí věc řešit politicky. Já jsem stále přesvědčen o tom, že by takovýto úřad měl řídit odborník, a ne politik,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Podle informací MF DNES byla proti hlavně ČSSD. Sociální demokraté nicméně příliš neprosazovali ani druhého kandidáta se stejným počtem bodů z hodnocení, bývalého šéfa Českých drah Dalibora Zeleného, který loni za jejich stranu neúspěšně kandidoval do Senátu.

Přestože nový úřad má začít fungovat už v dubnu, není dosud ani jasné, jaký bude mít rozpočet a kdo v něm bude pracovat. Zřízení úřadu, který má řešit třeba spory o přidělování kapacity na železnici, jako se stalo při nedávném vstupu RegioJetu na trasu Praha – Brno, požaduje Evropská komise. Ministerstvo proto s hledáním nového muže musí pospíchat. „Ptáme se různých lidí, zda nemají ambice pro tento post, rozhlížíme se po celém resortu. Moc času nemáme,“ říká Ťokův náměstek Milan Feranec.

### Kdo je ve hře?

Snaha vyhnout se výběrovému řízení může být ale za hranou. Podle směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru má Česká republika povinnost garantovat, aby byl předseda tohoto úřadu jmenován na základě jasných a transparentních pravidel, jež zajišťují jeho nezávislost na vládě. „Rovněž musí být zachován transparentní postup jeho výběru na základě zásluh, včetně odbornosti a zkušeností. Nedokážu si tedy představit, že by byly popřeny výsledky předchozího výběrového řízení s poukazem na politické řešení,“ říká Petr Špetlák, advokát ze sdružení advokátů Klicpera, Špetlák – advokátní kancelář.

Podle informací MF DNES byl mezi svátky například ve hře Roman Štěrba, člen představenstva Českých drah odvolaný v prosinci. Vedení ministerstva přemlouvalo také některé členy vedení Správy železniční dopravní cesty a ministerské úředníky, ale neúspěšně. Nepůjde totiž o příliš vděčnou funkci. Ať bude rozhodnutí regulátora jakékoliv, sklídí buď kritiku soukromých dopravců, nebo státních Českých drah. Neexistence regulátora hraje do karet především odpůrcům liberalizace české železnice, podle nichž je potřeba soutěžit provoz objednávaných vlakových spojů až poté, co nový úřad vznikne.

## 05. 01. 2017 Zrušení největší zakázky na železnici ji prodražilo o 100 milionů (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/soutez-szdc-praha-hostivar-se-prodrazi-d98/eko-doprava.aspx?c=A170105\\_135112\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/soutez-szdc-praha-hostivar-se-prodrazi-d98/eko-doprava.aspx?c=A170105_135112_eko-doprava_suj))

Sdružení firem Metrostav, Swietelsky Rail a SMP nabídlo nejnižší cenu za modernizaci tratě mezi jižními portály vinohradských tunelů a stanicí Praha-Hostivař. Největší železniční zakázka za poslední rok ale bude o téměř sto milionů dražší, než byla cena v prvním pokusu o vysoutěžení. Vyplývá to z protokolu o hodnocení nabídek, který má iDnes.cz k dispozici. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se nechce k nabídkám vyjádřit, o soutěži chce informovat až po jejím oficiálním ukončení. Sdružení firem nabídlo, že úsek zmodernizuje za 3,487 miliardy korun, což je téměř přesně o 100 milionů více, než za stejnou práci požadovala loni na jaře společnost Chládek&Tintěra. SŽDC ale nečekaně v létě soutěž zrušila a vypsal ji znovu. Chládek&Tintěra je v nové soutěži ve sdružení s rakouskou společností Habau a nabídl třetí nejnižší cenu 3,686 miliardy korun. „Museli jsme uzavřít sdružení s partnerem zejména v souvislosti se ztíženými kvalifikačními podmínkami,“ vysvětlil obchodní ředitel Pavel Stoullil. Podle něj je nová cena vyšší zejména z důvodu nutnosti tvorby sdružení a smluvního zajištění technologií. Druhou nejnižší nabídku podalo další sdružení velkých stavebních firem: Eurovia, Strabag Rail a GJW Praha (3,680 miliardy korun). V jejich případě jde o zásadní zlevnění: původně chtěli Eurovia se Strabagem v první soutěži o půl miliardy korun více. Francouzská společnost Vinci, která vlastní Eurovii, má v soutěži zástupce i v jiném sdružení: společnost SMP, která se přihlásila v konsorciu s Metrostavem a Swietelsky Rail.

Do soutěže přišlo celkem šest nabídek, s výjimkou nejdražšího OHL ŽS šlo vždy o sdružení. Hodnotící komisi čeká posuzování kvalifikace nabídek a pak i jejich hodnocení. Hlavním kritériem je nejnižší cena. Rozdíly mezi nejlevnější a dalšími nabídkami jsou oproti první soutěži menší. Letní zrušení zakázky zkoumalo několik měsíců ministerstvo dopravy, které nakonec dospělo k názoru, že zrušení bylo oprávněné, ale nedostatečně vysvětlené.



**05. 01. 2017 Městské části kritizují překladiště v Malešicích. Praha navrhla přemístění**

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/zeleznicni-prekladiste-malesice-kritizuji-mestske-casti-pm1-praha-zpravy.aspx?c=A170105\\_103506\\_praha-zpravy\\_nub](http://praha.idnes.cz/zeleznicni-prekladiste-malesice-kritizuji-mestske-casti-pm1-praha-zpravy.aspx?c=A170105_103506_praha-zpravy_nub))

Tři pražské městské části kritizují železniční překladiště, s nímž počítá návrh metropolitního plánu v Malešicích. Developer, který má překladiště zhotovit, už radnicím zaslal studii. Termín pro vyjádření byl ale šibeniční, shodují se radnice. Hlavní město navrhlo přemístit překladiště do Kyjí. Železniční překladiště o rozloze asi osmdesát tisíc metrů čtverečních má v malešicko-strašnické průmyslové zóně postavit rakouský developer Rail Cargo Terminal. Budovat by se mělo začít v roce 2019 a hotové má být o rok později. Nahradilo by stávající překladiště na Žižkově.

Developer radnicím Prahy 9, 10 a 14, kterých se projekt týká, poslal k připomínkování studii v systému EIA, který posuzuje vliv staveb na životní prostředí. Mnoho času vyjádřit se k projektu prý ale neměly. „Dostali jsme extrémně krátkou dobu, během které se máme k projektu vyjádřit. Nakonec jsme to stihli i díky spolupráci mezi dotčenými městskými částmi,“ tvrdí předsedkyně komise územního rozvoje Prahy 10 Ivana Cabrnová. Podle radního pro dopravu Prahy 9 Tomáše Holečka přišel návrh v polovině prosince a radnice měly čas vyjádřit se jen do 5. ledna. „Tedy mezi vánočními svátky, v době, kdy byli někteří starostové na dovolené. Překvapilo nás to,“ řekl iDNES.cz Holeček. Radní pro infrastrukturu Jana Plamínková potvrdila, že byla studie v informačním systému zveřejněna 16. prosince. „Od té doby běžela dvacetidenní zákonná lhůta k zaslání vyjádření příslušnému úřadu, v tomto případě odboru ochrany prostředí pražského magistrátu. Lhůta zahrнула i vánoční svátky, což sice představuje určitou obtíž, ale je to zcela v souladu se zákonem. Státní správa ani samospráva nemůže soukromému oznamovateli nařídít, kdy má oznámení EIA podat,“ uvedla Plamínková.

**Vadí kamiony i hluk**

Městským částem vadí, že by se překladiště nacházelo v obydlené lokalitě, která se má navíc rozrůstat. Bojí se, že by se zhoršilo ovzduší, překladiště by bylo hlučné, a navíc by se tu denně otáčelo asi 120 kamionů s nákladem a dvě až tři vlakové soupravy denně. „Jedna z věcí, které se obáváme, je zátěž z hlediska nákladní dopravy. Doprava na Kbelské a Průmyslové by enormně zhoustla, přitom křižovatka Kbelská – Průmyslová, Poděbradská je nejvytíženější úroňová křižovatka v Praze,“ vysvětlil Holeček. „Stovky kamionů a návazná další nákladní doprava by vedla ke kolapsu dopravy v této lokalitě a znamenala zničení potenciálu rozvoje celé této části Prahy,“ přitakává starosta Prahy 14 Radek Vondra. Sama Plamínková uznává, že je nesporné, že se zvýšením provozu kamionů dojde k hlukové zátěži. „Je ale třeba si uvědomit, že lokalita je v územním plánu dlouhodobě vyhrazena právě pro podobné zařízení dopravní infrastruktury. Místo je totiž, kromě jiných vlastností, velmi dobře dostupné po železničních tratích z mnoha směrů,“ říká Plamínková.

**Praha navrhla posunout překladiště do Kyjí**

Plán na vybudování překladiště v návrzích metropolitního plánu zůstal i přesto, že jej radnice kritizovaly už při připomínkování návrhů. „S návrhem nesouhlasíme a připomínkujeme jej už od roku 2006,“ říká Holeček. Pokud je stavba překladiště nutná, mělo by se alespoň přesunout jinam, navrhuje radní městských částí. Nejlépe na periferii Prahy, hlavně dál od centra. Plamínková po těchto připomínkách developerovi poslala vyjádření k oznámení EIA, ve kterém jménem Prahy doporučila, aby prověřil umístění překladiště o asi 1 400 metrů na východ do Kyjí. „Tam by ale příslušnému územnímu rozhodnutí s největší pravděpodobností musela předcházet změna územního plánu,“ dodala Plamínková s tím, že požaduje zpracování podrobnější a obsáhlejší dokumentace EIA. Podle Plamínkové je pro Prahu výhodné, když je část zboží přepravena po železnici. Kdyby bylo překladiště umístěno na periferii, byly by podle ní kontejnery dále rozváženy kamiony. „Ty v přepočtu na tunu nákladu způsobují mnohem větší znečištění ovzduší, včetně příspěvku ke změně klimatu, hluk a vibrace než vlak,“ dodala. Jedno z největších kontejnerových překladišť Evropy se nachází v Uhřetěvsi. Každý den tam přijede šest až osm naložených nákladních vlaků. Je tam možné odbavovat až deset vlaků najednou. V areálu překladiště je dvanáct kilometrů kolejí a také místo pro 330 kamionů.

**06. 01. 2017 InterPantery jsou poruchové, rychlíky vyšší kvality zachraňují staré vozy**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-interpanter-poruchy-do2-eko-doprava.aspx?c=A170105\\_164004\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-interpanter-poruchy-do2-eko-doprava.aspx?c=A170105_164004_eko-doprava_suj))

České dráhy řeší další nepříjemnost s kvalitou vagonů od Škody Transportation. Kvůli závadám mají nedostatek rychlíkových jednotek InterPanter a musí je nahrazovat starými vozy. V jízdním řádu přitom mluví o rychlících vyšší kvality (Rx). Cestující na trase Praha – Brno můžou být v těchto dnech v rychlících nepříjemně překvapení. Musí opět vzít zavazadla staršími vozy s koženkovými sedadly řad B

a Bdt, které tam jezdily až do loňského roku, než je postupně nahradily nízkopodlažní a klimatizované jednotky InterPanter, které vyrábí Škoda Transportation. Mluvčí Českých drah (ČD) Petr Štáhlavský potvrdil, že na rychlíkovou linku R19 Praha – Brno je nutné nasazovat jednu až dvě náhradní soupravy denně. „Je to kvůli vysokému správkovému stavu jednotek InterPanter, které mají na spojích jezdit,“ řekl Štáhlavský.

České dráhy disponují čtrnácti InterPantery, do provozu jich můžou nasadit jedenáct, v pátek až dvanáct jako posilu. V záloze mají tedy po většinu týdne tři jednotky. Jenže tento týden vypadá situace jinak. „Nyní ale máme pět jednotek ve správkovém stavu. Závady jsou různého charakteru, mezi největší patří porucha na trakčním trafu hned u tří jednotek,“ dodal Štáhlavský. ČD opravy řeší přímo s výrobcem a snaží se, aby se jednotky vrátily do provozu co nejdříve. Problém se týká přechodu mezi napájecími systémy. „Už jsme přijali dočasné opatření, aby se tyto závady nadále omezily. Místo automatického systému, který má zajistit přechod mezi trakcemi, zasáhne dočasně na přechodu napájecích systémů člověk,“ dodal. „Tuto situaci intenzivně řešíme a plánujeme, že do konce týdne budou všechny jednotky v provozu,“ řekla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. „Cestujícím InterPantery poskytují vysoký standard včetně klimatizace, bezbariérového nástupu, wi-fi připojení k internetu nebo elektrické zásuvky. Tyto služby samozřejmě lákají do vlaku nové cestující a naším zájmem je všem poskytnout vysoký komfort,“ dodal Štáhlavský. Za dočasné snížení komfortu se České dráhy zákazníkům omlouvají. Nejde přitom o první problém. Už v létě měly jednotky například problém s rekuperací, závadu se ale už podařilo odstranit.

Problémy s novými vlaky se nevyhýbají ani jiným výrobcům. Například německý dopravce Mitteldeutsche Regiobahn koupil od Alstomu vlaky Coradia Continental pro trať Drážďany – Hof. Část jednotek ale nejedí a jsou nahrazeny autobusy nebo staršími vagony.

## 06. 01. 2017 Na opravy nádraží půjde 600 milionů, dopravní projekty spolky 2,1 miliardy

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/na-opravy-nadrazi-pujde-600-milionu-dopravni-projekty-spolky-2-1-miliardy/1434691>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) bude letos investovat do oprav a rekonstrukcí nádraží kolem 600 milionů Kč. Loni po převzetí nádraží od Českých drah (ČD) zahájila opravy za 102 milionů korun. Na tiskové konferenci to uvedl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Náklady na dokončení rekonstrukce historické Fantovy budovy pražského hlavního nádraží se budou podle SŽDC pohybovat kolem 500 milionů korun. Ťok informoval také o investicích do dopravních projektů, které loni činily rekordních 2,1 miliardy korun. "Na rok 2017 počítáme s částkou 470 milionů Kč na opravy a 123 milionů na rekonstrukce nádraží. Dalších zhruba 120 milionů chceme získat na přípravu staveb na roky příští," řekl ministr. Opravovat se budou podle Ťoka mimo jiné nádražní objekty v Náchodě, Turnově, Přerově, Břeclavi, Lipniku nad Bečvou, Kuřimi, Sokolově nebo Hradci Králové. "Plánujeme, že na opravy SŽDC využije i evropské peníze, což ČD nemohly," dodal ministr.

Zhruba 1 500 nádraží a dalších budov získala SŽDC od Českých drah loni v létě za 3,3 miliardy korun. Po jejich převzetí oznámila, že zahájí opravy dlouhodobě zanedbaných výpravních budov. V první fázi má jít o opravy 200 nejvíce poškozených a zároveň nejvíce frekventovaných nádraží za zhruba osm miliard korun. Již loni SŽDC začala opravovat 161 budov. Zpravidla jde o opravy fasád, střech nebo výměny dveří či oken. V Moravskoslezském, Olomouckém a Zlínském kraji jde o opravy tří desítek budov v celkové hodnotě téměř 20 milionů korun. Ve Středočeském kraji pak SŽDC začala s opravami sedmi nádraží. Nejvíce peněz si vyžádají opravy stanic Dobříš, Březnice a Kostomlaty nad Labem.

### Dokončení rekonstrukce hlavního nádraží vyjde na půl miliardy Kč

Náklady na dokončení rekonstrukce historické Fantovy budovy pražského hlavního nádraží se budou pohybovat kolem 500 milionů korun. Samotné stavební práce nezačnou dříve než v roce 2018. ČTK to řekla mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. Podle ministra dopravy Dana Ťoka si SŽDC letos nechá vypracovat studii a projektovou dokumentaci na dokončení rekonstrukce. "Náklady na dokončení rekonstrukce budou ve stovkách milionů," uvedl dnes po tiskové konferenci. SŽDC vypověděla loni na podzim nájemní smlouvu na nádraží firmě Grandi Stazioni, která nestihla komplex včas zrekonstruovat. SŽDC zaplatila firmě 565 milionů korun jako úhradu prokazatelných nákladů, které při rekonstrukci proinvestovala, a o dalších 200 milionů se správa železnic s italskou firmou soudí. Grandi Stazioni měla nádraží v nájmu od roku 2003 výměnou za rekonstrukci objektu. Pokud by rekonstrukci zvládla dokončit do loňského 16. října, získala by právo na pronájem nádražních prostor na dalších 30 let. Za 13 let od podpisu smluv opravila jen část budovy a odbavovací halu nádraží. Boční trakty a fasáda Fantovy budovy se rekonstrukce dosud nedočkaly.

**Ministerstvo loni na dopravní projekty vynaložilo 2,1 miliardy**

Ministerstvo dopravy vynaložilo loni na projekty nových dopravních staveb rekordních 2,1 miliardy korun, což znamená ve srovnání s rokem 2015 o více než 300 milionů korun více. V letošním roce by toto číslo mělo ještě vzrůst. Do budoucna by se tak mohlo otevírat mnohem víc nových dálnic, silnic a dalších dopravních staveb. Letos bude zprovozněno na 40 kilometrů nových dálnic, v čemž jsou ale započítány i tři úseky rekonstruované dálnice D1 (přes 20 km). Investice do přípravy staveb byly v minulosti podle Ťoka podceněny, objem peněz do nových projektů je tak nejvyšší od roku 2009. Téměř celý balík peněz věnovaný na projekční práce se vloni podařilo vyčerpat. Mezi stavbami, které budou během roku zprovozněny, ministr uvedl kromě modernizovaných úseků D1 také úsek dálnice D3 mezi Veselím nad Lužnicí a Bošilcem, dokončení D11 do Hradce Králové či D4 u Skalky. U silnic prvních tříd pak jde například o silnici I/3 mezi Mirošovicemi a Benešovem, která by měla být rozšířena do tří jízdních pruhů, silnice I/44 vedoucí přes Červenohorské sedlo, nebo obchvat Třince na I/11. Na této stavbě se přitom na konci loňského roku vyskytly problémy, když zhotovitel, portugalská společnost Mota, krátkodobě opustila staveniště. Následně pokračování ve výstavbě ale přislíbila. Na železnici pak největší nově zahajované stavby v letošním roce patří rekonstrukce koridorové trati mezi pražskou Hostivaří a hlavním nádražím, modernizace trati mezi Berounem a Královým dvorem nebo oprava pražského Negrelliho viaduktu. Celkem plánuje Správa železniční dopravní cesty do obnovy infrastruktury investovat 19,4 miliardy korun, na projekční práce pak zhruba jednu miliardu korun.

rok	částka v tisících Kč
2010	626 212
2011	1 087 954
2012	1 696 481
2013	1 590 000
2014	1 901 531
2015	1 835 000
2016	2 145 200

**06. 01. 2017 Cena opravy Negrelliho viaduktu klesla v tendru k miliardě, začne se v dubnu**

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/novinky/cena-opravy-negrelliho-viaduktu-klesla-v-tendru-k-miliarde-zacne-se-v-dubnu-1327420>)

Po včerejším otevření obálek k hostivařskému koridoru byla dnes na Správě železniční dopravní cesty na programu stejná operace u neméně zajímavé pražské stavby: Negrelliho viaduktu. Předpokládaná cena rekonstrukce tohoto 160 let starého železničního mostu byla při vypsání tendru 1,2 miliardy, nejnižší nabídnutá cena přitom podle informací serveru E15.cz činí 1,046 miliardy. Přišlo s ní sdružení firem Hochtief, Strabag Rail a Avers. Posledně jmenovaná se specializuje na rekonstrukce památek. Na druhém místě skončilo podle stejného zdroje uskupení Metrostav, Eurovia a SMP s cenou 1,187 miliardy. Sama správa železnic cenové nabídky až do ukončení soutěží nezveřejňuje, dnes alespoň bez podrobností potvrdila nejnižší nabídku. Celkem přišly tři nabídky, nejvyšší od společnosti Firesta Fišer činí 1,35 miliardy. Po vyhodnocení cen bude komise ještě zkoumat kvalifikaci uchazečů, teprve pak bude vyhlášen vítěz tendru. Rekonstrukce Negrelliho viaduktu by měla začít na jaře a potrvá do konce roku 2019. Výrazně přitom ovlivní vlakovou dopravu v Praze, provoz na mostě bude po celou dobu vyloučen. Spoje od Rakovníku a Kladna budou končit už na provizorní zastávce u metra Vltavská. Viadukt, který začal sloužit vlakovému provozu v polovině 19. století a se svými 1 100 metry je nejdelším železničním mostem v tuzemsku, bude v budoucnu součástí tratě na letiště.

