

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2017

OBSAH

01. 02. 2017	STARÉ MOTORÁKY NAJELY UŽ MILIONY KILOMETRŮ, TEĎ DOSTANOU „AUTOPILOTA“ (ŽD -> AŽD PRAHA)	3
01. 02. 2017	ČESKÉ DRÁHY VYLEPŠILY E-SHOP, SNADNÉ RUŠENÍ JÍZDENEK TEPRVE PŘIJDE	3
01. 02. 2017	BĚŽKAŘE VYVEZOU O PRÁZDNINÁCH NA KRUŠNOHORSKOU MOLDAVU PŘÍMÉ VLAKY (ÚSTÍ NAD LABEM HL. N. – MOLDAVA V KRUŠNÝCH HORÁCH) 4	
02. 02. 2017	DRÁHY MUSEJÍ OTEVŘÍT BRÁNY OPRAVEN I DEP KONKURENCI	4
02. 02. 2017	DALŠÍ CENOVÁ VÁLKA. REGIOJET ZAVÁDÍ VOZY BEZ OBSLUHY ZA 99 KORUN (PRAHA – BRNO).....	5
02. 02. 2017	SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ SE DOČKÁ OPRAVY, REKONSTRUKCE VYJDE NA STOVKY MILIONŮ (PRAHA-SMÍCHOV).....	5
06. 02. 2017	PREMIÉR CHCE PRACOVNÍ SKUPINU K PŘÍPRAVĚ RYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE. 6	
06. 02. 2017	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU BEZPLATNÉ REZERVACE PRO RANNÍ PRAVIDELNÉ CESTY Z ÚSTÍ NAD ORLICÍ DO PARDUBIC (EX 546 OSTRAVAN) . 6	
07. 02. 2017	ŽELEZNICE PRO DOPRAVCE ZLEVNÍ, ROZDÍL DOPLATÍ STÁT	7
07. 02. 2017	PRVNÍ ČESKÁ RYCHLODRÁHA POTŘEBUJE I PODPORU BERLÍNA. LETOS SE ROZHODNE, ZDA JI ZÍSKÁ.....	7
08. 02. 2017	HISTORICKÉ NÁDRAŽÍ V DĚČÍNĚ MÁ ŠANCI NA ZÁCHRANU. O BUDOVU MÁ ZÁJEM ČVUT (DĚČÍN VÝCHOD DOLNÍ NÁDRAŽÍ)	9
08. 02. 2017	ITALSKÉ DRÁHY SI MŮŽOU ODDECHNOUT, DOSTALY SMLOUVU NA INTERCITY	9
08. 02. 2017	DRÁŽNÍM REGULÁTOREM MÁ BÝT KODYM, NAVRHUJE ŤOK. VLÁDA HO POPRVÉ ODMÍTLA (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE)...	10
08. 02. 2017	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 13. ÚNORA 2017 ...	10
09. 02. 2017	STAMILIONY KORUN POMOHOU V LETOŠNÍM ROCE ZVÝŠIT BEZPEČNOST NA PŘEJEZDECH	10
13. 02. 2017	JINDŘICHOHRADECKÁ ÚZKOKOLEJKA SI POLEPŠÍ, DOSTANE VÍC OD KRAJŮ (JHMD).....	11
13. 02. 2017	O VÝBĚR DRÁŽNÍHO REGULÁTORA SE ZAJÍMÁ EVROPSKÁ KOMISE. ŤOK NEÚSPĚŠNĚ PROSAZUJE KODYMA (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE).....	12
13. 02. 2017	OBŘÍ NÁKUP: RAKOUSKÉ DRÁHY SI POŘÍDÍ AŽ DVĚ STĚ LOKOMOTIV VECTRON.....	12
13. 02. 2017	DVEŘE VLAKU MĚLY BÝT ZAVŘENÉ, ALE NEBYLY. PROTO ZEMŘELA DÍVKÁ, TVRDÍ DRÁŽNÍ INSPEKCE (24. ČERVENCE 2016)	13
14. 02. 2017	VLAKY ARRIVY VLONI PŘEPRAVILY 116 000 CESTUJÍCÍCH	14
14. 02. 2017	SVOJI ČÁST TRATI LIBEREC – ŽITAVA POLSKO ZCHÁTRAT NENECHÁ, SPRÁVU MOŽNÁ PŘENECHÁ SOUSEDŮM	14
15. 02. 2017	PŘEDSEDOU NOVÉHO REGULAČNÍHO ÚŘADU SE STANE PAVEL KODYM, DO FUNKCE HO NA 6 LET JMENOVALA VLÁDA (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE).....	15
16. 02. 2017	TRAŤ Z PRAHY DO Kladna s odbočkou na letišti vyjde na 31 mld Kč	15
18. 02. 2017	VLAKOVÉ NEŠTĚSTÍ V BELGII: JEDEN MRTVÝ, DESÍTKY ZRANĚNÝCH (LEUVEN)	16