**09. 01. 2017 Stát za úklid sněhu platí až pět set za hodinu, nejvíce na železnici**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cena-uklidu-snehu-pro-stat-dc5-ekonomika.aspx?c=A170108\\_171923\\_ekonomika\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/cena-uklidu-snehu-pro-stat-dc5-ekonomika.aspx?c=A170108_171923_ekonomika_rts))

Lopata, hrablo a koště. Základní výbava pro úklid sněhu se po celé republice neliší. Hodně rozdílná je však cena lidí, kteří tyto nástroje používají a kterým úřady či státní organizace platí za ruční úklid sněhu. Registr smluv ukázal, že nejvíce se vyplatí uklízet sníh na železnici. Poprvé v historii mají díky

loni zřízenému registru smluv daňoví poplatníci možnost vidět a porovnat, kolik jednotliví veřejní zadavatelé platí. Tedy zdaleka ne všude – velká část obcí či úřadů dosud smlouvy na úklid sněhu nezveřejnila, protože zatím nemusí, povinnost budou mít od letošního července. I stovky zveřejněných smluv na zimní úklid, které MF DNES prošla, ale ukazují značné rozdíly v tom, kolik se za ruční úklid platí. Podstatně menší rozdíly jsou u strojového úklidu. Většina smluv má jedno společné – nesoutěžily se otevřenou soutěží. Buď se vešly do limitu, kdy se soutěžit vůbec nemusí, nebo proběhla jen výzva vybraným firmám.

### Hodina i za 500 korun

V případě ručního uklízení sněhu se platí za hodinu. Nejlevnější sazbu platí v jihočeských Trhových Svinech. Tamější firma Farma Veselka si účtuje za hodinu úklidu a jednoho člověka 120 korun + DPH. Na druhou stranu v případě Správy železniční dopravní cesty je cena téměř pětinasobná. Například za úklid sněhu na nádraží ve svátek na Olomoucku má Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) platit za hodinu 508 Kč firmě IDS – Inženýrské dopravní stavby. Velké rozdíly přitom panují na železnici i mezi tím, kdo zakázku získal. Například v působnosti olomouckého ředitelství jsou v registru smluv zakázky na úklid sněhu, kde platí za hodinu úklidu 260 Kč, ale také 325 korun. Nejdražší základní sazba úklidu nádraží je na jihu Čech, kde platí SŽDC firmě Edikt 380 korun za hodinu. „Konečnou cenu logicky ovlivňuje řada faktorů, určité to je samotná konkurence, lokalita stanice, její velikost, technické parametry,“ vysvětlila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

### Pohotovost vyjde draž

Nejde přitom o konečnou sazbu, zejména na železnici se platí ještě příplatek za pohotovost, který se liší i trojnásobně, od 15 do 41 korun. Správce železnice navíc proplácí firmám k úklidu ještě dopravu na nádraží, i tady se faktury liší: cena za kilometr dopravy se pohybuje mezi 15 až 24 korunami. Podmínky u smluv se navíc liší například i v tom, za jak dlouho musí úklid začít. Soutěže na železnici na úklid sněhu probíhají většinou výzvou několika firem. „Předložené nabídky splňovaly podmínky výzvy a následně byla se všemi uchazeči uzavřena rámcová smlouva,“ říká Šubová. Mezi uklízeči sněhu je i například ČD Cargo, to patří k nejlevnějším. Za hodinu práce na Opavsku chce 295 korun, soukromé firmy zhruba o desetinu více. Nižší cenu u ČD Carga vysvětluje Šubová tím, že nabízí úklid jen tam, kde mají své zaměstnance a odpadají náklady na přepravu zaměstnanců. Ty ale SŽDC podle smluv také doplácí u jiných firem pro přepravu mezi jednotlivými pracovišti, většinou smlouva platí pro více stanic. Porovnání smluv u všech organizací, které platí za úklid sněhu, není zatím možné. Kromě těch, co nezveřejňují smlouvy vůbec, řada zadavatelů zatajuje cenu za úklid. To je příklad třeba pražského dopravního podniku nebo některých obchodních ředitelství SŽDC, například pražského nebo brněnského.

### Úklid na kolejích je i třikrát dražší než u chodníků

Ceny za hodinu úklidu na železnici jsou v některých případech v porovnání s úklidem ve městech o třetinu vyšší. Podle Šubové však nejde porovnávat ceny za úklid chodníků ve městech s úklidem nádraží. „Každý zaměstnanec musí být proškolen, mít zdravotní prohlídky. V našem případě se nejedná pouze o úklid nástupiště, schodů či podchodů, ale také přímo dopravních cest, výhybek, a to i za provozu,“ dodala Šubová. Podle ní zákon jasně stanovuje, jaké podmínky a povinnosti uklízeči sněhu musí splnit. Jenže poslední smlouva z pátku ukazuje, že i na železnici se může sníh uklízet za podobné ceny jako chodníky: ostravská nádraží uklízí firma HPF CleanCat za 233 korun za hodinu úklidu a pět korun za pohotovost. Zatímco z veřejných peněz míří za úklid sněhu i pět set korun za hodinu úklidu, odměny samotným uklízečům bývají skromnější. Většinou dostávají přibližně stokorunu za hodinu práce.

## 09. 01. 2017 České dráhy spustily „Komunikátor“. Vlakové čety mohou ještě rychleji komunikovat s dispečery

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2006926-ceske-drahy-spustily-komunikator-vlakove-cety-mohou-jeste-rychleji-komunikovat-s>)

Před několika týdny začaly České dráhy využívat mobilní aplikaci „Komunikátor“. Ta usnadňuje a zrychluje domluvu mezi vlakovými četami a dispečery. Nahradila tak klasické telefonní linky. Čety si mezi sebou díky aplikaci posílají krátké přednastavené zprávy. Program výrazně zjednodušuje práci i dispečerům. Systém je nastaven tak, aby v případě poklesu datového signálu informaci zakódoval do SMS a odeslal ji přes hlasovou síť. Aplikace hlásí devětadevadesátiprocentní úspěšnost při doručení zpráv, uvedli zástupci Českých drah. „Program se osvědčil například nedávno, kdy vlaky kvůli silným mrazům nabíraly zpoždění,“ uvedla redaktorka České televize Monika Fleischmannová.

Vývojáři Českých drah začali na nové aplikaci pracovat v prosinci 2014. „Tehdy panovaly dlouhé tuhé mrazy a vlaky přestaly jezdit po celé republice,“ zjistila Monika Fleischmannová, podle níž to byl jasný impuls k tomu, aby se dráhy snažily zlepšit a zrychlit komunikaci mezi posádkami a dispečinkem. V testovacím režimu byla aplikace už loni v srpnu. Nyní již funguje bez problémů. Podle Českých drah jde dokonce o evropský unikát. Vývojáři ji nyní chtějí propojit s pokladnami na nástupištích. Cestující pak může od pokladních zjistit, jaká je například kapacita ve vlaku a zda je v něm místo pro větší skupinu osob.

#### "Komunikátor" nabízí pět témat

V aplikaci Komunikátor si může uživatel vybrat jedno z pěti hlavních témat, kterému se chce věnovat a jeho podtématům. Systém následně automaticky vyhledá adresáty. Základem jsou kategorie: Chci pomoc, Chci informaci, Dávám na vědomí nebo Jsem v nebezpečí. Stačí pak, aby uživatel vyplnil několik požadovaných údajů a za pár sekund má k dispozici ucelenou informaci připravenou k odeslání. Oznámení o příchozí zprávě je doprovázeno akustickým signálem. Systém navíc odešle i zprávu o doručení a kromě toho se zaměstnanec dozví, zda byla jeho informace i přečtena.

### 09. 01. 2017 Leo Express ruší dočasně čtvrtinu spojů, jeho vlaky projdou úpravou

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-rusi-cast-spoju-kvuli-technickym-upravam-pd8-eko-doprava.aspx?c=A170109\\_135926\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-rusi-cast-spoju-kvuli-technickym-upravam-pd8-eko-doprava.aspx?c=A170109_135926_eko-doprava_suj))

Soukromý dopravce Leo Express zrušil od pondělí část svých vlakových spojů. Důvodem jsou úpravy pětice jednotek Stadler Flirt, které dopravce má. Vyplývá to z jízdního řádu na webových stránkách dopravce. Z dvanácti spojů, které má Leo Express v jízdním řádu, se rušení týká celkem čtyř, v případě jednoho ale pouze v úterý. Zrušení platí až do odvolání. „Provádíme technické vylepšení vlastností našich jednotek. Proces bohužel znamená také provozní změny,“ řekl šéf Leo Express Peter Köhler. O jaké technické vylepšení jde, nevedl. Může jít o takzvanou „polonizaci“, tedy dovybavení jednotek, aby mohly zajíždět do Polska. Svůj plán na spojení do Varšavy odhalil Leo Express už loni, zatím k němu ale nedošlo. Leo Express rozsah úprav nekomentoval. Kvůli úpravám bude dopravci část jednotek pro nasazení v pravidelném turnusu chybět, proto musel některé spoje zrušit. „Zvolili jsme období, kdy se změna dotkne nejmenšího počtu cestujících. Za současné omezení se omlouváme, od března už budou naše jednotky plně v provozu,“ dodal Köhler. Firma už od nového grafikonu věděla, že tento termín budou vlaky mimo provoz, a proto ani neprodávala na škrtnuté spoje jízdenky.

### 09. 01. 2017 Sdružení obcí prodává staré motoráky. Esmeralda a spol. kupce lákají (ŽD)

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/svazek-obci-udoli-desne-prodej-starych-vlaku-lokalky-motoraky-zeleznice-14y-olomouc-zpravy.aspx?c=A170106\\_2297029\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/svazek-obci-udoli-desne-prodej-starych-vlaku-lokalky-motoraky-zeleznice-14y-olomouc-zpravy.aspx?c=A170106_2297029_olomouc-zpravy_stk))

Svazek obcí údolí Desné se zbavuje vlastních motorových vlaků, kterými v posledních letech zajišťoval dopravu na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou. Na regionální trasu se totiž vrací České dráhy s vlastními soupravami. Svazek obcí údolí Desné prodává tři železniční motorové vozy a s tak velkým zájmem, který nabídka vyvolala, ani nepočítal. Na každý má sdružení dokonce čtyři až pět zájemců. „Musím přiznat, že takový zájem jsme nečekali. Přece jen jde o téměř čtyřicet let staré vozy,“ uvedl šéf Svazku obcí údolí Desné a starosta Rapotína Pavel Žerníček.



Svazek starší vozy řady 810 koupil už před lety, když začal provozovat regionální trať Šumperk – Kouty nad Desnou. Obce ji obnovily po povodni v roce 1997, která tuto trať na mnoha místech poničila. České dráhy, jež v té době železnice spravovaly, tehdy odmítly trať obnovit, a ta se tak po nákladné rekonstrukci stala první privátní tratí v zemi. „Vozy už nyní nepotřebujeme, protože provoz nově zajišťují České dráhy, které na rozdíl od bývalého provozovatele mají svou techniku. Proto jsme je nabídli k prodeji,“ vysvětlil Žerníček.

#### Vozy mohou jezdit jako „lokálky“ i sloužit jako technické zázemí

Motorové vlaky vyrobené v letech 1977 až 1981 mají najeto téměř tři miliony kilometrů. Svazek je nabízí za znalce stanovené ceny v rozmezí od 1,3 do 2,3 milionu korun podle toho, kdy byla poslední generální oprava. „Jsem zvědav, za kolik je nakonec prodáme. Věřím, že to bude nakonec draž než za znalecký odhad, protože jediným kritériem soutěže je výše nabídnuté ceny,“ řekl

Žerníček. Mezi zájemci jsou podle něj provozovatelé lokálních tratí, další případní kupci jsou ze spolků pořádajících nostalgické jízdy a nechybí ani firmy pracující pro železnice, které chtějí využít motorové vlaky jako technické vozy. Čím jsou téměř čtyřicet let staré vozy zajímavé? „Podle toho, co jsem slyšel, mají nízkou spotřebu a jsou málo poruchové a nenáročné na provoz,“ popsal Žerníček.

#### **Výhodou je i nízká hmotnost a díky tomu malé poplatky za trať**

David Rektor z odboru kolejových vozidel Českých drah informaci o úsporném provozu potvrdil. „Těmto vozům se říkalo autobus na kolejích. To proto, že mají jak motor, tak převodovku, které se používaly kdysi do autobusů. Navíc jsou jednoduché konstrukce, což umožňuje snadnou obsluhu a údržbu, a jsou poměrně lehké, takže měly nižší spotřebu než jiné srovnatelné vozy – a i po desítkách let jsou velmi spolehlivé,“ vysvětlil Rektor. Podle něj je pro budoucí majitele těchto „motoráků“ rovněž důležité, že právě kvůli nižší hmotnosti zaplatí správci tratí výrazně méně za užívání kolejí. „Umím si představit, že na málo využívaných lokálních tratích mohou ještě řadu let spolehlivě jezdit. Provozovatelům se tam nevyplatí kupovat drahé motorové vozy za desítky milionů,“ řekl Rektor.

Vozy řad 810 přezdíváné „autobus“ byly vyráběny v letech 1973 – 1982 ve Vagónce Studénka. Celkem jich zde vyrobili téměř sedm set. Ve své době znamenaly na regionálních tratích doslova převrat, protože nahradily tehdejší vozy s vysokou spotřebou a nepohodlnými dřevěnými lavicemi. Navíc umožňovaly rychlost až 80 kilometrů v hodině. Dnes jsou však už zastaralé a nepohodlné.

### **10. 01. 2017 První kraj spouští půjčovnu vlaků. Stát musí počkat kvůli zemědělství (Jihomoravský kraj)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-nakoupi-vlaky-a-bude-je-pronajimat-pc6-eko-doprava.aspx?c=A170110\\_2297670\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-nakoupi-vlaky-a-bude-je-pronajimat-pc6-eko-doprava.aspx?c=A170110_2297670_eko-doprava_rts))

Na české železnici se chystá malá revoluce, kdy po kolejích nebudou jezdit vlaky patřící dopravcům, ale těm, kdo si jejich provoz objednávají. O takovém modelu mluví ministerstvo dopravy, zatím ho však předjel Jihomoravský kraj. Sám si chce vysoutěžit 31 elektrických jednotek, které pak bude pronajímat dopravcům. Jihomoravský kraj chce pořídit jedenatřicet vlaků, které bude následně pronajímat. I proto se pro podobný model vžilo označení půjčovna vlaků. Podobný model funguje v několika regionech v Německu, není ale příliš častý. Jihomoravský kraj už soutěž vypsal, pro kraj ji zajišťuje společnost MT Legal. Kraj poptává 25 elektrických jednotek nejméně pro 310 lidí a šest posilových nejméně pro 140 lidí. Jde o největší zakázku na české železnici na nákup nových vlaků za posledních pět let, hodnota činí 5,5 miliardy korun. Kraj čeká, že vlaky získá v druhé polovině roku 2019, výrobce mu bude poskytovat plný servis vlaků na dalších třicet let.

Podobný koncept zkouší prosadit ministerstvo dopravy. To však se svým materiálem na státní půjčovnu zatím narazilo. V meziresortním připomínkovém řízení se proti záměru postavilo především ministerstvo zemědělství. Jeho připomínky velmi kopírovaly argumentaci Českých drah, které se proti půjčovnám staví dlouhodobě. V případě Jihomoravského kraje však už v komentářích nejsou České dráhy tak striktní jako v případě ministerských plánů. „Dáváme přednost konceptu, kdy majitelem vozidla je dopravce, neboť vlastnictví železničních kolejových vozidel je konkurenční výhodou. Regiony však mají i možnost, kterou zvolil Jihomoravský kraj. My takové rozhodnutí respektujeme a v tom případě nabízíme kraji naše dlouholeté know-how v oblasti provozu a provozní údržby vlakových souprav,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

#### **Odboráři hřímají, soukromníci jsou pro**

Ostře se proti takovému modelu vymezují odboráři, podle kterých se z dopravců stanou jen personální agentury. Nákup nových vozů je prvním krokem, následovat bude výběr dopravce. Dosud mají až na pár výjimek kraje uzavřené smlouvy s Českými drahami bez soutěže. I proto takový model soukromníci vítají. Po dlouhé době se neozývají ani hlasy, které by zpochybňovaly samotnou soutěž na nákup vlaků – že by byla šita některými ukazateli na míru některým uchazečům. Dosud elektrické jednotky dodávala Českým drahám pouze Škoda Transportation, soukromý dopravce Leo Express nakupoval u výrobce Stadler. „Vyhlášení výběrového řízení vítáme, je to plně v souladu s evropskou legislativou a je to garance následného spravedlivého přidělování dotovaných zakázek na železnici vítězům výběrových řízení, kteří předloží nejlepší nabídku,“ říká majitel RegioJetu Radim Jančura.

#### **Dotace jsou podmínkou**

Soukromníci tvrdí, že soutěže jsou jedinou cestou, jak mohou objednatelé získat nejlepší poměry ceny a výkonu. Nákup vlaků Jihomoravským krajem má však jednu podmínku – evropské dotace. A ty zatím jisté nejsou. Ministerstvo dopravy původně přišlo s optimistickým plánem, že by na nové vlaky

mohlo jít přes 15 miliard korun, poslední čísla jsou ale podstatně střízlivější a mluví o částce kolem osmi miliard korun. Pro čerpání peněz jsou přitom vlaky ideální, na rozdíl od řady staveb silnic a železnic dotovaných ze stejného programu je nezdržuje složité povolení. „Obsah výzev i rozsah prostředků na nové vlaky se bude odvíjet od toho, v jaké podobě bude vládou schválen materiál o otvírání trhu,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Ministerstvo je přitom po připomínkovém řízení ve schizofrenní situaci – některá ministerstva chtějí kvůli půjčkovně důkladné analýze, jiná ho kritizují za to, že se ještě na vlaky nečerpají peníze. Materiál by měl jít do vlády v úterý. Velké spory o dotace souvisí i s loňským dopisem z Evropské komise, v němž Brusel dotace podmínil tím, že se budou dopravci pro jejich provoz soutěžit.

## 11. 01. 2017 Poláci chtějí s novým pendolinem do Prahy, nestíhají ale zkušební jízdy (ED250)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/polsko-nove-pendolino-trasa-do-prahy-dsp/eko-doprava.aspx?c=A170110\\_065245\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/polsko-nove-pendolino-trasa-do-prahy-dsp/eko-doprava.aspx?c=A170110_065245_eko-doprava_suj))

Na českých kolejích by se od příštího jízdního řádu mohl objevit nový typ vlaku. Polský státní dopravce PKP InterCity chce na linku z Prahy do Varšavy nebo z Varšavy do Vídně nasadit svá nová pendolina. Poláci už jednají s českým Drážním úřadem o podmínkách schválení provozu na českých kolejích. „Výrobce Alstom u nás už jménem polské strany jednal. Požadujeme, aby souprava nejprve jezdila po naší infrastruktuře ve zkušebním režimu. Teprve po této době a vyhodnocení se bude možné zabývat samotným schválením jednotek,“ řekl mluvčí Drážního úřadu Martin Novák.



O plánu na nasazení pendolin na zahraniční linky informoval polský odborný železniční server Rynek Kolejowy. Kromě Prahy a Vídně je dalším zvažovaným cílem i Berlín. Polský dopravce získá celkem dvacet pendolin. Samotné testování na českých kolejích má ale zatím jeden problém. Souprav má PKP zatím málo, takže do Česka nemohou zajet ani na zkušební jízdu. Plán polského státního dopravce tak připomíná snahu Českých drah, které před lety s pendoliny plánovaly také expanzi za hranice a nakonec s výjimkou jediné mezinárodní linky do Košic jezdí pouze v Česku. Zahraniční dopravci, se kterými České dráhy spolupracují, je totiž nechtěli.

PKP Intercity spolupracují na trase Praha – Varšava s Českými drahami. „Jednání o příštím jízdním řádu ještě nezačala,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Polské pendolino se na české koleje podívalo zatím jednou, když před třemi lety probíhalo jeho testování na zkušebním okruhu ve Velimi. V případě nasazení do pravidelného provozu by bylo pomalejší, než české pendolino. Nemá totiž naklápěcí skříň, takže na některých úsecích s velkým počtem oblouků by mohlo dosahovat nižší rychlosti.

## 11. 01. 2017 Opravy Panterů za stovky milionů získala Pars nova (RegioPanter/InterPanter ČD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/opravy-panteru-za-stovky-milionu-ziskala-pars-nova-1327590>)

Šumperský podnik Pars nova ze skupiny Škoda Transportation získal další lukrativní zakázku na dráze. České dráhy s firmou uzavřely rámcovou smlouvu na provádění periodických oprav elektrických vlaků známých jako RegioPanter a InterPanter. Kontrakt má hodnotu 609 milionů korun, což je horní hranice. Cena přesně odpovídá předpokladům drah při zahájení tendru. Celkem přišly tři nabídky. „Kontrakty na periodické opravy se čerpají dle potřeby, hodnota je nepřekročitelná,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj tak smlouva platí buď do vyčerpání příslušné částky, nebo maximálně pět let. Dráhy mají celkem 28 RegioPanterů pro krajskou dopravu a 14 InterPanterů pro rychlíky. Pars nova tak navzdory všem sporům drah se skupinou Škoda Transportation upevňuje své místo dvorního dodavatele. Lukrativní zakázky na periodické opravy vlaků rozdávaly dráhy už v létě, celkem uzavřely 11 rámcových smluv v hodnotě až 3,5 miliardy. Největší díl – 1,8 miliardy – si tehdy ukousla právě společnost Pars nova. Ta loni za sto milionů rovněž opravovala staré východoněmecké vagony pro pražskou příměstskou dopravu. Cestující následně upozornili na špatnou kvalitu provedení interiéru, což dráhy podle vyjádření pro server iDnes.cz reklamovaly. Pars nova loni završila i miliardovou obnovu vagonů pro vlaky EuroCity a InterCity.

## 11. 01. 2017 Vlak s uhlím vykolejil u Hradce kvůli špatné trati. Čekala na opravu (14. září 2014, Převýšov)

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/vykolejeny-vlak-u-prevysova-na-kralovehradecku-ft3/hradec-zpravy.aspx?c=A170111\\_152933\\_hradec-zpravy\\_tuu](http://hradec.idnes.cz/vykolejeny-vlak-u-prevysova-na-kralovehradecku-ft3/hradec-zpravy.aspx?c=A170111_152933_hradec-zpravy_tuu))

Zanedbaná trať mohla za vykolejení nákladního vlaku s uhlím u Převýšova na Královéhradecku v září 2014. Drážní inspektoři uzavřeli vyšetřování nehody s tím, že provozovatel dráhy situaci podcenil. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už měla v plánu celkovou obnovu úseku, jenže ta se zdržela. Nehoda se stala 14. září 2014 ve 20:13, když nákladní vlak s hnědým uhlím ze západních Čech mířil do opatovické elektrárny. Na elektrifikované trati vykolejil v pravostranném oblouku v úseku mezi Choťovicemi a Převýšovem. Celkem vykolejilo 15 vagonů ze 32, vlak se také roztrhl. Uhlí se vysypalo kolem a asi 350 metrů trati bylo v dezolátním stavu. Poškozenou trať poté uzavřeli na osm dní kvůli odklízecím pracím a pokládání nových kolejí.



Drážní inspekce zveřejnila zprávu z vyšetřování nehody až nyní. „Příčinou vykolejení vlaku byl technický stav železničního svršku. Závada se postupně zhoršovala po dobu dvou let předcházejících nehodě a pomocí podbíjení se ji provozovateli trati nepodařilo stabilizovat. Vliv mělo i nestabilní podloží, protože jde o terén se slepými rameny Cidliny a vysokou hladinou spodní vody. Provozovatel dráhy situaci minimálně podcenil,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vlak o hmotnosti 2 500 tun měl na délku téměř pět set metrů a v místě nehody jel 72 kilometrů v hodině, takže nepřekročil maximální povolenou osmdesátku v tomto úseku. Strojvůdce v lokomotivě i jeho kolega v postrku si nevšimli za jízdy ničeho zvláštního, překvapil je až pokles tlaku v hlavním potrubí. Když zastavili, teprve venku zjistili, že vagony uprostřed vlaku vykolejily. Celková škoda je 8 milionů korun, stejným dílem na vagoněch i na zařízení trati.

### Oprava měla začít v létě, zpozdila ji administrativa

Nehodu vyšetřovali také policisté, ale odložili to už v říjnu 2015 poté, co SŽDC označila za hlavní příčinu vykolejení technický stav železničního svršku a technický stav drážního vozidla. Trať v místě nehody vede po náspu v lokalitě, kde se hladina spodní vody pohybuje průměrně jen 1,5 až 2 metry pod terémem. Proniká z řeky Cidliny i Dlouhopolského rybníka. V podloží kolejí se přitom nacházely slíny a písčité jíly, které podzemní voda trvale nasycuje. Úsek se měl opravovat o prázdninách 2014, ale stavba se zadržela na administrativních průtazích. Došlo na ni teprve v dubnu až červnu 2015.

## 12. 01. 2017 Stříbrný šíp začal vydělávat, svezl manažery Škody Auto (M 260.001)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stribny-sip-zacal-vydelavat-svezl-manazery-skody-auto-1327601>)

Legendární motorový vlak Stříbrný šíp má za sebou první komerční jízdu. Absolvoval ji už před Vánoci, když svezl z Mladé Boleslavi na pražské hlavní nádraží manažery automobilky Škoda Auto. České dráhy se akcí pochlubily v nejnovějším vydání svého zpravodaje Železničář. Trasa byla dlouhá 72 kilometrů a motorák na ní vyvinul rychlost až 90 kilometrů v hodině. Cenu dráhy odmítly sdělit. Právě podobné komerční jízdy mají být nicméně hlavním úkolem nedávno kompletně zrestaurovaného vlaku z konce 30. let. Zákazníků ale zatím není přehršel. „V letošním roce zatím další konkrétní jízda není potvrzena, ale aktuálně jednáme s jedním klientem, který by ji chtěl,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík.



Motorák se po desítkách let chátrání zaskvěl v plné kráse loni v březnu. Výrazně se o jeho záchranu zasloužil Výzkumný ústav železniční a jeho tehdejší šéf Antonín Blažek. Bohatá dcera Českých drah vlak nejprve koupila od matky, aby následně rekonstrukci zaplatila. Práce provedla další dcera DPOV Nymburk. Motorák pochází z dílen firem ČKD a Praga, poprvé vyjel v březnu 1939. Vpád německých vojsk ho ale odsoudil do zapomnění. I když v témže roce dosáhl při zkouškách rychlosti 130 kilometrů v hodině, v běžném provozu se následně objevoval jen sporadicky a definitivně byl odstaven v roce 1953. V prvním životě najezdil pouhých padesát tisíc kilometrů. Následně se různě přesouval po republice a zchátral natolik, že o renovaci lze hovořit téměř jako o novostavbě. Znovuzrození vlaku vyšlo na více než 30 milionů korun. Podobným klenotem z dílen československých prvorepublikových konstruktérů je Slovenská strela vyrobená v Tatře. Ta je k vidění v muzeu v Kopřivnici.



## 12. 01. 2017 Největší železniční zakázku prověřuje policie. Nová bude dražší (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nejvetsi-zeleznicni-zakazku-proveruje-police-nova-bude-drazsi-p8u-eko-doprava.aspx?c=A170112\\_120633\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/nejvetsi-zeleznicni-zakazku-proveruje-police-nova-bude-drazsi-p8u-eko-doprava.aspx?c=A170112_120633_eko-doprava_suj))

Protikorupční policie se začala zajímat o největší zakázku na tuzemské železnici za poslední rok. Jde o modernizaci tratě mezi Prahou-Hostivaří a jižním portálem vinohradských tunelů. Informaci iDnes.cz o zájmu policie potvrdilo ministerstvo dopravy. Na něj se policie obrátila kvůli kontrole, kterou ministerstvo provádělo u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) ohledně letního zrušení. „Policie nás požádala o poskytnutí závěrečné zprávy o provedení této kontroly. Všechny relevantní dokumenty jsme v závěru minulého roku poskytli,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar. Na ministerstvo se obrátila českobudějovická expozitura Národní centrály proti organizovanému zločinu. Mluvčí Jaroslav Ibehej nechtěl vyšetřování jakkoliv potvrdit nebo vyvrátit. „Náš útvar k vašemu dotazu nebude poskytovat žádné informace,“ řekl Ibehej.

Zakázku loni SŽDC zrušilo nečekaně poté, co mu hodnotící komise doporučila k podpisu smlouvu s firmou Chládek & Tintěra, která v soutěži nabídla výrazně nižší cenu, než ostatní. SŽDC zakázku následně vypsal znovu. Jde o tendr v hodnotě zhruba 3,5 miliardy korun. V ní je už cena vyšší, oproti letním cenám je nejnižší nabídka od sdružení Metrostav, Swietelsky Rail a SMP o sto milionů vyšší.

## 12. 01. 2017 Před 60 lety vyjela poprvé Vindobona, legendární východoevropský Trans Europ Express (13. ledna 1957)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28448/>)

Před 60 lety, přesně 13. ledna 1957, vyrazil na svou vůbec první zkušební a předváděcí jízdu legendární expres Vindobona, který spojil Berlín, Prahu a Vídeň. Pravidelný provoz Vindobony byl zahájen s novým jízdním řádem na začátku léta 1957. Ve své době patřila Vindobona mezi nejluxusnější a nejrychlejší vlaky východní Evropy. Od ostatních klasických spojů tehdy ještě s parními lokomotivami se lišila také tím, že byla provozována elegantní motorovou jednotkou aerodynamického tvaru. Díky tomu byla Vindobona přirovnávána k západoevropským luxusním vlakům Trans Europ Express. Ještě v době svého provozu se stala legendou. Dnes Prahu a Vídeň spojují každé dvě hodiny nové, moderní rychlovlaky railjet.

První jízda byla určená pro novináře a měla představit nové, rychlé a komfortní spojení široké veřejnosti. Proto vznikl i krátký propagační film. Vindobonu se mohl mezi Prahou a Berlínem svést prakticky každý, ale do Vídně s ní mohl cestovat jen málo kdo. I díky tomu měla nádech tajemných nedostupných cílů. Díky provozu elegantních aerodynamických motorových jednotek až do roku 1979 se také odlišovala od všech ostatních vlaků a při své jízdě tak vzbuzovala pozornost kolemjdoucích, cestujících i zaměstnanců železnice. Až do roku 1989 patřila mezi několik málo spojů, které překonávaly „železnou oponu“ do západní Evropy.

### Mezi nejrychlejšími vlaky své doby

Vindobona patřila na počátku svého provozu k nejrychlejšími vlakům východní Evropy, i když z dnešního pohledu se jedná o směšně dlouhé cestovní časy a nízké rychlosti. Oproti běžným vlakům však byla o desítky minut rychlejší. V prvním roce provozu urazila cestu z Berlína do Vídně za 12 a čtvrt hodiny, což bylo o 6 hodin rychleji, než dosavadní nejrychlejší spojení. Trasu mezi Prahou a Berlínem překonala za méně než 6 hodin, skoro o hodinu rychleji než dosavadní nejrychlejší vlak a dobře o hodinu a půl až dvě hodiny rychleji než běžný mezistátní rychlík. Také cesta mezi Prahou a Vídní se podstatně zkrátila, když o rok dřív trvalo přímé spojení přes Břeclav 9 hodin, zatímco nový motorový expres jel přes Tábor a Třeboň a do Vídně dojel za přibližně 5 a půl hodiny. Tyto cestovní časy se po dlouhá desetiletí zásadně neměnily a posouvaly se jen o několik minut, maximálně několik málo desítek minut. Cestovní časy dosahované od konce 50. do konce 80. let odpovídaly mezi Prahou a Berlínem průměrné rychlosti 64 až 70 km/h a mezi Prahou a Vídní průměrné rychlosti přibližně 60 až 64 km/h. Ostatní mezistátní rychlíky a expresy jezdily ještě pomaleji. Doba jejich jízdy mezi Prahou a Berlínem byla ve srovnání s Vindobonou celá desetiletí delší obvykle o hodinu, mnohdy i o více než hodinu. Průměrná rychlost těchto vlaků se tak pohybovala jen kolem 55 km/h. Za západní hranici pak jezdilo tak málo spojů, že Vindobonu není možné ani s jinými spoji porovnat.

Dnes je cesta z Prahy do Vídně i Berlína podstatně rychlejší. Soupravy railjet jedou z Prahy do Vídně po modernizovaném koridoru přes Brno, který je sice přibližně o 50 kilometrů delší než původní pomalejší trať přes jižní Čechy, ale výrazně rychlejší. Díky tomu urazí cestu pod 4 hodiny s cestovní

rychlostí přes 100 km/h. Navíc se nejedná o jediný rychlý vlak, ale takto rychle jezdí spoje každé dvě hodiny. Podobně se zrychlila jízdy z Prahy do Berlína. Cesta trvá necelé 4 a půl hodiny a cestovní rychlost se zvýšila na přibližně 85 km/h. Další významné zrychlení přinese dokončení modernizace německé tratě na 200 km/h.

### Vlaky a komfort

Od počátku byly na expres Vindobona nasazovány motorové jednotky, které nabízely vysoký komfort cestování. Jednotlivé železnice se měly v provozu vlaku střídat ve dvouleté periodě. Z počátku tak na expresu jezdily ještě předválečné motorové jednotky z německého projektu „létajících expresů“. Později na spoji jezdily motorové jednotky ČSD vyrobené v maďarském podniku GANZ a na přelomu 60. a 70. let motorové a přípojné vozy z Vagónky ve Studénce. V letech 1962 až 1964 jezdily mezi Vídní, Prahou a Berlínem rakouské motorové jednotky Blauer Blitz.

S pojmem Vindobona je ale nejvíce spojena elegantní červeno-krémová jednotka německých železnic DR řady 175, u nás známá pod přezdívkou Delfín. Jednalo se o „parádní vlak“ německých železničářů, který jezdil vedle Vindobony také do dánské Kodaně nebo švédského Malmö. Dokázal vyvinout rychlost až 160 km/h, i když na své trase neměl žádné úseky, kde by se dalo jet rychleji než 120 km/h. Podle počtu vozů nabízel místo pro 157 až 300 cestujících. V motorových vozech byly velkoprostorové oddíly 2. třídy se sedačkami jako v letadle. První třída nabízela klasické kupé pro 6 osob a cestující měli k dispozici také restaurační vůz s 23 místy. Kupodivu ani tento moderní vlak nebyl vybaven klimatizací. Na Vindoboně byly tyto jednotky v provozu v letech 1966 až 1969 a znovu pak od roku 1972 až do konce jara 1979. Od roku 1979 byly na Vindobonu nasazeny klasické rychlíkové vagóny, střídavě německých, českých a rakouských železnic. V čele vlaku se střídaly různé elektrické a motorové lokomotivy a přes česko-rakouskou hranici ji v roce 1980 dopravovala dokonce ještě parní lokomotiva. Byl to jeden z posledních pravidelných výkonů parních lokomotiv u nás.

Po roce 1989 byla souprava Vindobony postupně modernizována a od roku 1993 byl spoj zařazen do kvalitní evropské sítě vlaků EuroCity. Na provozu spoje se pak až do konce roku 2014 střídaly moderní české, rakouské a německé klimatizované vagóny. V současnosti jezdí mezi Prahou a Vídní moderní rychlovlaky railjet, jedny z nejmodernějších expresních jednotek v Evropě. Z Prahy do Berlína jsou v provozu modernizované klimatizované vozy Českých drah z 90. let minulého století.

### Latinský název pro Vídeň

Legendární spojení Berlína, Prahy a Vídně bylo od počátku pojmenované podle latinského názvu pro Vídeň – Vindobona. Tento název vlak používal od roku 1957 až do konce roku 2014, kdy bylo přímé spojení ukončeno a nahrazeno systémem vlaků railjet, které jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny. Některé spoje pak pokračují až do štyrského Grazu. Všechny spoje railjet nesou společně jména významných českých a rakouských hudebních skladatelů, jako jsou Antonín Dvořák, Bedřich Smetana, W. A. Mozart, Johann Strauss a další. Z Prahy do Berlína, případně až do Hamburku jezdí vlaky EuroCity.

Ovšem i samotný vlak Vindobona zažil mnoho změn, především po roce 1989. Nejprve se změnila jeho trasa mezi Prahou a Vídní, kdy byl převeden na rychlejší a plně elektrifikovanou trať přes Havlíčkův Brod, Brno a Břeclav, později pak přímo na 1. železniční koridor přes Pardubice a Českou Třebovou. Měnila se také trasa Vindobony v Německu nebo v Rakousku. Tam byla prodloužena z Berlína až do severoněmeckého Hamburku, resp. z Vídně do korutanského Villachu. Délkou přes 1 500 kilometrů se jednalo o jednu z nejdelších tras transevropských expresů v EuroCity.

## 12. 01. 2017 Ostravský železniční uzel projde modernizací, SŽDC zahájí projektovou přípravu

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

Centrální komise Ministerstva dopravy ČR projednala a schválila studii proveditelnosti železničního uzlu Ostrava pro další postup projektové přípravy. Vítězná varianta představuje kompletní opravu dosud nemodernizovaného úseku železničního uzlu Ostrava mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádraží, včetně zřízení nového mimoúrovňového přesmyku, který odstraní kolizní jízdy vlaků v jednotlivých směrech. „V rámci úprav předpokládáme trojkolejné řešení úseku mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádraží, s rozšířením na čtyřkolejné řešení v obvodu stanice Ostrava hlavní nádraží,“ uvádí generální ředitel SŽDC Pavel Surý a zároveň doplňuje: „Modernizace zajistí průjezd vlaků rychlostí 120 km/h. V ostatních úsecích ostravského železničního uzlu se například prodlouží nástupiště zastávky Ostrava-Stodolní ze stávajících 200 metrů na 300. Rekonstrukcí projde také stanice Ostrava střed, zřídí se mimoúrovňový bezbariérový přístup na nástupiště výšky 550 mm nad temenem kolejnice.“

Celkové investiční náklady zvolené varianty činí 7,648 miliard korun. Jedná se o vysoce ekonomicky efektivní investici. Samotná realizace projektu se předpokládá v letech 2021 – 2025. V letošním roce se plánuje vypsání soutěže na projektanta přípravné dokumentace a záměru projektu stavby, v roce 2019 následná soutěž na zpracování projektové dokumentace.