19. 02. 2017	POLITICI CHTĚJÍ NOVOU TRAŤ PRO TURISTY NA KRÁLICKU. ZA STAMILIONY KORUN (ČERVENÝ POTOK – DOLNÍ MORAVA).....	16
20. 02. 2017	ŠESTNÁCT MILIARD ZRYCHLÍ TRAŤ NA SLOVENSKO. VLAKY POSVIŠTÍ STOŠEDESÁTKOU (HRANICE NA MORAVĚ – HORNÍ LIDEČ).....	17
20. 02. 2017	ČESKÉ DRÁHY PODRUHÉ ZRUŠILY MILIARDOVÝ TENDR NA LOKOMOTIVY DO NĚMECKA (PRAHA – HAMBURG)	18
20. 02. 2017	CESTUJÍCÍ VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH A V PRAZE DOSTANOU DALŠÍ NOVÉ VLAKY (PRAHA – Kladno...).....	18
21. 02. 2017	PROTI VŠEM. U VESNICKÉHO NÁDRAŽÍ SE PLÁNUJE PODCHOD, KTERÝ NIKDO NECHCE (MALÁ SKÁLA).....	19
21. 02. 2017	OSTUDNÉ NÁDRAŽÍ V MLADÉ BOLESLAVI MÁ PO LETECH ŠANCI NA PROMĚNU (MLADÁ BOLESLAV HL. N.)	19
22. 02. 2017	PŘESNOST VLAKŮ SE LONI ZVÝŠILA O 3 PROCENTA (ČD).....	20
22. 02. 2017	STAVBA KARLOVARSKÉHO NÁDRAŽÍ FINIŠUJE, MÁ PĚT MĚSÍCŮ ZPOŽDĚNÍ	21
22. 02. 2017	VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ Z PRAHY DO BRNA VYJDE NA 120 AŽ 160 MILIARD	21
23. 02. 2017	ČESKÉ DRÁHY PODALY ŽALOBU PROTI POKUTĚ OD ANTIMONOPOLNÍHO ÚŘADU (ŘADA 844)	22
23. 02. 2017	KONEC OBSTRUKCÍ. ČESKÉ DRÁHY BUDOU MOCI TENDROVAT PROVOZ NA ŽELEZNICI.....	22
24. 02. 2017	PŘERUŠENÍ PROVOZU KVŮLI SPADLÝM STROMŮM BYLA JEN KRÁTKODOBÁ	23
24. 02. 2017	CHCETE VLAKY MOC RYCHLE. ÚŘAD ZRUŠIL ČESKÝM DRAHÁM MILIARDOVÝ TENDR.....	23
24. 02. 2017	HLEDÁ SE SPRÁVCE PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ, ZA ROK DOSTANE 24 MILIONŮ	24
27. 02. 2017	ZAVÁDĚNÍ EVROPSKÉHO SYSTÉMU ŘÍZENÍ ŽELEZNIC V ČR PODLE NKÚ VÁZNE (ERTMS/ETCS)	24
28. 02. 2017	SŽDC CHYBÍ DREŽÍNY NA ÚDRŽBU TRATÍ. NEŠLY OPRAVIT, TVRDÍ DODAVATEL (TSS).....	25
28. 02. 2017	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ VLASTNÍMI SILAMI 25 VOZŮ PRO DÁLKOVÉ VLAKY (21X BMZ, 4X AMZ)	25
28. 02. 2017	KOMISE VYBRALA PRO STAVBU PRAŽSKÉHO UZLU METROSTAV A SWIETELSKY (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	26
28. 02. 2017	NA TRAŤ DO LOVEČKOVIC BY PO ČTYŘICETI LETECH ZNOVU MOHLY VYJET VLAKY (ZUBRNICE – LOVEČKOVICE).....	26
28. 02. 2017	DALŠÍ KROK K RYCHLOVLAKŮM DO DRÁŽĐAN: STUDII ZPRACUJÍ PROJEKTANTI TGV (PRAHA – DRESDEN).....	27
28. 02. 2017	DRÁHY DAJÍ DESÍTKY MILIONŮ DO DVEŘNÍCH ČIDEL, UPOZORNÍ NA ŠPATNÉ DOVŘENÍ.....	27

01. 02. 2017 Staré motoráky najely už miliony kilometrů, teď dostanou „autopilota“ (ŽD -> AŽD Praha)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/zeleznice-desna-motoraky-azd-praha-testovani-autopilot-p2k-olomouc-zpravy.aspx?c=A170131_2302709_olomouc-zpravy_mip)

Trojice starých motoráků, které poslední roky jezdily na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou, mohou přispět k dosažení velkého milníku české železniční dopravy – souprav bez strojvedoucího. K testování novinky pro regionální vlaky je odkoupila společnost AŽD Praha. Na první pohled by je s moderními technologiemi těžko někdo spojil. A přece. Staré motoráky Železnice Desná poslouží k testování nového systému, na jehož vývoji se nyní pracuje a díky němuž budou vlaky v budoucnu jezdit na otevřené trati bez strojvůdců. Společnost AŽD Praha, která motoráky za tímto účelem koupila, chce vše stihnout do roku 2020. Stala by se tak vůbec prvním výrobcem obdobné technologie v Evropě.

Firma věnující se mimo jiné vývoji a výrobě zabezpečovacích technologií pro železnici zaplatila za tři motorové vozy řady 810 a dva přívěsné vozy řady 010 celkem 6,76 milionu korun. Po prohlídce a případných opravách je nový majitel také přelakuje, neboť stále ještě nesou barvy bývalého provozovatele Železnice Desná – společnosti Arriva. Do provozu by nicméně mohly vyrazit klidně hned, neboť mají stále platné technické kontroly a revize. AŽD s nimi má ale jiné plány. Vozy přesune na své nové zkušební polygony, jež vytváří v Čechách z tratí Čížkovice – Obrnice a Dolní Bousov – Kopidlno. Nainstaluje do nich vyvíjené technologie určené k testování, které je v běžném provozu na veřejných tratích velmi problematické či zcela nemožné. „Jde například o systém určený pro regionální vlaky, které budou na širé trati jezdit bez strojvedoucích. Právě tento systém chceme vyvinout již do roku 2020, a tak bychom se stali vůbec prvním evropským výrobcem obdobné technologie. Zatím totiž existují vlaky či metro bez strojvedoucích pouze v uzavřeném prostoru. Zajímavé budou také nové technologie s využitím velmi přesného satelitního systému Galileo,“ nastínil generální ředitel firmy AŽD Praha Zdeněk Chrdle.

Vozy pochází z let 1977 až 1981. Dodnes jsou spolehlivé

Svazek obcí údolí Desné prodával motoráky proto, že se na regionální trasu vrací České dráhy s vlastními soupravami. Svazek se jí ujal poté, co povodněmi roku 1997 silně poničenou trať dopravce odmítl obnovit, a ta se tak následně stala první privátní tratí v Česku. V roce 2015 se pak dokonce dočkala nákladné elektrifikace za 475 milionů korun. „Jsme jednoznačně spokojeni – jak už z pohledu ceny, tak rychlosti, s jakou se podařilo vozy prodat,“ komentoval dohodu předseda svazku Pavel Žerníček. Podle něj zatím není rozhodnuto, na co přesně peníze použijí, pravděpodobně ale půjde o investici zpět do železnice. Jednou z možností je například dobudování informačního systému, který zatím mají jen železniční stanice, ale ne zastávky.

Tři motorové vozy vyrobené v letech 1977 až 1981 mají najeto téměř tři miliony kilometrů, přesto na každý mělo sdružení čtyři až pět zájemců. Mají totiž pověst spolehlivých a levných strojů. „Jsou jednoduché konstrukce, což umožňuje snadnou obsluhu a údržbu, a jsou poměrně lehké, takže mají nižší spotřebu než jiné srovnatelné vozy – a i po desítkách let jsou velmi spolehlivé,“ shrnul David Rektor z odboru kolejových vozidel Českých drah.

01. 02. 2017 České dráhy vylepšily e-shop, snadné rušení jízdenek teprve přijde

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zmeny-v-eshopu-cesky-drah-0yp-eko-doprava.aspx?c=A170201_122235_eko-doprava_suj)

České dráhy výrazně zjednodušily nákup jízdenek přes internet a po vzoru soukromých dopravců začaly nabízet možnost koupit jízdenky přes nabitý kredit. Na rozdíl od konkurence ale rušení jízdenek nebude stále jednoduché, okamžité vrácení peněz má přijít v příštích měsících. Státní dopravce nově zavádí službu ČD Kredit, kde si cestující mohou přednabít svůj účet určitou částkou a z něj pak jednoduše za jízdenky platit bez nutnosti mít u sebe například platební kartu. Výhodou je především rychlost, na nákup stačí dvě kliknutí. Na ČD Kredit se současně budou vracet i peníze za stornované jízdenky. Tuto službu ale spustí České dráhy až během roku. Do té doby poběží starý systém, kdy se o vrácení peněz žádá a ČD pak mají několik dnů až týdnů na zpětný převod. Kreditové jízdenky nabízejí soukromí dopravci na železnici prakticky od začátku svého působení a jsou jednou z jejich konkurenčních výhod.

České dráhy zatím prodávají jízdenky přes starý i nový e-shop, aby se zákazníci mohli s novým seznámit. Podle náměstka generálního ředitele Michala Štěpána je nový portál jednodušší. „Zatímco dříve si zákazník vyhledal spojení, pak musel přejít do eShopu, aby si koupil jízdenku, případně

se ještě proklíkal jinam, kde našel aktuální informace o daném spoji, teď najde veškeré dostupné informace o vybraném vlaku na jednom místě," vysvětluje hlavní výhodu nového webu náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán. „Když si teď vyhledáte spojení, vyskočí na vás rovnou možnost nákupu jízdenky, řazení vlaku, informace o plánované výluce nebo o zpoždění, pokud už je spoj na cestě," dodal.

Už na podzim České dráhy zjednodušily nákup jízdenek tím, že přestaly vyžadovat číslo občanského průkazu, nyní stačí prokázat se jakýmkoliv osobním dokladem. Nový e-shop zjednoduší cestujícím i orientaci v různých nabídkách Českých drah na jízdenky. Kromě nejlevnější ceny nabízí e-shop i ukázkou, kolik by stála jízdenka například s IN kartou nebo v případě pravidelného dojíždění. Nový web převzal podle Českých drah to nejlepší z mobilní aplikace Můj vlak. Vývoj portálu trval zhruba rok a půl. Se současnou podobou stránek, která funguje sedm let, se budou zákazníci setkávat přibližně do března, kdy budou mít souběžně k dispozici oba weby. Mezi starým a novým systémem je možné jednoduše přepínat. Přechod na novou verzi se předpokládá na přelomu března a dubna.