## 16. 01. 2017 Státní půjčovna vlaků na tripartitě padla, ministerstvo plány vzdává (Ministerstvo dopravy)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/statni-pujcovna-vlaku-na-tripartite-padla-ministerstvo-plany-vzdava-1327764>)

Ministerstvo dopravy po roce příprav vzdává snahu na zřízení takzvané státní půjčovny vlaků. Vyplývá to z informací deníku E15 z dnešního jednání tripartity. Úřadu se nepodařilo přesvědčit odbory ani vládní koaliční partnery, zásadní odpor pak přišel ze strany Českých drah. Ministerstvo dopravy chce opuštěním plánu odblokovat jednání o liberalizaci dotované železnice, půjčovna vlaků byla součástí stejného materiálu. "S ohledem na nesouhlasná stanoviska v meziresortním řízení i v rámci dnešního jednání tripartity, ministerstvo dopravy odblokuje projednání materiálu vynětím části využití prostředků z OPD na nákup železničních vozidel pro dálkovou dopravu," potvrdil mluvčí rezortu Jakub Stadler. Peníze z evropských fondů nabídne ministerstvo krajům na nákup regionálních vlaků. „Stanovisko zaměstnavatelů i odborů je negativní, proto se domnívám, že je vlakopůjčovna mrtvá,“ sdělil po jednání předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

Nápad na zřízení státní půjčovny vlaků spočíval v tom, že ministerstvo by centrálně nakoupilo dálkové vlaky i s dlouholetou údržbou a následně by je pronajalo dopravcům. Především České dráhy měly obavy, že by se z nich stala pouhá personální agentura. Naopak soukromí dopravci vesměs plán ministerstva dopravy podporovali. Podle majitele Regiojetu Radima Jančury šlo o „velmi efektivní způsob“, jak vyčerpat evropské peníze, které nelze využít kvůli potížím s dokumentacemi EIA na dopravních stavbách. Jančurovi ovšem v první řadě záleží na otevření trhu dotovaných rychlíků. „Pokud ministerstvo dopravy skutečně vypíše soutěže, pak je to v pořádku,“ řekl E15 Jančura. Zároveň vyjádřil podiv nad antiliberalizační snahou odborů. „Měly by hájit zájmy zaměstnanců. A je logické, že každý nový hráč na trhu jim dá větší plat, aby je získal,“ doplnil podnikatel. Ministerstvo dopravy hájilo nápad centrálního nákupu mimo jiné i tím, že stát by díky velké sérii získal vlaky levněji než dopravci. Od obřího tendru si slibovalo účast i zahraničních výrobců, kteří se do kusových zakázek Českých drah nehrnou.

## 17. 01. 2017 CZ Loko uhájilo opravy „brejlovců“ (řada 750.7, 754)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cz-loko-uhajilo-opravy-brejlovcu-1327771>)

České dráhy pokračují v zadávání dlouhodobých zakázek na periodické opravy a údržbu svých strojů. Naposledy v lednu uzavřely smlouvu s českořebovskou společností CZ Loko, která se bude po dalších pět let starat o legendární motorové lokomotivy zvané Brejlovec. Konkrétně jde o řady 750.7 a 754. Dráhy provozují 76 takto označených brejlovců, z čehož devatenáct prošlo modernizací právě v dílnách CZ Loko.



Společnost se Českým drahám o brejlovce starala i v uplynulém období, nyní zvítězila v novém tendru a získala smlouvu v hodnotě kolem 220 milionů korun. CZ Loko patří mezi dvorní opraváře Českých drah, už v létě získalo smlouvu na údržbu vybraných elektrických lokomotiv a vagonů celkem za více než 600 milionů korun. Firma právě vysílá na víceletý pronájem tři posunovací lokomotivy do Itálie. Počet jejich lokomotiv tam tak dosáhne téměř šesti desítek.

## 17. 01. 2017 Řecký účetní dvůr schválil prodej drah italské železnici (TrainOSE -> FS)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/recky-ucetni-dvur-schvalil-prodej-drah-italske-zeleznici-1327772>)

Řecký účetní dvůr v pondělí schválil prodej řeckých drah Trainose italské státní železnici Ferrovie dello Stato. Italský přepravce, který byl jediným uchazečem, jenž předložil závaznou nabídku, zaplatí za Trainoe 45 milionů eur. Prodej železnice je součástí privatizačního programu, který je jednou z klíčových podmínek záchranného programu pro silně zadlužené Řecko. Zároveň se tím mají řecké dráhy zachránit před zavřením. Pokud by vláda firmu nezprivatizovala, musela by vrátit více než

700 milionů eur, které získal podnik v rámci státní pomoci, což by znamenalo uzavření firmy. Řecká vláda se pokoušela TRAINOSE prodat již v minulosti a ještě v roce 2013 doufala, že prodejem podniku získá 200 milionů eur (5,4 miliardy Kč). Tehdy ale nakonec z transakce sešlo, ačkoli se o převzetí společnosti zajímali tři potenciální uchazeči. Společnost TRAINOSE v minulých letech prošla rozsáhlou restrukturalizací, která zahrnovala propuštění téměř poloviny zaměstnanců. Společnost je jediným poskytovatelem osobní a nákladní železniční přepravy v zemi a provozuje železniční síť o délce 2 500 kilometrů.

## 17. 01. 2017 Provoz na železničním mostě přes hracholuskou přehradu je ohrožený (Pňovanský most)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/oprava-rekonstrukce-most-hracholusky-lokalka-prehrada-pio-plzen-zpravy.aspx?c=A170117\\_092740\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/oprava-rekonstrukce-most-hracholusky-lokalka-prehrada-pio-plzen-zpravy.aspx?c=A170117_092740_plzen-zpravy_pp))

Železniční most přes přehradu Hracholusky na Plzeňsku potřebuje kompletní rekonstrukci. Plány na jeho opravu ale zkomplikoval návrh, aby se původní 210 metrů dlouhá ocelová konstrukce stala kulturní památkou. Marek Illiaš ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) řekl, že naplánovaná oprava zvýší nosnost ocelové konstrukce mostu. „Most je nyní omezující překážkou pro celou trať Pňovany – Bezručice, jak z hlediska prostorové průchodnosti, tak i traťové rychlosti. Není vyloučené, že budeme muset měnit i celá pole nebo části nosníků. Až po odstranění starých nátěrů zjistíme, zda konstrukce není v horším stavu, než jsme očekávali,“ uvedl Illiaš.



Drážní úřad už vydal na rekonstrukci mostu pravomocné stavební povolení. SŽDC ve schváleném harmonogramu výluk naplánovalo velkou opravu už na letošní rok. Začít by měla v polovině června a trvat by měla až do 25. září. Jenže kvůli návrhu prohlásit původní ocelovou konstrukci z přelomu 19. a 20. století památkou, který podala fyzická osoba, se tento termín nejspíš nestihne. Další vývoj bude záležet na tom, jestli ministerstvo návrh schválí, nebo ne. Pokud ano, znamenalo by to zhotovení nového projektu na rekonstrukci mostu, která by musela být provedena podle pravidel památkové péče. Tím by se celý proces zdržel ještě víc a most by zřejmě musel být příští rok uzavřen. SŽDC totiž ve výhledovém dokumentu Prohlášení o dráze 2018 upozorňuje, že když nebude most přes Hracholusky opraven, bude na něm zastavený provoz. Na rozhodnutí ministerstva kultury se nyní čeká.

### K mostu má být připojena lávka pro pěší

Starosta Bezručic Jan Soulek říká, že kovová konstrukce je v kritickém stavu. „Vypadá to, že po mnoha letech je řešení na dohled. Snad nebude most prohlášen kulturní památkou. Předpokládám, že v příštím roce dojde k výměně všech polí ocelové konstrukce. Nově má být k mostu připojena lávka pro pěší, která má navazovat i na cyklotrasy v okolí. Podle mě to bude jednoznačně prospěšné pro rozvoj cestovního ruchu v regionu,“ řekl Soulek. Lávku pro chodce, která bude splývat s mostem a nebude z hladiny přehradu podle projektu ani viditelná, zaplatí kraj. Podle Miroslava Klase ze spolku Bezručická lokálka by uzavření mostu znamenalo konec i pro historický provoz. „Všechna nostalgická vozidla jsou v plzeňském depu. Neexistuje jiný způsob, jak je na trať dostat. Snad bychom tam autem přivezli nějakou šlapací drezínu, ale region by přišel o jednu ze svých atrakcí,“ podotkl Miroslav Klas.

Plánovaný projekt rekonstrukce mostu počítá s opravou kamenných opěr mostu a výrobou nové ocelové části. Podle informovaného zdroje by letos mělo být vypsané výběrové řízení na zhotovitele tří nových ocelových mostních konstrukcí, které mají mít vzhled těch stávajících, a měla by začít jejich výroba. Po železničním mostě začaly jezdit vlaky v roce 1901, má tři pole kovové příhradové konstrukce a na obou březích jsou kamenné opěry. Původně byla novodobá dominanta krajiny 47 metrů nad hladinou řeky Mže. Po dokončení přehradu Hracholusky stoupla voda asi o deset metrů.

## 18. 01. 2017 Zrušte vlak, udělejte cyklostezku. Spolek už roky zdržuje novou trať u Brna (Brno – Zastávka u Brna)

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/stavba-koridoru-brno-zastavka-u-brna-dvv-brno-zpravy.aspx?c=A170112\\_092839\\_brno-zpravy\\_mav](http://brno.idnes.cz/stavba-koridoru-brno-zastavka-u-brna-dvv-brno-zpravy.aspx?c=A170112_092839_brno-zpravy_mav))

Svezení vlakem mezi Brnem a Zastávkou u Brna mělo být už od loňska rychlejší a pohodlnější. Povolování pro region klíčové železniční stavby však už přes pět let blokuje aktivisté. Další protest proti

vybudování druhé koleje a elektrizaci úseku podali koncem uplynulého roku. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) začala stavbu s rozpočtem 3,7 miliardy korun připravovat před necelou dekádu v roce 2008. Díky elektrizaci a druhé koleji by vlaky ve špičce mohly na trase jezdit každých 15 minut a dosahovat rychlosti až 120 kilometrů v hodině. Projekt navíc počítá se dvěma novými zastávkami. Ta v Ostopovicích má přimět další lidi z Brněnska nesedat kvůli cestě do metropole za volant, ta ve Starém Lískovci pak odlehčit hlavnímu brněnskému železničnímu uzlu. „Tento důležitý projekt by výrazně vylepšil obslužnost celého území jihozápadně od Brna, průtahů je velká škoda,“ uvedl starosta Ostopovic na Brněnsku Jan Symon v reakci na aktivitu spolku Voda z Tetčic, který od roku 2012 opakovaně napadá platnost územního rozhodnutí. Poslední odvolání podal stavebnímu úřadu koncem loňského roku a kvůli výjimce z ochrany zvláště chráněných rostlin a živočichů hnal dvakrát k soudu i ministerstvo životního prostředí. „Odvolání z konce loňského roku je v podstatě totožné s tím, které bylo stavebnímu úřadu v Rosicích doručeno v roce 2015. Přestože již jednou bylo rozhodnuto, že odpůrci nemají pravdu, teď s takřka stejným odvoláním vyrukovali znovu,“ upozornil starosta Tetčic Jan Šon. Námítky se opětovně týkají třeba podjatosti úředníků či neprostopnosti krajiny pro zvěř. Úředníci je vždy musejí znovu přezkoumat, čímž se znovu odsune začátek stavebních prací. Ten nyní SŽDC odhaduje na období let 2019 až 2020. O územní rozhodnutí přitom žádala prvně už v roce 2009, až po jeho právoplatném získání může začít vykupovat pozemky.

### Zrušte trať a udělejte cyklostezku

Za spolkem Voda z Tetčic stojí někdejší zastupitel obce Tetčice Josef Dvořák. V době jeho působení ve funkci proti stavbě brojila i sama obec, poprvé vydané územní rozhodnutí napadli žalobou společně. Uspěli a soud platnost rozhodnutí v roce 2012 zrušil a nařídil SŽDC doplnit další podklady. „Námitek bylo velké množství, kdy ve většině případů šlo o účelové napadnutí. Jedním z bodů bylo řešení hlukové zátěže na přilehlé domy v obci, dále napadnutí správního průběhu územního řízení, rozšíření dokumentace a absence ochrany životního prostředí,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Od té doby však odpůrci proti záměru horlí dál. „Poslední odvolání nyní řeší stavební úřad. S největší pravděpodobností bude postoupeno odvolacímu orgánu, tedy na kraj. Voda z Tetčic využije své maximální zákonné možnosti k zastavení nebo zbrzdění celého procesu tak, aby se pokud možno stavba nerealizovala,“ domnívá se mluvčí. Ani další lidé, které server iDNES.cz požádal o komentář, pokračujícímu tažení proti stavbě nerozumí. „Je důležité, aby veřejnost mohla do procesu přípravy zasahovat, ale očekával bych určitou míru racionality. Ač jsem měl snahu, neobjevil jsem v protestech sdružení racionální jádro. Jeho činnost mi přijde škodlivá, brzdí projekty, které v budoucnu třeba nebude možné realizovat, protože už na ně nebudou peníze z Unie,“ doplnil Symon. Poukázal tím na skutečnost, že SŽDC v roce 2013 předpokládalo, že se z dotací podaří pokrýt až 85 procent investice. „Předseda spolku navíc není otevřen diskusi, nechce se vůbec sejít, což je možná signál, že jeho činnost není motivována veřejným prospěchem, ale nějakým osobním bojem či principiální snahou dokázat, že úředníci dělají chyby,“ zauvažoval Symon. „Jsem dalek toho říkat, že máme špatně nastavené zákony, ale úřady by měly pracovat tak dobře, aby námítky mohly být odmítnuty jako neopodstatněné,“ dodal. Další z oslovených neváhal použít na účet spolku označení „ekoteroristé“, kvůli nimž „pomalu nelze postavit ani psí boudu“. „Předtím napadli obchvat Hodonína i stavbu Dobrovského tunelů v Brně. Nechci vidět, co nastane, až budou úřady řešit průjezd obcí,“ dodal zdroj pod podmínkou anonymity. Serveru iDNES.cz se Josefa Dvořáka ze spolku Voda z Tetčic kontaktovat nepodařilo, telefonicky prý nekomunikuje od doby, kdy uzavřel svůj projekční ateliér. „Jeden známý ho potkal a ptal se, proč proti koridoru tak brojí, když by pomohl lidem. Dostal odpověď, že lidi mají pracovat v Tetčicích a ne jezdit do Brna,“ dodal zdroj. SŽDC obdržela podobnou reakci. „Při dotazu na zástupce Vody z Tetčic, co by si představovali, aby přestali stavbu blokovat, odpověděli: ‚Zrušte trať na Jihlavu a udělejte z ní cyklostezku.‘ Na toto už naši zástupci opravdu neměli jak reagovat,“ doplnila Šubová.

### Zkapacitnění a elektrizace trati z Brna do Zastávky

Zdvoukolejnění se týká úseku Střelice – Tetčice – Zastávka u Brna. Nově budou vybudovány zastávky Starý Lískovec a Ostopovice, což má vylepšit obslužnost lokalit v rámci integrovaného dopravního systému. Dále dojde k zavedení taktové dopravy, kdy ve špičkách vlak pojedí každých 15 minut, čímž dojde ke zrychlení a zkrácení času cestování. Všechny přejezdy budou zabezpečeny moderním signalizačním zařízením a v obcích doplněným závorami. Budou postavena protihluková opatření, která v kombinaci s novým železničním svrškem a spodkem výrazně sníží hlukovou zátěž okolí. Veškeré stanice a zastávky budou rekonstruovány a zřízeny bezbariérové přístupy. Budou nasazeny moderní elektrické jednotky namísto starých dieselových lokomotiv. Toto vše celkově povede k šetrnějšímu přístupu a ochraně životního prostředí.

### Ve Starém Lískovci vznikne kromě zastávky i terminál

U nové vlakové zastávky ve Starém Lískovci má v budoucnu vniknout i příměstské nádraží a točna pro MHD. I pro jeho stavbu už bylo v minulosti zažádáno o vydání územního rozhodnutí, přičemž

majitelé nemovitostí v okolí dotčené oblasti se snažili se svými námitkami přihlásit jako účastníci řízení. „Bohužel v lokalitě v posledních devíti letech proběhla poměrně hustá výstavba. Majitelům se samozřejmě nelíbí, že by jim měl začít jezdit kolem baráku trolejbus na nádraží, ale v územním plánu je pro něj dlouhodobě zanesena rezerva,“ uvedl tajemník čtvrti a bývalý starosta Miloš Vrážel. S majiteli pozemků pro terminál však podle něj město o odkupu zatím nejednalo. Doplnil také, že zastávka má odlehčit budoucímu centrálnímu brněnskému nádraží. Ti lidé z Brněnska, kteří nepotřebují až do centra, budou moci vystoupit už ve Starém Lískovci, naopak obyvatelé čtvrti se do centra dostanou výrazně rychleji.

## 18. 01. 2017 Ťok proti všem – státní půjčovna vlaků padla po roce příprav

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tok-proti-vsem-statni-pujcovna-vlaku-padla-po-roce-priprav-1327809>)

Ministerstvo dopravy po roce příprav vzdalo snahu o zřízení takzvané státní půjčovny vlaků. Deníku E15 to potvrdil ministr Dan Ťok. „Nepůjdu proti odporu všech účastníků,“ řekl ministr. Podle jeho původních představ měl stát za evropské dotace nakoupit vlaky do svého vlastnictví a následně by je pronajal na dlouhá léta dopravcům, kteří by provoz na vybraných tratích vyhráli v soutěži. Proti se postavily především České dráhy, které podle Ťoka sešikovaly širokou koalici. Tomu by nasvědčovalo fakticky shodné znění připomínek z řady ministerstev, odborů, Svazu dopravy, Úřadu vlády i od zástupců sociální demokracie, o čemž deník E15 informoval v pondělí. „Doplatí na to bohužel nejvíce samy České dráhy, podle mého si dokleply další hřebíček do rakve,“ uvedl Ťok. Ministerstvo totiž odepsalo půjčovnu, nikoliv ale samotné otevírání trhu dotované železnice. V příštích letech chce úřad dát do soutěží řadu tratí, kde jezdí dotované rychlíky, což požaduje i Evropská unie. Dopravci přitom budou muset nabídnout pouze nové vlaky, což pro dráhy podle ministra bude znamenat další zadlužování. Tenhle problém by půjčovna vyřešila. Dráhy navíc musejí vlaky kupovat v otevřených soutěžích, což je znevýhodňuje proti soukromým dopravcům. „České dráhy svou urputnou snahou torpédovat jakoukoliv liberalizaci jen radikalizují soukromé dopravce, kteří se budou snažit o to více dostat na koleje,“ doplnil Ťok. Odmítá přitom, že mohl vedení drah z titulu akcionáře zkrotit. V politicky obsazených orgánech prý na to neměl dost hlasů. Na zrušení plánů na státní půjčovnu vlaků vydělají kraje. Ministerstvo k nim přesměruje zhruba 300 milionů eur (přes osm miliard korun) z evropských fondů, za které chtělo původně nakupovat státní vlaky. Kraje tak budou moci zřizovat vlastní půjčovny regionálních vlaků, například Jihomoravský kraj už vypsál tendr za více než pět miliard.