01. 02. 2017 Běžkaře vyvezou o prázdninách na krušnohorskou Moldavu přímé vlaky (Ústí nad Labem hl. n. – Moldava v Krušných horách)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/mimoradne-vlak-y-ceske-drahy-ve-spolupraci-s-dopravou-usteckeho-kraje-na-moldavu-jarni-a-pololetni-pr-i5b-/usti-zpravy.aspx?c=A170201_150009_usti-zpravy_vac2)

Čtyři mimořádné jízdy vypraví o pololetních a jarních prázdninách České dráhy ve spolupráci s Dopravou Ústeckého kraje na Moldavu. Běžkaři, ale i další zájemci tak budou mít ojedinělou možnost dostat se do Krušných hor přímým vlakovým spojem. Spoje zajistí moderní vlaky RegioShark, které pojedou z Ústí nad Labem přes Teplice, Osek a Dubí 3. a 4. února a pak ještě 27. a 28. února. Z hlavního ústeckého nádraží vyjede vlak v 8:24, zpět z Moldavy v 15:57 (jízdní řád – <http://moldavskadraha.cz/regs2017.pdf>). „Na Moldavě bude podobně jako v loňském roce pro tuto příležitost otevřený vestibul nádraží," informuje mluvčí Českých drah (ČD) Radka Pistoriusová. V sobotu od 9 do 14 hodin bude při této příležitosti také zprovozněna železniční expozice ve stanici Osek město.

Kombinace s běžnou dopravou

Pro mimořádné jízdy na Moldavu platí běžný tarif ČD. „Dá se tedy využít i In Karta ČD, a též časové jízdenky Dopravy Ústeckého kraje a další, pro danou cestu a čas platné jízdní doklady," upozorňuje Pistoriusová. Cestu RegioSharkem je možné kombinovat s běžnou dopravou a využít pro jeden směr motoráček na lince mezi Moldavou, Osekem a Mostem a navazující spoje na lince z Louky u Litvínova do Teplic a Ústí nad Labem.

02. 02. 2017 Dráhy musejí otevřít brány opraven i dep konkurenci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-museji-otevrit-brany-opraven-i-dep-konkurenci-1328358>)

Národní železniční dopravce ztratí absolutní vládu nad svým vlastním majetkem. Podle novely drážního zákona, která začne platit od dubna, budou muset České dráhy otevřít depa konkurenci. Ta dostane nově právo využívat například českozážní čerpací stanice, myčky, dílny, fekální či odstavné koleje. Stane se tak v rámci liberalizace evropského železničního trhu. Dráhy proto horečně pracují na proměně své struktury. Uvedená zařízení včetně personálu vyčleňují do samostatné jednotky. „Je to velká změna, máme na to málo času, a proto na přípravách pracuje tým nejlepších odborníků," říká nedávno dosazený člen představenstva Českých drah Miroslav Kupec. Podle něj se dráhy musejí nové situaci přizpůsobit a snažit se na ní i vydělat. Příslušné služby totiž bude podnik poskytovat za úplat, která ovšem nesmí žádnou firmu diskriminovat.

Nejtvrdsích odsudků se novela dočkala od odborů, které chtějí věc v únoru řešit na dopravní i velké tripartitě. Prováděcí vyhláška je totiž stále v legislativním procesu a lze ji ladit, například upřesnit seznam všech přístupných zařízení. „Dráhy si to vybudovaly na své kapacity, žádné nadbytečné místo nemají. A teď se jim tam začne vnučovat kdekdo," uvedl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. S příchodem novely očekává i vlnu sporů mezi železničními společnostmi o přístup k infrastruktuře. Dráhy totiž budou moci podle ministerstva dopravy žadatele odmítnout s tím, že může službu čerpat jinde nebo že je požadované zařízení zcela vyčleňené. Podmínky a ceníky budou muset dráhy dopředu zveřejnit.

Případné spory bude řešit regulační subjekt, tedy nově zřízený Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře," doplnil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Úřad vzniká na základě stejné novely drážního zákona, politikům se ale zatím nedaří najít pro něj předsedu. Soukromí dopravci novelu vítají. „Uvidíme, jak bude její konkrétní naplnění vypadat v praxi,“ sdělil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Právě jeho dopravní společnosti by novela mohla pomoci najít nové zázemí poté, co jej developerský projekt vytlačí ze seřadiště na smíchovském nádraží. Žlutá firma ale nemá s drahami příliš dobré vztahy, přestala například využívat myčku ČD, což zdůvodnila vysokými náklady.

02. 02. 2017 Další cenová válka. RegioJet zavádí vozy bez obsluhy za 99 korun (Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-cenova-valka-regiojet-zavadi-vozy-bez-obsluhy-za-99-korun-pb4/eko-doprava.aspx?c=A170201_215102_eko-doprava_suj)

Boj o cestující na české železnici opět přitvrdil. RegioJet zlevnil část spojů na trase mezi Prahou a Brnem a od března chce zavést zcela novou třídu, v které bude nabízet jízdenky ještě levněji než dosud. Zatím první krok udělal RegioJet na trase Praha – Brno, kam vstoupil loni v prosinci. Většinu spojů zlevnil pro majitele kreditových jízdenek ze 175 na 140 korun v nejlevnějším tarifu Standard. Zlevnil tak pod cenu svých autobusů na této trase (165 Kč). Za původní cenu nabízí firma jen spoje ve špičce. RegioJet odmítá, že by šlo o reakci na fakt, že vlaky na této trase nejezdí příliš plné. Šestivozové soupravy podle rezervačního systému nabízejí na řadě spojů často i přes sto volných míst v době odjezdu. „Leden a únor bývají vždy slabší měsíce, počty cestujících nám tu rostou,“ říká mluvčí firmy Aleš Ondrůj.

Boj s Českými drahami je pro RegioJet teď mnohem těžší, než když vstupoval na trasu Praha – Ostrava. České dráhy na trase nabízí mnohem více spojů, navíc kvalitními a pohodlnými soupravami. „České dráhy předpokládaly rozpoutání cenové války ze strany Regiojetu, stejně jako tomu bylo i v předchozích případech na jiných tratích nebo na autobusových linkách. Na tento krok jsme samozřejmě připraveni a budeme na něj reagovat,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Zlevnění na 140 korun je ale zatím jen začátkem nové cenové války. RegioJet začne zařazovat do provozu postupně další ojeté vozy, které nakoupil ve Švýcarsku, a rozšíří tak počty vagonů v soupravách, navíc stahuje vozy z linky Bratislava – Košice. Nejpozději v březnu chce proto představit třídu „low-cost“, která bude určena pro cestující hledající nejnižší cenu.

Na rozdíl od ČD ale RegioJet provozuje všechny své vlaky bez dotací, musí si na jejich provoz vydělat. „Reagujeme na rozšíření poptávky ze strany těch cestujících, kteří jednoznačně preferují nejvýhodnější cenu a nevyžadují během cesty standardní servis,“ vysvětlil Ondrůj. Někteří cestující si totiž stěžují, že nabídka občerstvení ze strany palubního personálu je rušivá. Cestující budou mít nárok na vodu a noviny, ve voze ale nebude palubní personál. Nová třída bude ve vozech, které ještě u RegioJetu nejezdí a postupně je nasadí do provozu v příštích týdnech. Ceny těchto jízdenek budou o 20 % nižší než ve třídě STANDARD a na vybraných delších trasách, které bude RegioJet chtít marketingově podpořit, budou začínat už na 99 Kč. Podle majitele RegioJetu Radima Jančury roste počet zákazníků, kteří s nimi jezdí denně i na kratší trasy do práce či do školy a nevyžadují aktivní servis. „Je to jeden z poznatků například z našich nových spojů na trase Praha – Brno – Břeclav, kde tento počet zákazníků tvoří poměrně velkou skupinu cestujících,“ tvrdí Jančura. Podle něj postupně na této trase začnou nasazovat desetivozové soupravy.

02. 02. 2017 Smíchovské nádraží se dočká opravy, rekonstrukce vyjde na stovky milionů (Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/novinky/smichovske-nadrazi-se-docka-opravy-rekonstrukce-vyjde-na-stovky-milionu-1328366>)

Nádraží na pražském Smíchově čeká v příštích letech kompletní rekonstrukce. Obnova zřejmě nejzanedbanější z velkých pražských stanic si vyžádá desítky až stovky milionů korun. „V současné době zpracováváme podklady pro zadání projektové dokumentace,“ uvedla mluvčí investorské Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Stavební povolení chtějí železničáři získat příští rok, letošek si vyhradili na projektování. „Chceme řešit nové uspořádání komerčních jednotek a případně vznik nových, dále projekt bude řešit možnosti využití opuštěných jednotek, například bývalého Bistra Barrandov,“ doplnila



Šubová. Modernizace se v příštích letech dočkají také toalety, inženýrské sítě nebo vytápění. Dělníci ale budou k vidění na nádraží už letos, ještě před hlavní rekonstrukcí vymění okna a dveře za zhruba třináct milionů korun.

Smíchovské nádraží získalo dnešní podobu v padesátých letech minulého století, kdy architekti Jan Zázvorka a Jan Žák na místě staré výpravní budovy navrhli funkcionalistickou halu. Další změny přinesla osmdesátá léta a napojení na metro. Součástí nádraží je i zchátralý nevyužívaný protiatomový kryt. Projektanti dostanou za úkol prověřit možnosti jeho využití. Největší ránu krytu zasadily nikoliv bomby, nýbrž povodně v roce 2002, od té doby zde vládne plíseň. Správa železniční dopravní cesty přitom plánuje menší opravy i dalších pražských nádraží. Letos jsou na seznamu Dejvice, Vršovice a Braník. Největší akcí bude oprava Fantovy budovy na hlavním nádraží. Rekonstrukce nabrala kvůli rozkolu s italskou společností Grandi Stazioni skluz.

06. 02. 2017 Premiér chce pracovní skupinu k přípravě rychlostní železnice

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/premier-chce-pracovni-skupinu-k-priprave-rychlostni-zeleznice/1446743>)

Předseda vlády Bohuslav Sobotka (ČSSD) chce vytvořit pracovní skupinu k přípravě vysokorychlostní železnice. Měly by v ní už nyní spolupracovat resorty dopravy, místního rozvoje a životního prostředí, i když jsou první projekty vysokorychlostních tratí teprve ve fázi studií. Sobotka to řekl po dnešním jednání s ředitelem Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavlem Surým. Podle ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) ale pracovní skupina k vysokorychlostním železnicím už existuje. "Pracovní skupinu k rychlým železnicím jsem už dávno ustavil," uvedl ministr. Jsou v ní podle něj zastoupena i ministerstva místního rozvoje a životního prostředí, které premiér požadoval. Během března do vlády Ťok přinese program rozvoje rychlých železničních spojení. "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 a výstavbě," dodal Ťok.

Nejblíže k výstavbě jsou vysokorychlostní tratě z Prahy do Německa přes Drážďany a z Prahy do Brna a do Břeclavi. I tyto první projekty jsou však zatím ve fázi, kdy stavba přichází v úvahu nejdříve kolem roku 2030. Pracovní skupina by ale mohla podle premiéra přípravu urychlit, nebo zabránit případným konfliktům, které by mohly termíny ještě prodloužit. "Jsou tam některá problematická místa, tratě mají procházet přes území, která požívají určitou ochranu z pohledu životního prostředí. Já bych byl rád, aby se tady nevyhazovaly zbytečně peníze za projektování něčeho, co potom zjistíme, že není možné povolit z pohledu ochrany životního prostředí," uvedl Sobotka.