## 18. 01. 2017 České dráhy pořídily v Rakousku dalších 47 vagónů (UIC Z1)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28492/>)

České dráhy odkoupily od rakouských drah ÖBB 47 osobních vagónů moderní konstrukce UIC Z1. Vozy jsou určeny pro dálkovou dopravu a rozšíří park klimatizovaných osobních vozů pro rychlost 200 km/h v dálkové dopravě. „Nově pořízené vozy doplní náš stávající park moderních osobních vozů pro vlaky vyšší kvality, u kterých zaznamenáváme rostoucí zájem cestujících,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za osobní dopravu. „Díky těmto vozům můžeme rozšířit nabídku míst ve vagónech adekvátního komfortu a v budoucnosti nám umožní rozšířit počet spojů, které budeme provozovat v kvalitních klimatizovaných soupravách,“ doplnil Michal Štěpán.

Vozy zakoupené v Rakousku patří do skupiny moderních vozů typu UIC Z1 vybavených klimatizací, elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení elektroniky cestujících a mohou jezdit v mezistátních vlacích rychlostí až 200 km/h. Ta je dnes běžně vyžadována u řady souprav provozovaných do Německa, Rakouska a v blízké budoucnosti lze podobný požadavek očekávat také z Polska, v souvislosti s postupnou přestavbou polské tratě Katovice – Varšava na rychlost 200 km/h. Vagóny mají také centrální zavírání dveří a jejich blokování za jízdy. České dráhy během zimy převezmou od rakouských železnic celkem 47 vozů, z toho bude 41 vozů 2. třídy s klasickými oddíly se 6 místy k sezení s posuvnými sedačkami, 4 vozy 1. třídy a 2 vozy restaurační. „Po nezbytné přejímací prohlídce budeme vozy postupně nasazovat do provozu. Během letošního roku na nich provedeme také revize a vyvazovací opravy, dosadíme nové centrální zdroje energie nebo agregáty klimatizace. Věnovat se budeme také údržbě a opravám interiéru a vybavení vozů pro cestující,“ uvedl Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek.

S touto dodávkou budou mít České dráhy k dispozici už více než 200 moderních vozů konstrukce UIC Z1 pro rychlost 200 km/h. Téměř 100 dalších vozů pro expresní dálkové linky představují soupravy railjet a pendolino. České dráhy v současnosti také soutěží dodávku 50 moderních osobních vozů

pro linku Praha – Brno – Bratislava – Budapešť, které budu představovat nejmodernější osobní vagony ve střední Evropě.

### 18. 01. 2017 První nákladní vlak z Číny dorazil do Británie. Ujel 12 tisíc kilometrů

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/do-britanie-dorazil-prvni-nakladni-vlak-z-ciny-f44-eko-doprava.aspx?c=A170118\\_164840\\_eko-zahranicni\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/do-britanie-dorazil-prvni-nakladni-vlak-z-ciny-f44-eko-doprava.aspx?c=A170118_164840_eko-zahranicni_rts))

Do Londýna ve středu poprvé přijel nákladní vlak, který přímo spojuje Čínu s Británií. Projekt je součástí čínského ambiciózního plánu nové Hedvábné stezky k posílení obchodních vztahů s Evropou. Informovaly o tom britské weby. Přes třicet vagonů přivezlo náklad oděvů, tašek a dalšího spotřebního zboží z obchodního centra I-wu ve východočínské provincii Če-ťiang. Trať o délce 12 tisíc kilometrů vlak překonal za plánovaných 18 dní. Vzhledem k různému rozchodu kolejí v jednotlivých zemích bylo nutné náklad několikrát překládat a měnit lokomotivy i vagony. Toto železniční spojení je o čtyři pětiny levnější než letecká přeprava a o 30 dní rychlejší než plavba lodí, řekl serveru ITV Fang Sü-tung, manažer investiční skupiny Tchien-meng Industrial Investment. Vlak bude zpočátku jezdit jednou týdně, než se zjistí, jaká bude poptávka. Trasa vede z Číny přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo, Belgie a Francii tunelem pod kanálem La Manche do Británie.



Čínské státní železnice již provozují nákladní dopravu mezi Čínou a některými jinými evropskými městy, například Hamburkem a Madridem. Londýn bude patnáctým evropským městem, které se připojí k nové Hedvábné stezce, uvedl zpravodajský server BBC. Bývalý britský premiér David Cameron si Čínu velmi předcházela a jeho plánem bylo udělat z Británie hlavní bránu pro vstup čínských investic na Západ. Jeho nástupkyně Theresa Mayová na něj navazuje a v rámci přípravy na odchod země z Evropské unie usiluje o získání miliard dolarů čínských investic, uvedla agentura Reuters.

### 19. 01. 2017 AC/DC na dráze za 79 miliard. Železnici čeká velké přepínání elektřiny (konverze na 25 kV, 50 Hz)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-zeleznice-vlaky-elektrifikace-ministerstvo-dopravy-pau-ekonomika.aspx?c=A170118\\_220516\\_ekonomika\\_fka](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-zeleznice-vlaky-elektrifikace-ministerstvo-dopravy-pau-ekonomika.aspx?c=A170118_220516_ekonomika_fka))

Českou železnici čeká v příštích třiceti letech proměna za desítky miliard korun, kterou přitom cestující na první pohled nepocítí a neuvidí. Proběhne totiž v trolejích. Z ministerstva dopravy vzešel plán na přechod ze čtyř různých systémů napájení elektrických vlaků na jednotný systém střídavého napětí. Dosud v Česku existují čtyři různé napájecí soustavy. Pro dopravce to znamená, že musí mít buď dražší vícesystémovou lokomotivu či jednotku, která umí jezdit na více typů trakcí, nebo pro každé úseky jinou lokomotivu. Centrální komise ministerstva však už schválila přechod na jednotný standard. Studie proveditelnosti, kterou pro ministerstvo zpracovaly společnosti Sudop Praha a Sudop Brno, doporučují, aby se přešlo na jednotný systém střídavého napětí (AC) 25 kV, 50 Hz. „Každé další prodloužení vede k ekonomickým ztrátám,“ píše autoři v závěru studie, kterou má MF DNES k dispozici. Podle autorů se totiž i přes vstupní náklady provoz na střídavé trakci vyplatí, protože je efektivnější a výrazně snižuje ztráty energie.

#### Materiál bez výhrad

Po dlouhé době je to materiál, proti kterému nemají zásadní připomínky ani dopravci. „Budeme na toto téma ještě jednat, ale na první pohled se nám zdá materiál dobře zpracovaný a převod na jednotný napájecí systém podporujeme,“ říká například Oldřich Sládek, ředitel sdružení nákladních dopravců Žesnad.cz. Evropský účetní dvůr už dříve upozornil, že více systémů napájení je vážnou překážkou k rozvoji nákladní dopravy.

Půjde o obří investici – studie uvádí celkové náklady až 79 miliard korun. Tato částka však zahrnuje i náklady na ostatní modernizace tratí, které by tak jako tak proběhly. Další peníze bude stát proměna vozového parku dopravců. Ti částečně počítají s tím, že bude probíhat přirozená obnova, například České dráhy chtějí některé soupravy přestavět. „Nákup nových vozidel počítá s tímto převodem,“ říká mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Jako příklad uvádí nové dvousystémové jednotky pro Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Největšími úpravami by musely projít patrové jednotky CityElefant, kterých mají České dráhy 83. Ve hře je například možnost rozšířit je o další vůz s traťem a pohonem. Náklady na proměnu odhadují ČD na jednotky miliard korun.

V Česku jsou dosud dvě hlavní napájecí soustavy – stejnosměrná 3 000 V a střídavá 25 kV, 50 Hz. Na stejnosměrnou trakci se jezdí zjednodušeně řečeno v severní části země, na střídavou v jižní. Stejnosměrné napětí tvoří více než polovinu elektrifikovaných tratí, ale výkonově jde o důležitější tratě, například hlavní koridor z Prahy do Ostravy. Tratě se stejnosměrným napětím přepraví většinu cestujících v osobní dopravě, ale také většinu nákladu na železnici. Stejnosměrné napájení (DC) se podle odborníků přežilo. Vedení má například nižší přenosovou schopnost, neumožňuje také vracet proud například z brzdění zpět do distribuční sítě. Autoři studie odhadují úspory energie až na 30 procent, což je 588 milionů za rok v cenách a výkonech roku 2015. Stejnosměrný proud navíc podle studie poškozuje kovové konstrukce na trati. Jde o problém takzvaných bludných proudů, stejně tak způsobuje problémy vozidlům.

### Z Břeclavi do Německa

Plány počítají s tím, že při přechodu na střídavou trakci se výrazně rozšíří kilometráž elektrifikovaných tratí, protože jedna napájecí stanice dokáže zásobovat až 400 kilometrů železnice, zatímco stejnosměrná trakce potřebuje takových stanic mnohem více. Pro střídavou trakci mluví i zkušenost s ledovkou, která v prosinci 2014 paralyzovala cestování elektrickými vlaky. Zatímco na stejnosměrných tratích vlaky stály, pod střídavou trakcí jezdily. Slabší výkon stejnosměrné soustavy navíc některé vlaky zpomaluje, protože silnější stroje potřebují zejména při rozjezdu takový výkon, že jim je automaticky omezován. Jako první se podle materiálu ministerstva začne přepínat na střídavou trakci trať Nedakonice – Říkovice na koridoru Břeclav – Přerov, což umožní i elektrizaci tratí Otrokovice – Zlín – Vizovice a Staré Město – Luhačovice. S přepínáním už začali na Slovensku, odkud by měl postupovat další ze směrů postupného přechodu. Ten by měl zahrnovat trať podél Labe od severu tak, aby se co nejdříve vytvořila souvisle elektrizovaná trať pod střídavou trakcí Břeclav – Havlíčkův Brod – Kutná Hora – Kolín – Lysá nad Labem – Děčín – státní hranice s Německem. Přepínání bude doprovázet i celková modernizace trati. Během 30 let by měly postupně přibývat další úseky.

### Kde začne přepínání

Dokončená studie počítá s tím, že přepínání ze stejnosměrného napětí na střídavé proběhne postupně. První úsek bude Nedakonice – Říkovice na druhém tranzitním koridoru Břeclav – Přerov, což umožní elektrizaci dalších tratí navazujících na 2. koridor. V Čechách bude první pravoběžná trať podél Labe z Kutné Hory do Děčína.

## 19. 01. 2017 149 nádraží čeká na opravy. Někde je lidé ani nepoznají, přiznává správce

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zverejnili-seznam-nadrazi-na-opravy-v-roce-2017-fsn-eko-doprava.aspx?c=A170119\\_122201\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zverejnili-seznam-nadrazi-na-opravy-v-roce-2017-fsn-eko-doprava.aspx?c=A170119_122201_eko-doprava_suj))

Přes tři čtvrtě miliardy korun plánuje letos investovat Správa železniční dopravní cesty do oprav a modernizací nádraží. Na seznamu 149 nádraží, kde letos bude utrácet za zlepšení jejich kvality, jsou akce za pár set tisíc i modernizace za desítky milionů korun. Nádraží v nejhorším stavu ale zásadní rekonstrukce teprve čekají v příštím roce. Podle náměstka generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Tomáše Drmoly je seznam stanic k letošním opravám částečně pozůstatkem po Českých drahách, od kterých loni SŽDC budovy koupila. České dráhy už měly rekonstrukci některých nádraží připravenou i se stavebním povolením. „Nádraží, která nepotřebují žádné opravy, je minimum, zhruba šedesát až osmdesát,“ říká Drmola.

SŽDC letos počítá s celkem 141 akcemi na opravy nádraží, nejvíce jich má naplánovaných pod oblastním ředitelstvím v Plzni (34). Jejich rozpočet po celé zemi včetně projektové přípravy je celkem 479 milionů korun. Další 122 milionů jsou investiční peníze do zásadnějších modernizací, 126 milionů korun spolknou projektová příprava větších rekonstrukcí. Celkově tak náklady dosahují 799 milionů korun. Podle Drmoly se nádraží vybírala podle toho, kolik lidí jimi denně projde i podle nutnosti rekonstrukce. Na seznamu tak jsou velká nádraží typu Praha-Smíchov, ale i malé stanice typu Sychrov či Horní Police. Ředitel stavebního odboru SŽDC Milan Čermák současně připustil, že některé opravy cestující úplně nepoznají. To je příklad třeba plánovaných 13 milionů do oprav smíchovského nádraží, jednoho z nejděsivějších na české železnici. „Peníze tu půjdou hlavně do nutných oprav zázemí, které cestující často ani nevidí, ale musíme je provést,“ říká Čermák. Peníze půjdou i do nádraží, která už částečnou rekonstrukcí prošla. Například v Liberci České dráhy před nedávnem opravily celou výpravní budovu, dalších 60 milionů ale SŽDC chce utratit příští rok za rekonstrukci ostrovní budovy, od které jezdí většina vlaků. Současně letos začne projektování větších modernizací nádraží - jde například o nádraží v Teplicích, Mostě, Chebu nebo Pardubicích.



## 20. 01. 2017 Začíná další stavba v železničním uzlu Plzeň. Opraví se i mosty přes Mikulášskou ulici (Uzel Plzeň, 2. stavba, slavnostní zahájení)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/uzel-plzen-2.stavba.html>)

Poklepem na železniční kolejnici byla dnes slavnostně zahájena další etapa modernizace plzeňského hlavního nádraží za účasti zástupců hlavního investora Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), spoluiinvestora statutárního města Plzeň, zástupců Plzeňského kraje a dalších. Začíná tak stavba, jejímž cílem je přestavba uzlu do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na konkurenceschopnou železniční dopravu. Modernizace uzlu Plzeň, který je součástí III. národního tranzitního železničního koridoru, byla rozdělena na několik samostatných částí. Stavba Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská navazuje na dvě předchozí akce. V rámci stavby Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK byla modernizována železniční trať mezi hlavním nádražím a stanicí Plzeň-Jižní předměstí, která byla rovněž rekonstruována. Součástí následné stavby Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví byla modernizace východní části plzeňského hlavního nádraží, především 1., 2., 4. a částečně i 3. nástupiště.

Právě zahajovaná stavba přinese dokončení 3. nástupiště a kompletní modernizaci 5. a 6. nástupiště a mostů přes Mikulášskou ulici. Sdružení zhotovitelů firem Metrostav a OHL ŽS má dále za úkol vyřešit přestavbu kolejového rozvětvení ve směru na Cheb a navazujících částí jižních kolejí. V prostoru dnešního seřaďovacího nádraží budou v rámci stavby řešeny odstavné koleje, které budou umožňovat čištění a plnění souprav osobních vozů. Významnou součástí projektu je přestavba lokality Mikulášské ulice a přednádražního prostoru, kdy investorem rekonstrukce tramvajové trati a přednádražního prostoru je statutární město Plzeň. Součástí této etapy je i rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. To do sebe integruje informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizaci, kamerové systémy a především přenosové systémy pro dálkové řízení provozu. „Železniční uzel Plzeň je situován v centru města s hustou občanskou i průmyslovou zástavbou, s komplikovanou dopravní sítí a mezi dvěma řekami. Věřím, že Plzeňané i návštěvníci západočeské metropole vydrží necelé dva roky dopravních omezení a že přivítají lepší dopravu nejen na železnici. Díky celkové přestavbě dvou mostů přes Mikulášskou ulici, která bude i s tramvajovou tratí zahlobena, totiž dojde ke zlepšení také v městské hromadné a individuální dopravě,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. „Cílem právě zahajované stavby je maximální zvýšení průjezdné rychlosti uzlem Plzeň až na 80 km/h. Přinese též zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících, protože všechna nástupiště i přístupy na ně budou vybaveny výtahy umožňující pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace,“ sdělil obchodní ředitel Metrostavu Milan Veselský.

Projekt s názvem Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše nákladů na celý projekt dosahuje 1 351 994 773 Kč. Míra podpory EU je 71,63 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace tak činí maximálně 29 980 680,63 €, tedy zhruba 839 459 000 Kč.

Název stavby	Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Praha, a.s.
Zhotovitelé	Metrostav a.s. a OHL ŽS a.s.
Termín zahájení	12/2016
Termín dokončení	12/2019
Celkové náklady stavby	1 351 994 773 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	839 459 000 Kč

## 20. 01. 2017 Čtyři hodiny do Ostravy a poprvé zásuvky. Vlaky SuperCity slaví 20 let (od 27. ledna 1997)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-supercity-slavi-20-let-dpg-eko-doprava.aspx?c=A170120\\_121055\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-supercity-slavi-20-let-dpg-eko-doprava.aspx?c=A170120_121055_eko-doprava_suj))

Z dnešního pohledu se to může zdát spíše úsměvné vzpomínání, před dvaceti lety ale nástup vlaku Českých drah SuperCity Manažer znamenal na železnici revoluci. Srovnání tehdejšího „luxusu“

se současným stavem ukazuje, jak se cestování vlakem na velké části tratí zlepšilo. Vlak poprvé zvládl cestu mezi Ostravou a Prahou pod čtyři hodiny i díky tomu, že nezastavil ani v Olomouci. Cestující tehdy oslovil i tím, že poprvé nabízel ve voze možnost za jízdy dobít notebook, což je dnes u velké části vlaků běžná záležitost. „Mezi manažery na severní Moravě si získal rychle velkou oblibu. Řada zákazníků do něj přestoupila z automobilů a někteří jeho noví cestující před zavedením expresu Manažer dokonce mezi Ostravou a Prahou létali,“ říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Manažer, kterého nahradila v roce 2005 pendolina, změnil u řady lidí vnímání železnice a ukázal se jako efektivní dopravní prostředek pro lidi, co nemají dostatek času a chtějí během jízdy pracovat. „Byl prvním vlakem, ve kterém měli cestující k dispozici velké stoly a elektrické zásuvky 230 V pro práci na svých notebookech během cesty,“ dodal Štáhlavský. Ke třem vozům první třídy byl připojen ještě restaurační vůz, jízdenka stála 350 korun, v ceně byla káva a sendvič. Černí pasažéři neměli šanci na palubu proniknout, lístky kontroloval průvodčí ještě před nástupem. Vlak táhla nejprve lokomotiva řady 162, které dnes používá na trati RegioJet, postupně České dráhy nasadily lokomotivu řady 151. Stejně vozy z SC Manažer stále jezdí: České dráhy je používají na rychlících z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod nebo z Brna do Ostravy. České dráhy jim doplnily klimatizaci, vyměnily sedačky a doplnily další zásuvky.

### Manažer začal trend

Úspěch Manažera inspiroval České dráhy k tomu, aby o dva roky později spustily ještě další vlak SC pod názvem Mladý svět, který spojoval Prahu se Zlínem. Ten ale zdaleka tak úspěšný nebyl a po roce skončil. Manažer vytvořil během svého provozu v letech 1997 až 2005 také několik rychlostních rekordů mezi Ostravou a Prahou. Zatímco na počátku potřeboval na cestu z ostravského nádraží Svinov do Prahy více než 4 hodiny, v posledním roce provozu to byly jen 3 hodiny 40 minut. Od roku 2005 jezdí vlaky SuperCity s pendoliny, které přinesly další zrychlení. Dnes cestu zvládnou z Prahy do Ostravy pod tři hodiny. Byly ale dovybaveny klimatizací, doplněny dalšími elektrickými zásuvkami a obdržely modernější a pohodlnější sedačky. Zrychlení na trase Praha – Ostrava a současně nástup konkurence přineslo současně i zlevnění jízdenek. Vlakové spojení mezi Prahou a Olomoucí a Ostravou je tak rychlejší i levnější než cesta autem.