Kromě rychlostní železnice, která by měla být mezi Prahou a Brnem projektována na zhruba 350 kilometrů v hodině, se premiér s šéfem správy železnic zabývali otázkou nevyužívaných budov v malých stanicích. Do rekonstrukce velkých nádraží chce letos podle premiéra SŽDC investovat miliardu korun. U menších a nevyužívaných nádražních budov Sobotka chce, aby správa železnic začala při hledání jejich využití více spolupracovat s obcemi a případně jim nabídla nepotřebné budovy k odkupu. Už v minulosti SŽDC uvedla, že chce do nevyužívaných nádraží nastěhovat například státní nebo obecní úřady. Státní SŽDC může státním institucím nabídnout nižší než tržní nájemné, které nyní úřady v komerčních prostorech platí. Přítomnost různých úřadů státní správy by oživila málo využívaná nádraží, předpokládá správa železnic.

06. 02. 2017 České dráhy nabídnou bezplatné rezervace pro ranní pravidelné cesty z Ústí nad Orlicí do Pardubic (Ex 546 Ostravan)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28619/>)

Náměstek hejtmana Pardubického kraje odpovědný za dopravu Michal Kortyš a člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán se dohodli na řešení ranního dojíždění obyvatel kraje ze severovýchodu regionu do krajské metropole expresem Ostravan. Lidé mohou ode dneška využívat pro cestu mezi Ústím nad Orlicí a Pardubicemi rezervace s nulovou cenou.

Expres Ostravan je komerční spoj, který provozují České dráhy na své obchodní riziko. To je jedním z důvodů, proč je tento spoj v ranní špičce z Ostravy do Prahy povinně místenkový. Vlak doplňuje rychlé ranní spojení z Moravy do hlavního města. Svým malým počtem zastávek mezi Hranicemi na Moravě a Prahou a krátkou cestovní dobou má umožnit rychlé a komfortní cesty především obyvatelům z Ostravska, okolí Studénky, Suchdola nad Odrou, Novojičínska a Hranicka do hlavního města. „Na přelomu loňského a letošního roku jsme zaznamenali požadavek řady občanů na zlepšení

spojení ze severovýchodu kraje, především z Lichkovska a Letohradska, do krajského města. V letošním roce je jedním z optimálních spojení na půl sedmou až sedmou hodinu ráno do Pardubic regionální vlak s přestupem v Ústí nad Orlicí na expres Ostravan. Protože se jedná o komerční vlak Českých drah, který neobjednává ani ministerstvo dopravy ani kraj, dopravce u něj stanovil povinně místenkový režim. Proto jsem se spojil s náměstkem Štěpánem a požádal jsem ho o návrh rychlého řešení, které by přání našich občanů vyšlo vstříc," uvedl Michal Kortyš k problematice dopravy z Lichkovska a Letohradska do centra kraje. Zároveň se chce zabývat tím, jak v budoucnosti kvalitu spojení této odlehle části regionu s Pardubicemi řešit komplexně, aby se výrazně zrychlilo a zkvalitnilo.

České dráhy nabídnou cestujícím mezi Ústím nad Orlicí a Pardubicemi obchodní slevu z ceny rezervace. V nabídce bude vymezený kontingent rezervací do expresu Ostravan pouze pro úsek Ústí nad Orlicí – Pardubice za nulovou cenu, které si budou moci pořídit lidé jezdící tímto spojem pravidelně do zaměstnání např. s traťovými jízdenkami. Tyto bezplatné místenky budou do vyčerpání kontingentu dostupné u osobních pokladen a průvodčích ve vlaku. Cestující, kteří si kupují běžné jízdenky pro jednotlivé cesty, si mohou zajistit nadále bezplatnou rezervaci při nákupu na eShopu. „Zavedení kontingentu bezplatných rezervací pro expres Ostravan je nejrychlejší a nejjednodušší řešení, které spouštíme již dnes. Splňuje požadavek obyvatel Pardubického kraje využívat dálkový expres pro pravidelné dojíždění do zaměstnání na krátkou vzdálenost i naší obchodní potřebu nabídnout komfortní cestování na velké vzdálenosti ze severní Moravy do Prahy. Zároveň nabízíme Pardubickému kraji s některou z budoucích změn jízdního řádu zajistit rychlé a přímé spojení Lichkovska a Letohradska s krajskou metropolí, které by splnilo požadavky občanů na pravidelné bezproblémové dojíždění do zaměstnání a škol v ranních hodinách rychlým regionálním spojem národního dopravce," připomněl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

07. 02. 2017 Železnice pro dopravce zlevní, rozdíl doplatí stát

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznice-pro-dopravce-zlevni-rozdil-doplati-stat-1328508>)

Společnosti provozující dopravu na železnici dostanou počátkem příštího roku od státu dárek. Správa železniční dopravní cesty od základu změní systém zpoplatnění jízdy po kolejích. Podle aktuálních propočtů bude výsledkem úspora na straně dopravních společností ve výši 600 milionů korun. Z toho většina připadne na nákladní vlaky. „Výkony všech dopravců za rok 2016 jsme přepočítali podle nových pravidel a všichni dopravci, včetně osobních, uspoří," vysvětluje mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Podle ní změna vychází vstříc evropské legislativě i strategii ministerstva dopravy. To chce dlouhodobě dostat na koleje více nákladu. V rozpočtu správy železnic tím ale vznikne další díra.