---

## 21. 01. 2017 Pro dávky na nádraží. Úřady čeká stěhování do prázdných kanceláří SŽDC

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nadrazi-urady-sprava-zeleznice-d3c/eko-doprava.aspx?c=A170120\\_093227\\_eko-doprava\\_lve](http://ekonomika.idnes.cz/nadrazi-urady-sprava-zeleznice-d3c/eko-doprava.aspx?c=A170120_093227_eko-doprava_lve))

Na česká nádraží se nebude chodit už jen kvůli tomu, abyste jeli někam vlakem. Správa železniční dopravní cesty je chce oživit i tím, že volné kanceláře z dob, kdy železnice zaměstnávala podstatně více lidí, nabídne úřadům. První jednání už začala. „Hledáme lokality po celém Česku, ve kterých by bylo efektivní přemístit státní úřady z nestátních budov. Jde samozřejmě o lokality, kde stát platí nájem soukromým subjektům a přestěhování by vznikly značné úspory pro státní rozpočet,“ řekl mluvčí Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových Radek Ležatka. Podle něj ještě nejsou konkrétní přesuny připravené, ale to by se mohlo během letošního roku změnit. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) bude například ještě tento měsíc jednat s břeclavskou okresní správou sociálního zabezpečení. Ta však nehledá nové kanceláře, ale prostory pro svůj archiv.

Plány na stěhování úředníků na nádraží mají logiku – budovy patří státu a dnes jsou prázdné. Pro SŽDC navíc příchod úředníků znamená oživení nádraží i zlepšení jejich ekonomiky díky větším tržbám u podnikatelů, kteří ve stanicích poskytují různé služby. I proto SŽDC počítá s tím, že na nádraží přestěhuje část svých zaměstnanců. Například v Praze na hlavním nádraží chce využít po rekonstrukci historickou Fantovu budovu. Původní úvahy předchozího nájemce Grandi Stazioni vybudovat z ní hotel už padly. „Těžko by šlo vyhovět požadavkům památkářů a současně plnit hlukové normy,“ vysvětlil náměstek generálního ředitele státní organizace Tomáš Drmola. SŽDC v případě pražského hlavního nádraží letos počítá s tím, že vyprojektuje a vysoutěží opravu budovy, aby mohla začít příští rok. Náklady odhaduje zatím na 730 milionů korun.

### Policie chce na větší nádraží vrátit policejní služebny

Převod nádraží z Českých drah na SŽDC byl loni největší transakcí na české železnici. Pod SŽDC nyní patří přes 1 500 nádraží, z velkých stanic ale nezískala pražské Masarykovo a brněnské hlavní nádraží. SŽDC chce postupně přeměnit nádraží i za pomoci evropských dotací, zatím však není vypsána z žádného programu výzva, která by to umožnila. Možnost čerpat více peněz z evropských fondů byla i jedním z důvodů pro převod. Drmola navíc usiluje o to, aby se na nádraží vrátili policisté. „V každém okresním městě bychom rádi měli na nádraží služebnu policie,“ podotkl Drmola. Podle něj

je v dobrém stavu bez potřeby rekonstrukce asi jen 70 nádraží, ostatní si vyžádají různé velké investice.

Prvních sto milionů do oprav šlo už loni, letos si SŽDC vyčlenila až osmkrát tolik. Stále však půjde spíše o menší opravy, státní podnik připouští, že v některých případech lidé ani utracené peníze na první pohled neuvidí, protože se opraví zázemí či sítě. To je příklad pražského smíchovského nádraží, kam má letos jít 13 milionů korun. Větší opravy se však dočká až později. Na seznamu opravovaných nádraží jsou nejen velké stanice, ale i budovy, kde se dá počet cestujících počítat denně v řádu desítek. SŽDC předpokládá, že bude u malých oprav nadále oslovovat jen místní firmy a nebude je nabízet v otevřených soutěžích. Peníze půjdou i do nádraží, která už částečnou rekonstrukcí prošla. Například v Liberci České dráhy před nedávnem opravily celou výpravní budovu, dalších 60 milionů ale SŽDC chce utratit příští rok za rekonstrukci ostrovní budovy, od které jezdí většina vlaků.

## 21. 01. 2017 Turistické trati na Opavsku se daří, vlaků ale letos asi nepřibude (Opava – Svobodné Heřmanice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ostrava.idnes.cz/zeleznice-trat-opava-svobodne-hermanice-hvozdnický-expres-pow/ostrava-zpravy.aspx?c=A170116\\_2299269\\_ostrava-zpravy\\_jog](http://ostrava.idnes.cz/zeleznice-trat-opava-svobodne-hermanice-hvozdnický-expres-pow/ostrava-zpravy.aspx?c=A170116_2299269_ostrava-zpravy_jog))

Jako velmi úspěšnou hodnotí uplynulou sezonu na železnici mezi Opavou a Svobodnými Heřmanicemi soukromý dopravce i starostové z obcí podél trati. Přitom ještě v roce 2014 to byla trasa, na kterou vlaky už nikdy neměly vyjet. Smuteční věnce jako symbol uzavření železnice mezi Opavou a Svobodnými Heřmanicemi už nejsou zapotřebí. Po téměř třech letech od ukončení pravidelného provozu vlaků se dráze pojmenované podle místní říčky Hvozdnický expres coby turistické lokálce nadmíru daří. „Vlakem jezdí turisté, chataři, cyklisté i místní občané. Ti spoje často využívají i pro víkendové cesty do Opavy. Jsme rádi, že před třemi roky padlo rozhodnutí, že trať neponecháme osudu,“ těší Václava Chovance, starostu Slavkova a dlouholetého předsedu Mikroregionu Hvozdnice. V roce 2014 jezdily motoráky jen přes prázdninové měsíce. O rok později přibylo září a loni červen. Jezdí se o víkendech a ve svátky, jeden spoj vyjede tam a zpět i v pátek večer. „Změny se osvědčily a myslím, že jsou všichni spokojení,“ poznamenal Jan Šatava, jednatel společnosti Railway Capital, která lokálku provozuje. Poukazuje přitom na konkrétní čísla. Zatímco v první letní sezoně se motoráky svezlo 2 845 cestujících, po rozšíření provozu o rok později to bylo už 5 445 lidí. A loni se počet dále navýšil na 6 925 cestujících.

### Zájmu napomohla také dostupnost lomu

Šatava připustil, že zájmu lidí hodně pomohlo protažení cílové stanice z Jakartovic do Svobodných Heřmanic s turisticky atraktivním zatopeným břidlicovým lomem Šífr. Čísla ale také naznačují, že se dráha blíží svému limitu. Svědčí o tom například mírně klesající průměrné tržby na jeden ujetý kilometr. V roce 2015 totiž činily 16,28 korun, loni to bylo 15,05 korun. „Výsledky jsou výborné, ale stačí jedno propřášené léto a bude hůře. Nynější rozsah provozu považujeme za ideální,“ zhodnotil Šatava. Jedinou možností, jak jízdní řád ještě vylepšit, vidí v přidání jednoho spoje o víkendech a ve svátky, vlaky by tedy v tyto dny jezdily čtyřikrát, nikoliv třikrát. Starosta Chovanec připomenul, že více spojů znamená i vyšší příspěvky obcí. „O větším počtu spojů však můžeme ještě jednat,“ poznamenal a dodal, že sdružení obcí letos chystá oslavy 125 let trati. „Přesný termín sice ještě není stanovený, ale určitě vyjede nějaký historický vláček.“

### Další šance na rozšíření? Květnové svátky

Příspěvek sedmi obcí, města Opavy a krajského úřadu na provoz železnice činil v loňském roce takřka půl milionu korun. „A trať hodláme podporovat i nadále,“ sdělil krajský náměstek Jakub Unucka (ODS), který má na starosti dopravu. Dodal, že zatím se počítá se stejným provozem jako loni. Miroslav Pösel z Opavského železničního klubu považuje letní projekt dráhy za smysluplný. „Určitě by ale lokálky lidé využívali například i o květnových svátcích,“ nabídl další možnost vylepšení. Pravidelný provoz i přes všední dny se ale už nevrátí. Autobusy, které vlaky nahradily, jsou totiž pro místní dostupnější díky tomu, že zajíždí až do středu obce, nádraží často stojí až za zástavbou.

### Historie trati

Trať Opava – Svobodné Heřmanice (dříve vlaky zajížděly až do Horního Benešova) byla slavnostně zprovozněna 29. června 1892. Vlak nyní zastavuje ve stanicích Opava východ, Kylešovice, Otice, Slavkov, Štáblovice, Dolní Životice, Litultovice, Mladecko, Jakartovice a Svobodné Heřmanice. Pravidelný celoroční provoz motoráků skončil kvůli vysoké ztrátovosti 6. dubna 2014, ale po dohodě obcí s krajským úřadem byl zaveden letní provoz.

### 23. 01. 2017 Vlaky Českých drah tahají lokomotivy s vadnými motory (řada 380)

Zdroj: Novinky.cz (<https://www.novinky.cz/domaci/427214-vlaky-ceskych-drah-tahaji-lokomotivy-s-vadnymi-motory.html>)

V čele vlaků Českých drah už měsíce jezdí lokomotivy, které tam nemají co dělat. Jejich motory špatně brzdí a ještě hůře jedou. Vlastně ani neměly opustit domovské depo, drážní předpis nasazení na trať výslovně zakazuje. Problém se týká nejnovějších lokomotiv z plzeňské Škodovky, které prošly opravami. Čtyřnápravové lokomotivy mají každé dvojkolí hnané vlastním elektrickým motorem. Jen se čtyřmi funkčními motory je možné považovat vůz za provozuschopný. „Jezdíme s lokomotivami, kde nefunguje jeden, u některých dokonce dva motory,“ řekl Právu zaměstnanec ČD, jenž si nepřál být jmenován, ale jeho jméno redakce zná. Nejedná se o krátkodobou situaci, u některých strojů je to stav trvající několik měsíců.



#### Obtížný rozjezd i nižší účinek brzd

„Jel jsem s lokomotivou, kde fungovaly jen dva motory. Na mokřích kolejích se s tím nedalo pořádně rozjet a vlak nabíral zpoždění,“ dodal další z mužů jezdících se stroji, které měly být chloubou Českých drah, namísto toho se staly jen draze zaplacenými vozidly. Odpojený motor znamená kromě nižšího výkonu i nižší účinek elektrodynamické brzdy (EDB). „Neznamená to, že vlak nejde zastavit, ale víc to zatěžuje vzduchové brzdy,“ dodal strojvedoucí. České dráhy problém bagatelizují. „Do provozu nasazujeme výhradně vozidla schopná bezpečného provozu, která jsou zcela v souladu se závaznými předpisy upravujícími provoz na železniční síti. Všechny 20 lokomotiv řady 380, které mají ve stavu ČD, nedávno prošlo vyvazovací opravou u opravce, který byl řádně vysoutěžen,“ sdělila listu mluvčí ČD Monika Bezuchová. „Pokud se u některého stroje objeví porucha, v záruční lhůtě ji reklamujeme a následuje odstranění v nejbližším možném termínu dle kapacitních možností firmy,“ dodala. Zdůraznila, že se to týká i případů poruchy trakčních motorů, které by měly za následek snížení výkonu vozidel. „V žádném případě se však nemůže stát, že bychom provozovali vozidlo, které by mělo poruchou sníženou bezpečnost pro provoz,“ zdůraznila mluvčí.

#### Předpisy zakazují vyslání na trať

Jenže podle drážního předpisu V 25 lokomotivy s nefunkčními motory nesmí jejich domovské depo vůbec vyslat na trať. Příloha předpisu obsahuje seznam závad, při nichž je zakázáno lokomotivy provozovat. Do provozu tak nesmějí například vozidla, která mají vadný kterýkoliv prvek trakčního obvodu, a to je především motor. Přesto lokomotivy jezdí s vypnutým jedním, či dokonce dvěma ze čtyř motorů často dlouhé měsíce. Už při odstaveném jednom motoru klesá výkon EDB na polovinu. Předpis ji ale hodnotí jako nefunkční a zakazuje nasazení stroje do provozu. Strojvedoucí s takovou lokomotivou může pouze dojet do cíle, pak ale musí stroj na opravu a na trať se může vrátit, až když je zcela v pořádku. „To je předpis, realita je ale jiná. U některých lokomotiv tento stav trvá měsíce,“ řekl Právu strojvedoucí. Právo získalo fotografie dokumentující, že na lokomotivě 380.015 byl motor odpojen již vloni v únoru. Opravu absolvovala až na podzim. Jiná, číslo 005, byla ve službě například 12. prosince jen se dvěma motory. Zdroj listu potvrdil, že některé lokomotivy opravdu nejsou v plné kondici, pro nedostatek strojů je ale přesto depa stále posílají do provozu.

### 23. 01. 2017 Grandi Stazioni na pronájmu nádraží vydělala 64,8 milionu korun (Praha hl. n., Mariánské Lázně)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/grandi-stazioni-na-pronajmu-nadrazi-vydela-64-8-milionu-koron/1441195>)

Bývalý nájemce pražského hlavního nádraží, italská společnost Grandi Stazioni vydělala v roce 2015 na nájmech dvou nádraží v Česku 64,8 milionu korun. Vyplývá to z účetní uzávěrky, kterou firma zveřejnila v obchodním rejstříku. Ve srovnání s rokem 2014 zvýšila na pronájmech pražského hlavního nádraží a nádraží v Mariánských Lázních zisk o zhruba deset milionů korun. Obě nádraží získala společnost do dlouhodobého pronájmu výměnou za rekonstrukci nádražních budov. O správu pražského nádraží ale loni v říjnu přišla poté, co jí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) neprodloužila smlouvu na užívání. Firma totiž podle nového majitele nádraží nestihla včas dokončit opravy historické Fantovy budovy. Rekonstrukci nádraží v Mariánských Lázních firma dokončila v roce 2009. Výnosy z nájemného, které představují většinu tržeb Grandi Stazioni, předloni meziročně vzrostly o 3,4 milionu korun na 148 milionů. Celkové výnosy se zvýšily o zhruba osm milionů korun

na téměř 195 milionů korun. O více než 12 milionů rovněž vzrostl zisk před zdaněním na zhruba 80 milionů korun.

Grandi Stazioni měla pražské hlavní nádraží v nájmu od roku 2003 výměnou za rekonstrukci objektu. Pokud by ji zvládla dokončit do loňského 16. října, získala by právo na pronájem nádražních prostor na dalších 30 let. Za uskutečněné opravy SŽDC společnost zaplatila 565 milionů korun, což jsou podle státního správce nádraží prokazatelné náklady, které firma do rekonstrukce investovala. O dalších 200 milionů se správa železnic s italskou firmou soudí. Zbývající opravu fasády a bočních traktů Fantovy budovy plánuje SŽDC uskutečnit vlastními silami. Celá nádražní budova by měla být zrekonstruována v roce 2022 za odhadovaných 730 milionů korun. Grandi Stazioni do loňského června většinou vlastnila italské dráhy. Nově firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. Předloni česká pobočka Grandi Stazioni hospodařila se ziskem 54 milionů korun při výnosech přesahujících 144 milionů korun.

## 25. 01. 2017 Slevy za objížďky mají ulehčit nejvytíženějším železničním tratím

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2022845-slevy-za-objizdky-maji-ulehcit-nejvytizenejsim-zeleznicnim-tratim>)

Koncepce nákladní dopravy na následujících sedm let, kterou schválila vláda, by měla především ulevit nejvytíženějším železničním tratím zvýhodněním alternativních tras. Současně koncepce shrnuje prioritní železniční, silniční i vodní stavby, které by měly do roku 2023 vzniknout a nákladní dopravě napomoci. Železniční trať mezi Prahou a Českou Třebovou je tak frekventovaná, že by se nikdo nemohl divit, kdyby tudy vedly nejméně čtyři koleje. Ve většině trasy však jsou pouze dvě a ty jsou přetížené. Čtyři dopravci na nich provozují své komerční vlaky do Ostravy, mezi nimi jezdí množství dalších vlaků osobní dopravy, které objednávají stát a kraje. A mezi ně by se ještě měly vejít nákladní vlaky.

Ministerstvo dopravy v koncepci nákladní dopravy pro roky 2017 až 2023, kterou schválila vláda, počítá s tím, že bude dopravce motivovat k tomu, aby využívaly jiné trasy než přetížený koridor. Správa železniční dopravní cesty by měla od příštího roku zlevnit poplatky za průjezd vlaků na souběžných a méně využívaných tratích. Po SŽDC ministerstvo také chce, aby lépe plánovala odjezdy osobních vlaků. Na hlavní trati do České Třebové by přesto výhledově měly přibýt i nové koleje, i když jen v krátkém úseku. Kapacitu by měla zvýšit stavba přeložky mezi Chocní a Ústím nad Orlicí. Současně s ní by však měla zůstat i stará trať, která se stáčí podél Orlice a po otevření přeložky určené pro dálkové vlaky by sloužila nákladní a regionální osobní dopravě. Zejména Praze by měla ulevit také spojka, která propojí levobřežní polabskou trať Praha – Děčín s pravobřežní Kolín – Ústí nad Labem. Například vlaky kombinované dopravy, které obsluhují terminál Lovosice, by se potom spletilému pražskému uzlu zcela vyhnuly.

Koncepce nákladní dopravy se ale netýká pouze železnice. V silniční dopravě úřad stanovil jako klíčové dokončení Pražského okruhu, dálnice D35 v úseku z Opatovic nad Labem do Mohelnice, dálnice D3 do jižních Čech a D7 spojující hlavní město s Chomutovem. V říční dopravě je prioritou stavba plavebního stupně Děčín.

## 26. 01. 2017 Strojvedoucích je málo, zájem rychle roste, stát chce zkoušky zpoplatnit

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/strojvedouci-zkousky-06i-eko-doprava.aspx?c=A170126\\_094458\\_eko-doprava\\_lve](http://ekonomika.idnes.cz/strojvedouci-zkousky-06i-eko-doprava.aspx?c=A170126_094458_eko-doprava_lve))

Po letech nízkého zájmu o práci strojvedoucího zaznamenal Drážní úřad velký nárůst počtu adeptů. Ke zkouškám nutným pro tuto profesi loni přišlo 1 013 žadatelů, meziročně jejich počet stoupl o čtvrtinu. Strojvedoucích je na trhu nedostatek. Data o počtech žádostí ve čtvrtek zveřejnil Drážní úřad na tiskové konferenci. Podle jeho ředitele Jiřího Koláře roste současně i počet žadatelů o průkaz způsobilosti opravňující k řízení strojů na vlečkách. I přes rostoucí zájem o tuto práci neroste úspěšnost uchazečů při zkouškách na licenci. U nich uspělo loni z 1 013 zájemců 526 žadatelů. „Máme žadatele, který skládal zkoušku jedenáctkrát. Řešením by bylo zkoušky zpoplatnit, dosud jsou bezplatné,“ řekl Kolář. Licenci má v Česku už třicet žen, dvě mají oprávnění pro obsluhu lanovky. Zájem o tuto práci mezi ženami roste, u zkoušek jsou úspěšnější. V Česku má licenci strojvedoucího přes 12 tisíc lidí, jen Českým drahám a ČD Cargo přitom schází zhruba 200 strojvedoucích.

Podle zástupce ředitele Drážního úřadu Ondřeje Fanty trvá nejméně tři týdny školení, pak jsou zkoušky. S licenci může jít k dopravci, kde získává osvědčení pro konkrétní vozidlo. Větší zájem o práci strojvedoucího může být způsoben i platovými podmínkami. Podle statistik se průměrná mzda

přiblížila v roce 2015 ke 36 tisícům. Nedostatek strojevedoucích ale vede současně k tomu, že řada z nich jezdí pro více dopravců a nedodrжуje zákonné přestávky. Drážní úřad chce takovému problému zabránit tím, že se bude do systému zapisovat k číslu vlaku i číslo licence, aby bylo jasné, kdo vlak řídí. Na rozdíl od řidičů kamionů dosud neexistují žádné kontrolní mechanismy na dodržování zákonného odpočinku.

## 26. 01. 2017 Podbeskydské tratě čeká elektrizace (tratě č. 323, 324, 325)

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

Koncem loňského roku schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR Studii proveditelnosti Beskydy. Jako ekonomicky efektivní se prokázala investice do celého úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a do úseku Studénka – Štramberk. SŽDC plánuje kompletní modernizaci tratí, jejich elektrizaci, zkapacitnění úseku z Vratimova do Frýdku-Místku a vybavení nejmodernějším zabezpečovacím zařízením. Současně správce infrastruktury opraví všechny zastávky a stanice, které dosud neprošly žádnou úpravou. Samozřejmostí bude zajištění bezbariérových přístupů. Plánovaná investice přinese výrazné provozní úspory dopravcům, vyšší komfort pro cestující a podstatné zkrácení jízdních dob vlaků.

Cílem studie bylo zhodnotit účelnost investic do tratí Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, Frýdek-Místek – Český Těšín a Studénka – Veřovice. SŽDC pracovala na této mimořádně rozsáhlé studii, řešící modernizaci tratí v délce 123 km, celé tři roky. Úsek z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí je jedním nejzatíženějších neelektrifikovaných v České republice, denně jím projíždí přibližně 6 000 cestujících. Jako ekonomicky efektivní se prokázala investice do celého úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí, včetně tratě z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice a také do úseku Studénka – Štramberk. S ohledem na rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o koncepci zavádění střídavé trakce (25 kV, 50 Hz) je nutné vybrané části studie aktualizovat, protože se předpokládá úspora investičních nákladů a možné prodloužení elektrizace do zastávky Frenštát pod Radhoštěm město, resp. do Valašského Meziříčí.

V současné době není stanoven harmonogram stavby. Stavební činnost bude probíhat v několika etapách. Pokud v průběhu přípravy nenastanou závažnější komplikace, může samotná výstavba první etapy začít po roce 2020. Pro úsek Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Ostravice se zahájí ještě letos práce na dalším přípravném stupni, dokumentaci pro územní rozhodnutí. V případě jeho získání je možné navázat přípravou samotného projektu stavby, který je zakončen stavebním povolením.

Uvedené tratě projdou celkovou modernizací. SŽDC zdvoukolejní úsek mezi Vratimovem a Frýdkem-Místkem. Ve Vratimově se v rámci zvýšení bezpečnosti plánuje zřízení mimoúrovňového křížení silnice se železnicí. Vybrané úseky budou kompletně elektrizovány a vybaveny nejmodernějším zabezpečovacím zařízením. Opraví se všechny zastávky a stanice, které dosud neprošly žádnou úpravou. Samozřejmostí je zajištění bezbariérových přístupů a nástupišť ve výšce 550 mm, ze kterých lze pohodlně nastupovat do moderních vozidel.

Modernizací dojde k výraznému zvýšení traťových rychlostí a tím lepší časové dostupnosti jednotlivých míst regionu, výrazně se zkrátí jízdní doby. Konkrétně v úseku z Ostravy do Frýdku-Místku dojde i přes náročný profil k navýšení rychlosti na 100 až 120 km/hod. V případě úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí je možné docílit rychlosti až 160 km/hod. V dalších úsecích mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Valašským Meziříčím se počítá s maximální rychlostí mezi 80 – 120 km/hod., mezi Sedlnicemi a Štramberkem dojde k navýšení rychlosti na 80 – 100 km/hod. Po modernizaci se jízdní doby spěšných vlaků zkrátí v porovnání se současností na polovinu, vzdálenost ze stanice Ostrava-střed do Frýdku-Místku zvládnou za 14 minut, do Frýdlantu za 21 minut, do Ostravice za 33 minut a do Valašského Meziříčí za 72 minut.

Plánovaná modernizace přinese také zlepšení podmínek pro nákladní dopravu. V současné době je zejména délkou nákladních vlaků silně limitovaná automobilka Hyundai. Zdvoukolejnění mezi Vratimovem a Frýdkem-Místkem přinese odstranění tohoto limitu, což se projeví převedením části kamionové dopravy na železnici.

Kompletní náklady na modernizaci úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, včetně odbočky Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, činí 10,5 miliardy Kč, na úsek Sedlnice – Štramberk pak 2,4 miliardy korun. Dle rozhodnutí centrální komise začne SŽDC v současné době připravovat úsek Ostrava – Ostravice za 6,8 miliardy korun. Zbývající části projdou aktualizací, lze tedy předpokládat, že dojde k úpravě výše nákladů.

## 27. 01. 2017 Nová kavárna i první obsazený byt. Staré nádraží v Ústí pomalu ožívá (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/stare-nadrazi-v-usti-nad-orlici-oziva-dwp-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170127\\_132814\\_pardubice-zpravy\\_msv](http://pardubice.idnes.cz/stare-nadrazi-v-usti-nad-orlici-oziva-dwp-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170127_132814_pardubice-zpravy_msv))

Vnitřní prostory původní nádražní budovy v Ústí nad Orlicí už nejsou zcela pusté. Noví majitelé, kteří ji zachránili před demolicí, se snaží o postupné využití historického objektu. Od doby, co původní majitel České dráhy vybral mezi zájemci nabídku společnosti Oustecké nádraží, uplynul rok. Noví vlastníci koupili budovu uprostřed kolejí a bez oficiální přístupové cesty. I proto se veškeré zamýšlené opravy nedají provést snadno. Rozlehlý nádražní objekt přezdíváný Stará dáma je navíc prohlášený za kulturní památku. Přesto se už se podařilo některé prostory zaplnit. Cestující ocení možnost občerstvení v kavárně v přízemí, kterou provozuje muž z Pardubic. V nově postavené budově totiž chybí obchod a k dispozici tak jsou pouze automaty.



Už při koupi nádraží majitelé avizovali, že v horních patrech budovy vzniknou byty. První pokoje obsadil spolujednatel Pavel Prchal, avšak o další zájemce nouze není. „Nyní jednáme s dalším nájemníkem, který by se nastěhoval během února. Měsíčně nás kontaktují dva až tři zájemci. Například naposled to byl živnostník, který u nás chtěl balit a prodávat kořeni. Ale na to tu prostorově nejsme zařízeni, tak jsme se nedohodli. Jiní by u nás chtěli i bydlet, ale nemají ani na zálohu na energie. Takže než takové nájemníky, tak ať to tu raději máme poloprázdné. Ale naštěstí se ozývají i seriózní zájemci,“ říká další ze spolujednatelů Martin Kadrman. Velkým a zatím stále nedořešeným nedostatkem je vytápění budovy, která patří mezi energeticky nejnáročnější. „Protože chceme, aby celá budova byla využita, řešení zvolíme takové, aby měsíční náklady na energie byly co nejnižší a to i za cenu, že zvolíme řešení s vyšší pořizovací hodnotou. Rozvod tepla, vody a elektřiny včetně nových stoupaček bude řešen na etapy,“ uvedl Kadrman, podle kterého projektant navrhně způsob vytápění do konce února. Podle Kadrmana budou muset všechny prostory v objektu projít novou kolaudací. „Některé z důvodu změny užívání, u jiných, jako jsou prostory restaurace, musí dojít k rekolaudaci. A to zabere dost času. Do řízení je zapojeno několik úřadů a každý z nich má třicetidenní lhůtu k vydání stanoviska. Takže našich plánů se držíme, ale musíme jejich realizaci z těchto důvodů posunout,“ uvedl.

### Najde se i ubytování pro turisty

Vedle dlouhodobých nájemníků přemýšlí majitelé i o zřízení prostor pro krátkodobé ubytování, které by mělo sloužit turistům či železničním nadšencům. „Byty totiž vypadají tak, jako před sto lety. Necitlivá modernizace vybetonováním podlah a podobně se jim vyhnula. Například tam nenarazíte na ocelové zárubně dveří. Vše je ve dřevě, včetně podlah,“ popsal Kadrman. Kousek vedle dosud stále zavřeně restaurace chtějí zástupci Ousteckého nádraží vybudovat veřejné toalety. Pokud by jednání s úřady šlo hladce, dočkali by se jich cestující ještě letos. „Budeme rovněž zpracovávat projekt na restaurování oken a dveří, a to zejména z důvodu tepelných úniků. Na podzim jsme vyspravili střechu, do které na několika místech zatékalo. Závěr roku jsme věnovali reklamaci, které jsme měli ve vztahu k SŽDC. Realizátor, tedy společnost Eurovia, všechny uznala a zjednává nápravu,“ řekl Kadrman. Kromě kavárny se čekání na vlak zpříjemnilo i možností posezení na lavičkách u starého nádraží. Hudební nadšenci si mohou zahrát na piano a čtenáři ocení knihovničku, ze které si mohou zdarma půjčovat knihy.

### Staré nádraží v Ústí nad Orlicí

Historická budova pochází z roku 1874. Stojí uprostřed kolejí hlavního železničního koridoru z Čech na Moravu. Kvůli provedené modernizaci celého uzlu za více než miliardu korun ztratily České dráhy o budovu zájem a nabídli ji k prodeji. Svému účelu přestala budova sloužit už v březnu roku 2014. Od té doby byla zavřená. Ve výběrovém řízení uspěla společnost Oustecké nádraží, která nabídla cca 1,5 milionu. Jedním z jednatelů je i režisérka Olga Sommerová.

## 27. 01. 2017 Chybuje každý, i strojvedoucí. Těm se to ale stává čím dál častěji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2023532-chybuje-kazdy-i-strojvedouci-tem-se-ale-stava-cim-dal-casteji>)

Projetých návštěv na železnici neustále přibývá. Loni již jely vlaky „na červenou“ více než stokrát. Znepokojilo to Drážní úřad, který vyzval dopravce, aby provedli systémové změny, ale i Správu železniční dopravní cesty, aby zaváděla lepší zabezpečovací techniku. Systémy, jež vlak včas

a bezpečně zastaví, i ty, jež jsou obdobou leteckého autopilota, již existují. Zdaleka ale nejsou na všech tratích. Jsou i takové, které zabezpečuje pouze telefon.

Rozjetý vlak je příslovečným ztělesněním takřka nezastavitelné síly. Ať se mu do cesty postaví člověk, auto nebo třeba autobus, nic z nich nezůstane. Co však dělat, když vlak jede, i když nemá? Od počátku železničního provozu se železničáři snaží najít způsob, jak tomu předejít. Nejnovější technologie již nejsou pouhou pomocnou rukou pro strojvedoucí. Umějí vlak zastavit nebo i ovládat bez lidského zásahu. Statistiky naznačují, že je to potřeba. Z čísel z minulého roku vyplývá, že počet projetí návěstí Stůj výrazně přibýlo. Počet incidentů se zvýšil na 116, poprvé překročil stovku a současně po letech, kdy se situace výrazně neměnila, přibýlo meziročně více než dvacet projetí. Z podrobnější analýzy SŽDC vyplývá, že nejčastěji projel vlak návěstidlo proto, že před ním nedobrzdl. Ovšem asi polovina případů jde na vrub nerespektování návěstidel, kdy vlak návěstidlo buď bez povšimnutí projede, nebo sice zastaví, ale opět se rozjede. Drážní úřad kvůli vysokému počtu projetých návěstidel vyzval dopravce, aby přijali opatření ke zvýšení bezpečnosti. Oslovil je již v průběhu minulého roku, dílčí výsledky tedy už jsou. „Dopravci nám odpověděli nejenom zvýšením počtu školení a proškolení těch případů, ale i zlepšením hovorové kázně, bude se to více kontrolovat, i zavedením moderní techniky,“ shrnul ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

### Zapomenutá červená a lék na ni

Projetí železničního návěstidla je jednou z nejhroživějších mimořádných událostí na železnici. Kvůli tomu se staly nejhorší železniční nehody, při kterých umíraly desítky lidí – srážka a následný požár u Stěblové v roce 1960, nehoda v Šakvicích v roce 1953, stětí vlaků u Nových Kopist v roce 1989 či vykolejení elektrické jednotky v Ústí nad Labem před sedmi lety jsou dostatečnou výpovědí o tom, co se může stát. Dlouho představovala poslední linii obrany před tím, aby se vlaky nerasazily, návěstidla propojená více či méně automatizovaným systémem. Na mnoha tratích tomu tak je dodnes. Na nejdůležitějších železničních koridorech ale přibývá úseků s podstatně pokročilejším zabezpečením. Automatické zabezpečovací systémy mají v zásadě dvě generace (nebo spíše nadgenerace). Starší zpravidla zastaví vlak pouze, když projede návěst Stůj. Novější potom dohlížejí celkově na jízdu vlaku a dokáží reagovat, kdykoli jede rychleji, než by měl.

Zabezpečovací zařízení typu LS, která v československých lokomotivách převládají dodnes, vycházejí z principu kontroly bdělosti strojvedoucího v součinnosti s opakováním návěstidel. Na takto zabezpečené trati a vozidle však lze očekávat pouze automatické zastavení vlaku, který nereaguje na návěst Stůj, nebo když strojvedoucí přestane používat tlačítka bdělosti. Jeden z nástupců LS, slovenský MIREL, ovšem již dokáže kontrolovat rychlost vlaku a při jejím překročení zpomalit, ačkoli stále v mnohém spoléhá na lidský faktor.

Dále jde o systém ETCS, tedy European Train Control System (Evropský systém řízení vlaků), který je součástí jednotné evropské koncepce ERTMS. „Dokáže úplně zajistit zastavení vlaku před návěstí Stůj,“ shrnul princip fungování mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. ETCS funguje automaticky a začne brzdit již v okamžiku, kdy vyhodnotí, že strojvedoucí by brzdění nemusel stihnout. K plnohodnotnému fungování ETCS musí být zabezpečovačem vybaven vlak i trať (což platí i pro LS), k fungování na úrovních 2 a 3 je potřeba také vybavení komunikačním systémem GSM-R.



### Zabezpečení je jen někde

Jak ale ukazují aktuální mapy Správy železniční dopravní cesty, automatická zabezpečovací zařízení nejsou ani na všech tratích vyhlášených jako tranzitní železniční koridory. ETCS zatím plně funguje pouze v úseku Kolín – Břeclav kromě průtahu Brnem. V roce 2018 počítá SŽDC se spuštěním zabezpečovače také na celém druhém tranzitním železničním koridoru od Břeclavi po Petrovice u Karviné a od Přerova po Českou Třebovou a také v okolí Prahy – do Kralup, Kolína a Votic. Dalšími fázemi bude doplnění ETCS na úseky Plzeň – Cheb a Dětmárovice – Mosty u Jablunkova. Ve všech těchto úsecích již funguje zabezpečení LS, na které se mohou strojvedoucí spolehnout také na celé trati z Prahy do Děčína, na polabské pravobřežní trati z Kolína do Ústí nad Labem i na navazující trati přes Havlíčkův Brod do Brna, na česko-slovenské spojovací dráze z Hranic na Moravě do Horní Lidče a na několika dalších úsecích. Z nejdůležitějších tratí však není LS ani ETCS například mezi Prahou a Berounem, na dosud nemodernizovaných částech trati z Prahy do Českých Budějovic ani na navazujícím úseku do Horního Dvořiště a funguje také jenom v části trati Plzeň – Domažlice. Další věc je, že zejména vlaková část ETCS je stále poměrně vzácná a na mnoha lokomotivách zatím není.

### Autopilot pro vlak funguje, když ho strojvedoucí nevpne

LS i ETCS ale v zásadě fungují tak, že začnou brzdit až ve chvíli, kdy strojvedoucí nereaguje buď na požadavek tlačítka bdělosti, nebo sám včas nepřizpůsobí rychlost jízdy tomu, co požaduje



návěstidlo. Takový postup tak sice minimalizuje následky mimořádné události, ale nedokáže jí vždy bezesbýtku předejít. Naopak AVV čili automatické vedení vlaku (což ovšem není principiálně zabezpečovací zařízení, spíše jeho nadstavba) takovou schopnost má – pakliže ovšem strojvedoucí systém nevypne, jak se to stalo například u vlaku, který na pražském Masarykově nádraží vyjel do dvorany a zastavil se až před stánkem s nápoji. Automatické vedení vlaku dokáže přesně to, co název napovídá. Podle SŽDC přináší AVV kromě vyšší bezpečnosti také úsporu energie nebo stavebních nákladů, protože automaticky vedený vlak dokáže zastavit u nástupiště přesně, není potřeba žádná rezerva.



Automatické vedení vlaku se v posledních letech výrazně rozšířilo, je na všech elektrizovaných tratích v okolí Prahy (tj. do Berouna, Benešova, Kolína přes Český Brod i Nymburk i do Kralup), téměř na celém prvním koridoru (Děčín – Praha – Břeclav), na pravobřežní polabské trati Kolín – Ústí nad Labem i na trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, na druhém koridoru Břeclav – Petrovice u Karviné i na trati z Přerova do České Třebové, navíc i na několika tratích v okolí Hradce Králové či mezi Ostravou a Mosty u Jablunkova. Úspornější verze, která na rozdíl od plnohodnotného AVV nevyžaduje tak rozsáhlé úpravy tratí, ale zato potřebuje k provozu GPS, funguje mezi Brnem a Jihlavou nebo Jaroměř a Trutnovem. Je třeba dodat, že na mnoha tratích je zabezpečení podstatně horší. Například na frekventované trati Praha – Kladno, kde jezdí ve špičce osobní vlaky zhruba každých deset minut, funguje podle údajů SŽDC stále zabezpečení pomocí telefonického dorozumívání s hláskami. Jiné to však není ani v zahraničí. Na Slovensku mají již zmíněný pokročilý systém MIREL a zavádějí ETCS, v Německu a Rakousku je jednotný zabezpečovač Indusi resp. PZB, pro své vysokorychlostní tratě potom DB vyvinula pokročilejší verzi LZB. Jenomže i tam existují tratě bez automatického zabezpečení, které závisejí mnohem více na lidském faktoru.

### Člověk versus stroj

Potom je zde ještě problém, který spočívá v součinnosti člověka a automatu. Například tragická nehoda, jež se stala v roce 2014 v Santiagu de Compostella, poukazuje na riziko, které souvisí s tím, že existuje velké množství zabezpečovacích zařízení a zpravidla jich i jedna železniční správa používá několik. Toto mnohovládí by sice mělo ukončit zavedení ETCS, jenomže to je dlouhodobá záležitost a samotné zavádění jednotného evropského systému situaci dočasně komplikuje ještě více. Zmíněná nehoda se stala na místě, kde končí vysokorychlostní úsek zabezpečený ETCS a začíná část trati zabezpečená bodovým národním zabezpečovačem. Je přitom nutné výrazně zpomalit, protože následuje prudký oblouk. Strojvedoucí si včas neuvědomil, že je třeba brzdit, a protože oblouk již nechrání liniový zabezpečovač, na který se až do toho okamžiku mohl spolehnout, vlak ani včas nezareagoval automaticky.



Lidský faktor kombinovaný se záłudnostmi automatiky potom stojí za většinou projektů návěstidel i v Česku. I zde existují příklady, kdy takové přehlédnutí skončilo i na trati s autoblokem tragicky. Příkladem může být již zmíněná nehoda v Ústí nad Labem v roce 2010. Stalo se tehdy něco podobného jako v Santiagu, byť v mnohem menším měřítku – strojvedoucí přehlédl návěst, která upozorňovala na snížení rychlosti před výhybkou, na kterou pak vlak najel stokilometrovou rychlostí místo požadované čtyřicítky, vykolejil, narazil do zdi u trati a částečně se převrátil. Jedinou obětí nehody byl strojvedoucí. Dnes již je v Ústí nad Labem AVV, které by nehodě nejspíše předešlo. ETCS v Ústí není ani nyní a navíc jednotky City Elefant, z nichž jedna tehdy havarovala, stejně nejsou vybaveny vlakovou částí zabezpečovače (s výjimkou jednotky číslo 042), takže kromě AVV spoléhají výhradně na zabezpečovač LS.