Zatímco loni dopravci zaplatili za použití kolejí zhruba 4,1 miliardy korun – a podobně tomu bude i letos – v příštím roce se suma sníží na 3,5 miliardy korun. Rozdíl zalátá stát, konkrétně Státní fond dopravní infrastruktury, jemuž takový postup umožňuje od letošního roku novela zákona. Železničáři a dopravní fond chtějí za tím účelem uzavřít pětiletou smlouvu. Dopravci jsou ale v hodnocení novinky zatím opatrní a nové ceny propočítávají. Zástupci společnosti ČD Cargo nicméně hodnotí kladně, že nový systém bude i nadále zvýhodňovat takzvané vozové zásilky, tedy svozy a rozvozy jednotlivých vagonů s různým zbožím. To je pro firmu dlouhodobě ztrátová činnost. „Avšak ani zachování těchto cen neznamená srovnání podmínek ke vstupu na infrastrukturu mezi železniční a silniční dopravou," připomněl mluvčí mateřské skupiny České dráhy Radek Joklík. Stát zavedl na jednotlivé vozové zásilky od loňského roku slevy osmdesát procent ze základní sazby, čímž podle Šubové přišla loni správa železnic o 450 milionů korun. Kromě ČD Carga slevu využila také konkurenční společnost AWT, poměr mezi oběma firmami ale železničáři nechtějí zveřejnit. Příští rok by měla přeprava jednotlivých zásilek ještě dále zlevnit.

07. 02. 2017 První česká rychlodráha potřebuje i podporu Berlína. Letos se rozhodne, zda ji získá

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2031428-prvni-ceska-rychlodraha-potrebuje-i-podporu-berlina-letos-se-rozhodne-zda-ji-ziska>)

Německo ještě letos začne připravovat studii, která by mohla přiblížit stavbu vysokorychlostní železnice z Prahy do Drážďan. V současnosti ji Berlín nepovažuje za prioritní. Saský premiér Stanislaw Tillich řekl po setkání se svým českým protějškem Bohuslavem Sobotkou, že po vzniku

studie by se mohly zvýšit naděje na podporu rychlodráhy nejen z Berlína, ale i Bruselu. Česká vláda sice vážně uvažuje o stavbě vysokorychlostních železničních tratí, ale i kdyby šlo vše bez jakéhokoli zádrhele, první připravovaná rychlodráha Praha – Drážďany se neobejde bez zásadních rozhodnutí v Berlíně. „Jde nám o to, aby se projekt přeshraničního propojení rychlou železnicí dostal z projektů tzv. potenciální potřeby mezi projekty přednostní potřeby. To znamená, aby se zvýšila jeho kategorizace a bonifikace ve spolkovém plánu dopravních cest,“ shrnul předseda české vlády Bohuslav Sobotka.

K „povýšení“ rychlodráhy do Prahy je nejprve nutné zpracovat studii hospodárnosti. Podle saského premiéra Stanislava Tillicha by tento dokument měl začít vznikat již letos. „Hovořil jsem se spolkovým ministrem dopravy panem Dobrindtem, který mi potvrdil, že bude možné, aby studie hospodárnosti, která je nutná pro rozhodnutí na německé straně, byla uskutečněna přednostně v roce 2017,“ řekl Tillich, jenž přijel do Prahy, aby se svým českým protějškem jednal mimo jiné právě o vysokorychlostní železnici. Vysokorychlostní trať Praha – Drážďany by měla významně zkrátit cestování mezi oběma městy i mezi Prahou a Berlínem, a protože by v Česku měla vzniknout také další nová trať z Prahy do Brna a na česko-slovensko-rakouské trojmezí, významně by se k Berlínu a Drážďanům přiblížila i Vídeň či Bratislava.

Do Drážďan pomalu, ale do Berlína rychle již v roce 2018

První krok ke zkrácení jízdní doby z Prahy a hlavně Drážďan do Berlína činí německý správce železniční infrastruktury DB-Netz již nyní. Probíhá dlouhodobá rekonstrukce železniční trati Berlín – Drážďany a jak připomněl Stanislav Tillich, v příštím roce by – po letech, kdy cestování znechucovaly pomalé jízdy či objížďky – měla skončit první fáze úprav na rychlost 200 km/h. Mezi Prahou a Drážďany



je ale v současnosti situace taková, že stávající trať již nelze podobným způsobem upravit. Z Prahy do Kralup nad Vltavou jezdí vlaky údolím Vltavy, kde se mezi oblouky nerozjedou rychleji než na 100 km/h, až za Kralupy je možné zrychlit až na 160 km/h, jenomže severně od Lovosic se trať opět klikatí podél řeky, kde dosahují nejvyšší rychlosti 130 km/h (pouze vlaky s naklápací skříní, které tudy běžně nejezdí, mohou v některých úsecích jet až stošedesátkou). Rychleji se potom rozjedou až za Pírnou, kde se již koleje od řeky vzdalují.

Aby mohly dálkové vlaky zrychlit až na kýžených 350 km/h, musí vzniknout zcela nová trať. Kudy přesně povede, však zatím není jasné. V Česku je zadaná studie proveditelnosti, která by měla upřesnit koridor pro stavbu vysokorychlostní tratě. Pravděpodobně povede přes Ústí nad Labem a Krušné hory potom překoná tunelem, který Stanislav Tillich připodobnil ke Gotthardskému úpatnímu tunelu otevřenému loni ve Švýcarsku. V souvislosti se stavbou nové trati Praha – Drážďany se hovoří jako o milníku o roce 2035. Starší materiály počítaly s tím, že v tomto roce bude hotová, Bohuslav Sobotka však v pondělí hovořil o tom, že „SZDC (...) pracovně předpokládá, že by výstavba mohla být zahájena v roce 2035“.