### Strojvedoucích je málo a jsou unaveni

Přes rozsáhlou automatizaci jsou strojvedoucí stále ty nejdůležitější a nejzodpovědnější osoby. Již kdysi – poté, co se dva vlaky téměř střetly ve Vítkovském tunelu, když jeden rychlík předčasně odjel z pražského hlavního nádraží – kritizovala vývoj Drážní inspekce. Podle inspektorů bezpečnosti na dráze vůbec nepomáhá rušení výpravčích. Na tom trvá stále. „Drážní inspekce navrhuje přijmout určitá opatření. Jedná se jednak o technická opatření, která by zabránila projektům návěstidla. Dalším možným opatřením je návrat výpravčích, kteří by kontrolovali odjezd. Záleželo by to na dvou lidských faktorech, nikoli pouze na strojvedoucím,“ shrnul mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

V současnosti pozici strojvedoucích komplikují vysoké nároky a únava. Strojvedoucích je totiž málo. Projevilo se to možná i na loňské nehodě nákladního vlaku na Teplicku. Podle inspekce vyplývá z pitevního protokolu, že „je velmi pravděpodobné, že předmětné nehodě mohla předcházet náhlá srdeční nevolnost“. Pětašedesátiletý muž totiž měl vysoký tlak a trpěl také ischemickou chorobou

srdeční. Přesto byl v době nehody v práci již více než jedenáct hodin. Podle Jiřího Koláře chybí jen Českým drahám a dceřinému ČD Cargu asi 200 lidí (vlak, který havaroval na Teplicku nepatřil ani jedné z těchto společností, nýbrž soukromému dopravci). Nic na výrazném nedostatku strojvedoucích nemění ani fakt, že je o osvědčení strojvedoucího nebývalý zájem. O licenci loni poprvé v historii žádalo přes tisíc lidí, asi o čtvrtinu více než v předchozím roce a ve srovnání s rokem 2013 byl zájem více než dvojnásobný. U zkoušek ale uspěla jen zhruba polovina uchazečů.



### 29. 01. 2017 Vlakovazár České dráhy. Staré motoráky míří do Polska (řada 810)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodavaji-stare-vlak-y-polsko-fpn-eko-doprava.aspx?c=A170127\\_201535\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodavaji-stare-vlak-y-polsko-fpn-eko-doprava.aspx?c=A170127_201535_eko-doprava_suj))

Na české železnici přibývá ojetých vlaků ze zahraničí, zároveň ale část starších souprav mizí dál na export. Zatím poslední transakcí je prodej motorových vozů 810 z majetku Českých drah do Polska. Čtyři motorové vozy řady 810 skončily u polské společnosti SKPL Cargo. Ta je chce nasadit na tratě na severu Polska. Informaci, kterou jako první přinesl polský železniční server Rynek Kolejowy, potvrdil iDNES.cz mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Cenu za transakci nevedl. „České dráhy v případě zájmu externích společností umožňují odprodej zbytných vozidel, pro která nemají využití a byla by jinak určena k postupnému vyřazení a následnému sešrotování,“ řekl Šťáhlavský.

Vozy řady 810 jsou legendou českých lokálek, v poslední době ale z kolejí mizí. Nahradily je buď Regionovy, které vznikly právě z těchto vozů, nebo novější soupravy typu Stadler RS1. Řada těchto vozů už prochází šrotací, zejména v České Třebové. SKPL Cargo se kromě obsluhy vleček zabývá provozem na několika úzkorozchodných tratích i tratích s normálním rozchodem. Vozy řady 810 mají jezdit na tratích Bytów – Lipusz a Węgorzewo – Kętrzyn. Je to druhá letošní transakce Českých drah se starými vlaky. Firma už letos prodala rovněž lokomotivu 749.006 přezdívanou Bardotka či Zamračená společnosti KŽC Doprava, která se zaměřuje na historické vlaky. Dráhy neuvažují o tom, že by nabízely nepotřebné vlaky k prodeji například na internetu, kde se v minulosti zbavovaly nepotřebných nemovitostí. „Případná poptávka se řeší na určité vozidlo a to, zda je, nebo není zbytné,“ dodal Šťáhlavský.

### 30. 01. 2017 Stát znovu hledá drážního regulátora. Musí se líbit ČSSD a lidovcům (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-dopravy-opet-hleda-drazniho-regulatora-pdm-eko-doprava.aspx?c=A170129\\_160526\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-dopravy-opet-hleda-drazniho-regulatora-pdm-eko-doprava.aspx?c=A170129_160526_eko-doprava_suj))

Z výběru předsedy nového Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se stává ryze politická záležitost, i když podle zákona má být nezávislý. Ministerstvo dopravy vybralo kandidáta na předsedu úřadu, ten se ale nelíbí ministrům ve vládě za ČSSD a KDU-ČSL. Ministerstvo dopravy na sklonku loňského roku navrhlo vládě, aby post šéfa vznikajícího úřadu přezdívaného drážní regulátor obsadil Pavel Kodým, který vyhrál na podzim uspořádané výběrové řízení. Jméno někdejšího šéfa Drážního úřadu se ale nelíbilo zástupcům ČSSD a KDU-ČSL, kteří sedí ve vládě.

Ministr dopravy Dan Ťok (navržen za ANO) původně plánoval, že po odmítnutí Kodýma nechá osud úřadu na premiérovi, nakonec ale v pátek jeho úřad vypsál nové výběrové řízení. Zájemci mají čas na přihlášení jen do 3. února, podle inzerátu by měli nastoupit už 15. února. Nový úřad má podle zákona začít fungovat 1. dubna. Podle informací iDNES.cz nemají politici nikoho, kdo by se předsedou mohl stát. Jedním z důvodů jsou i poměrně přísné podmínky na tento post. Řada možných kandidátů se navíc ani nepřihlásila. Poslední tahanice o místo předsedy úřadu jmenovaného vládou a ryze politický přístup k výběru šéfa nezávislého úřadu nejsou příliš velkou reklamou pro tento post. Zástupci ministerstva dopravy zkoušeli na začátku roku přemlouvat ke kandidatuře několik manažerů SŽDC, ale bez úspěchu.

#### Ani rozpočet, ani zaměstnanci

Přestože nový úřad má začít fungovat už v dubnu, není dosud ani jasné, jaký bude mít rozpočet a kdo v něm bude pracovat. Zřízení úřadu, který má řešit třeba spory o přidělování kapacity na železnici, jako se stalo při nedávném vstupu Regiojetu na trasu Praha – Brno, požaduje Evropská komise. Podle směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru má Česká republika povinnost garantovat, aby byl předseda tohoto úřadu jmenován na základě jasných a transparentních pravidel,

jež zajišťují jeho nezávislost na vládě. „Rovněž musí být zachován transparentní postup jeho výběru na základě zásluh, včetně odbornosti a zkušeností. Nedokážu si tedy představit, že by byly popřeny výsledky předchozího výběrového řízení s poukazem na politické řešení,“ říká Petr Špetlák, advokát ze sdružení advokátů Klicpera, Špetlák – advokátní kancelář.

### 30. 01. 2017 Českým drahám loni vzrostl počet cestujících o 1,8 milionu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceskym-draham-loni-vzrostl-pocet-cestujících-o-1-8-milionu/1444002>)

Českým drahám loni vzrostl počet cestujících o téměř 1,8 milionu na 171,5 milionu. Nejvíce přibýlo pasažérů v dálkových expresních linkách, příměstských spojích a mezistátních vlacích. V tiskové zprávě o tom dnes informovaly České dráhy. Vedle vyššího počtu cestujících dopravce zaznamenal i zvýšení přepravního výkonu, tedy počtu cestujících násobeného délkou přepravy. "Více cestujících jsme zaznamenali jak ve vnitrostátní, tak v mezinárodní dopravě. V té nám přibýlo přibližně půl milionu zákazníků. Největší růst zájmu byl o cesty do Rakouska, pozitivně se vyvíjely přepravy na jižní Slovensko a do Maďarska a mírný růst jsme zaznamenali i na přechodech do Polska," řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. Na vnitrostátních linkách pak byl vyšší zájem cestujících o expresní linky, kde jezdí nové nebo modernizované soupravy a kde se díky rekonstrukci tratí v uplynulých letech zkrátily cestovní doby. Jde například o trať z Prahy do Plzně a dále do Chebu, z Prahy do Českých Budějovic nebo linku mezi Prahou a Brnem. Roste počet cestujících i na trase z hlavního města do severomoravského regionu.

Přepravní výkon loni vzrostl o 210 milionů takzvaných osobokilometrů na 7,380 miliardy. Kromě vyššího počtu cestujících tento ukazatel dokládá to, že lidé jezdí vlakem na delší trasy. Ještě větším tempem než cesty běžných pasažérů rostly loni počty přepravených osob se zdravotním postižením. Celkem loni České dráhy svezly podle údajů z rezervačního systému 5 957 cestujících s handicapem, což je meziroční růst o 12,5 procenta. Jde o cestující, kteří si dopředu vyžádali asistenci železničního personálu. Řada dalších cestujících vozíčkářů využívá nízkopodlažní vozidla, ve kterých asistenci nepotřebuje. Tito cestující pak v přesných statistikách ale chybí, dopravce však odhaduje, že jich vloni mohlo být dohromady kolem 10 000. České dráhy mají dominantní postavení na české železnici, přestože počty přepravených cestujících u soukromé konkurence dynamicky rostou. Například RegioJet Radima Jančury vloni přepravil na české železnici 3,72 milionu cestujících, což meziročně představuje pětinový růst. Vloni v pololetí hospodařily České dráhy se ziskem 375 milionů korun. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku to je nárůst čistého zisku o 273 milionů korun. Celkový dluh celé skupiny tehdy činil 33,6 miliardy korun.

#### Počet cestujících ve vlacích loni rostl RegioJetu o 20 procent

Společnost Radima Jančury RegioJet loni převezla ve svých vlacích v Česku a v mezinárodních spojích na Slovensko 3,72 milionu cestujících. Jde o dvacetiprocentní nárůst, za nímž je zvyšování kapacity spojů a vyšší zájem o linku mezi Prahou, Ostravou a východním Slovenskem. Dopravce na konci roku 2015 otevřel novou linku z Prahy přes Olomouc do Starého Města u Uherského Hradiště, uvedl v tiskové zprávě mluvčí Aleš Ondrůj. Cestujících loni přibýlo i státním Českým drahám. Růst očekává RegioJet i letos, protože od prosince provozuje tři páry spojů mezi Prahou a Brnem, vlaky pokračují buď do Bratislavy, nebo přes Břeclav do Starého Města. "Od 26. února také posílíme spojení Prahy s Košicemi, kde nasadíme třetí pár spojů," uvedl Jančura. Českým drahám rostl počet cestujících o jedno procento na 171,5 milionu. Zvýšila se také průměrná vzdálenost jedné cesty a přibýlo cestujících v dálkové i regionální dopravě. Loňské hospodářské výsledky RegioJet zatím nezná. V předchozím roce byl poprvé v zisku, který činil 35 milionů korun, tržby dosáhly téměř 720 milionů. České dráhy v tomtéž roce hospodařily se ztrátou 1,4 miliardy při tržbách přes 33 miliard. Výsledky za rok 2015 by měly zveřejnit v dubnu.

Od středy už nebudou jezdit žluté vlaky RegioJetu na vnitrostátních spojích na Slovensku mezi Bratislavou a Košicemi. Kvůli dopravní politice státu RegioJet neměl dostatek cestujících. Studenti a důchodci mohou jezdit ve státě objednávaných rychlících zdarma, navíc jezdí znovu dříve zrušené vlaky InterCity, které provozuje Železničná spoločnosť Slovensko na komerční riziko. V těchto vlacích dopravce loni převezl 1,1 milionu lidí. Zhruba 2,7 milionu lidí přepravil na regionální státě objednávané lince Bratislava – Komárno. Díky ukončení provozu může dopravce nasadit na ostravskou linku opět desetivozové soupravy. Kvůli nedostatku vagonů při otevření linky do Brna musel některé vlaky zkrátit. Na noční spoj do Košic nasazuje vlak se 14 vozy včetně lehátkových. Podle Jančury budou lidé dávat stále více přednost cestování nedotovanými spoji a ministerstvo dopravy tím bude moct šetřit při objednávání vlaků. V letošním roce chce dopravce nasadit do provozu další vagonů, které kupuje ze zahraničí a posléze je nechává modernizovat. Díky tomu se mají zvýšit kapacity nejvíce vytížených vlaků.

### 31. 01. 2017 Práce na železnici ubylo, AŽD musí propouštět nebo nechat lidi doma

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/azd-musi-kvuli-nedostatku-zakazek-propoustet-f45/-eko-doprava.aspx?c=A170131\\_105450\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/azd-musi-kvuli-nedostatku-zakazek-propoustet-f45/-eko-doprava.aspx?c=A170131_105450_eko-doprava_suj))

S velkým úbytkem zakázek letos musí bojovat výrobce zabezpečovací techniky pro železnici, společnost AŽD Praha. Propustí 110 lidí, další zaměstnance nechá doma za šedesát procent platu. „V souvislosti s výrazným poklesem počtu zakázek snižuje naše společnost stavby zaměstnanců zejména ve výrobní sféře o zhruba 110 lidí,“ potvrdil generální ředitel firmy Zdeněk Chrdle. Úbytek práce souvisí především s výrazným poklesem investic u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je pro AŽD Praha hlavním zákazníkem. SŽDC po rekordních investicích v roce 2014 – 16 svůj rozpočet na nové stavby výrazně snížila. AŽD Praha, která zaměstnává přes 1 700 lidí, proto musí reagovat jak propouštěním, tak i převodem zaměstnanců na jinou práci. „V současné době je asi 130 zaměstnanců převedeno na jinou práci nebo čerpá nařízenou dovolenou. Dalších zhruba padesát lidí je na šedesáti procentech platu doma,“ dodal Chrdle. Boom železničních zakázek je vidět v případě AŽD ve výsledcích za fiskální rok končící v září 2015, kdy firma vykázala tržby 11,7 miliardy korun. Čerstvější výsledky firma zatím neuveřejnila. AŽD Praha se chce kvůli úbytku zakázek zaměřit i na jiné technologie. Po koupi dvou regionálních tratí na nich chce testovat zařízení, které by mělo umožnit jízdu vlaků bez strojevodců.

### 31. 01. 2017 RegioJet končí s dálkovými vlaky v SR, odvezly přes dva mil. lidí (Bratislava – Košice)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-konci-s-dalkovymi-vlakymi-v-sr-odvezly-pres-dva-mil-lidi/1444442>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet českého podnikatele Radima Jančury končí s provozem svých dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. RegioJet dnes ČTK informoval, že jeho vlaky na zmiňované hlavní železniční trati na Slovensku přepravily za více než dva roky přes dva miliony lidí. RegioJet již dříve v tomto měsíci oznámil, že na konci ledna ukončí přepravu cestujících na 445 kilometru dlouhé trase mezi dvěma největšími městy na Slovensku, na kterou nasazoval tři páry vlaků denně. Své rozhodnutí dopravce ze skupiny Student Agency zdůvodnil státními zásahy do železniční dopravy na Slovensku, a to zejména zavedením bezplatné přepravy dětí, studentů a seniorů ve státem dotovaných vlacích. RegioJet dálkové vlaky mezi Bratislavou a Košicemi provozoval na své komerční riziko. Po obnovení vlaků vyšší kategorie InterCity (IC) státním slovenským dopravcem ZSSK navíc podle RegioJetu není šance, aby se na trati mezi Bratislavou a Košicemi uživilo více komerčních přepravců.

Žluté vlaky mezi slovenskou metropolí a Košicemi začal RegioJet provozovat na konci roku 2014. Poprvé tak v zemi nastala situace, že si na hlavní vnitrostátní trati konkurovali dva osobní železniční dopravci. Soubor o zákazníka vedl kromě jiného ke zlevnění jízdného. ZSSK v reakci na rozhodnutí RegioJetu stáhnout se ze zmiňované tratě oznámila, že zavede nové IC spoje mezi Bratislavou a Košicemi. ZSSK provoz těchto spojů vyšší kategorie, na které nepobírá státní dotace a které byly v minulosti ztrátové, obnovila loni v prosinci po necelém roce od jejich zrušení. Návrat IC vlaků prosazoval nynější šéf parlamentu a nacionalistické Slovenské národní strany Andrej Danko, který před loňskými volbami tvrdil, že nesnáší žluté vlaky a žluté autobusy, protože nejsou slovenské a že žluté vlaky a autobusy musejí pryč.

RegioJet i po zrušení svých dálkových vlaků bude i nadále na Slovensku podnikat. V zemi zajišťuje státem dotovanou vlakovou přepravu cestujících na regionální trati z Bratislavy do Komárna a provozuje také autobusové linky. Kromě toho přepravuje cestující ve svých mezinárodních vlacích mezi Českou republikou a Slovenskem.

### 31. 01. 2017 České mašiny pojedou do Itálie a Finska, CZ Loko získala další zakázky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nove-zakazky-cz-loko-do-italie-a-finska-dh7/-eko-doprava.aspx?c=A170127\\_144729\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/nove-zakazky-cz-loko-do-italie-a-finska-dh7/-eko-doprava.aspx?c=A170127_144729_eko-doprava_suj))

Česká společnost CZ Loko dodá další tři stroje na Apeninský poloostrov. Výrobce železničních vozidel uspěl v Itálii s posunovacími lokomotivami, současně získal zakázku také na tři stroje do Finska. Lokomotivy budou zkonstruovány a vyrobeny pro provoz až do minus čtyřiceti stupňů Celsia. Jedná se o posunovací lokomotivy řady 741.7, které budou jezdit v dopravních terminálech v Bari

a ve Veroně. Další se uplatní v ligurském přístavu Livorno. Zákazníkem jsou dvě dceřiné společnosti italských státních drah FS. „V obou případech jde o víceleté pronájmy,“ uvedl Jaroslav Plhák, obchodní ředitel CZ Loko. Součástí kontraktů je rovněž komplexní servis lokomotiv, který zajišťuje dceřiná společnost CZ Loko Italia.



Firma CZ Loko je na italském trhu dlouhodobě úspěšná, počet lokomotiv na tamějším trhu už dosahuje šedesáti kusů. „V Itálii působíme sice už řadu let, ale až po založení dceřiné společnosti máme k zákazníkům opravdu blízko. Jsme jim k dispozici vlastně nepřetržitě. Navíc zaměstnáváme místní lidi. To všechno zlepšilo obchodní vztahy s italskými klienty,“ dodal Jan Kutálek, vedoucí obchodního oddělení CZ Loko. Před Vánocemi uzavřela firma navíc další kontrakt na dvě lokomotivy pro společnost, která se zabývá údržbou a stavbou tratí. „Jde o zcela nového zákazníka a věřím, že ne posledního,“ říká Plhák. CZ Loko se prosazuje čím dál víc také na severu Evropy. Na přelomu roku firma podepsala kontrakt na dodávku dalších lokomotiv pro finského soukromého nákladního dopravce Fennia Rail Oy. Po třech kusech z roku 2014 si firma objednala dvě další lokomotivy řady 774.7. Jedná se o stroje vzniklé přestavbou někdejších lokomotiv z ČKD hlavně pro sovětský trh přezdívaných Čmelák.

---