Bude dříve rychlodráha, nebo berlínské letiště?

Jak Sobotka, tak Stanislav Tillich slíbili, že se pokusí přípravy urychlit. „Období 2035 sice reálné je, ale bylo by žádoucí, aby to šlo rychleji. Čekali jsme 20 let na D8. To bylo dostatečně dlouho. Možná by to tentokrát mohlo být rychlejší,“ podotkl saský premiér. S odkazem na jednu z nejproblematictějších staveb v Německu dodal, že doufá, že „na tom nebudeme podobně jako berlínské letiště“. Vysokorychlostní železnice je v Česku téma u politiků sice oblíbené, ale dosud zůstávalo pouze u tabulek, vizualizací a vysvětlování, že není možné stavby připravovat – většinou s odvoláním na Brusel, který nechtěl dát peníze například na mimořádně drahý vysokorychlostní úsek Praha – Beroun, nebo na Berlín, který nemá nově tratě k českým hranicím příliš vysoko na svém seznamu významných dopravních staveb. V tom kontextu je studie proveditelnosti zásadním krokem vpřed. Premiér Sobotka navíc v pondělí uvedl, že poté, co loni zadalo ministerstvo dopravy studii na trať do Drážďan, vypíše letos na jaře soutěž na zhotovitele na druhou vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav.

Co by mohlo po vysokorychlostních tratích jezdit?

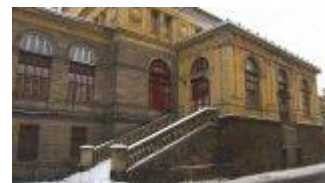
Skutečná vysokorychlostní vozidla pro rychlost 250 km/h a vyšší žádný český dopravce nemá. V zahraničí však na některých VRT (například Ingolstadt – Norimberk) jezdí i vlaky s nižší maximální

rychlostí kolem 200 až 230 km/h. Ty v Česku jezdí. Nejvyšší schválenou rychlost mají elektrické jednotky ČD přezdívané Pendolino a netrakové jednotky provozované pod názvem Railjet. Je to 230 km/h. Railjet jezdí s pronajatými lokomotivami Taurus s odpovídajícím rychlostním maximem. Nejrychlejší lokomotivy ČD mohou jezdit nanejvýš 200 km/h. Jde o elektrické lokomotivy řady 380 od Škody, které prosluly mimo jiné tím, že nemohou do Německa. Pro maximální rychlost 200 km/h jsou konstruovány vozy od Siemensu, které v letech 1997 až 2007 nakoupily ČD pro vlaky Eurocity a dnes jezdí především na lince Praha – Berlín. Shodnou maximální rychlost mají i starší vagony obdobné konstrukce, které ČD v posledních letech nakoupily od Rakouských spolkových drah (ÖBB). Podobné vozy od ÖBB a také Švýcarských spolkových drah (SBB) s rychlostním maximem 200 km/h zakoupil i Regiojet. Podobně jako ČD dokáže i Regiojet sestavit kompletní soupravu s maximální rychlostí 200 km/h, protože má pronajaté moderní lokomotivy Siemens Vectron. Ze zahraničních vysokorychlostních vlaků by do ČR mohly bez větších úprav zajíždět jednotky polského dopravce PKP Intercity schválené až pro 250kilometrovou rychlost. S českými napájecími systémy by si měly rozumět i německé vícesystémové jednotky ICE, kterých je však málo a jsou plně vytížené mezinárodním provozem do Francie, Belgie a Nizozemska.

08. 02. 2017 Historické nádraží v Děčíně má šanci na záchranu. O budovu má zájem ČVUT (Děčín východ dolní nádraží)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/kultura/2031519-historicke-nadrazi-v-decine-ma-sanci-na-zachranu-o-budovu-ma-zajem-cvut>)

Kdysi to bývalo nejvýznamnější české pohraniční nádraží, jenže už desítky let chátrá. Nyní by východní nádraží v Děčíně mohla zachránit vysoká škola. Místní pobočka ČVUT chce v novorenesanční budově palácového typu vybudovat výzkumný areál dopravní fakulty. Většina rozsáhlého nádraží je opuštěná, pouze v podkrovní části budovy je několik bytů. V části bývalé odjezdové haly byla ještě nedávno tělocvična. Nyní už je zavřená a spolu se zbytkem historické budovy chátrá. Slavné období skončilo rokem 1918, kdy trať přestala být hlavní trasou. Osud východního nádraží v Děčíně se však možná obrací k lepšímu. Budovu by ráda získala pobočka Českého vysokého učení technického, která by na místě chtěla vybudovat multifunkční centrum pro vzdělávání. V archivu stále leží kompletní plány k památkově chráněnému areálu. Ukazují celky i technické detaily, třeba jak vypadaly ploty nebo dveře do celního úřadu. „Tohle jsou naprosto geniální věci, protože pokud přijde památkář, jakože přijde, tak není problém z tohoto vycházet,“ říká Petr Joza, historik z Oblastního archivu Děčín.



Otázkou jsou peníze

Objekt patří Českým drahám, které ho nabízejí k prodeji už několik let. Požadují ale 27 milionů korun a kvůli vysokým nákladům o areál nikdo neměl zájem. Ondřej Smíšek z Dopravní fakulty ČVUT v Děčíně už dříve uvedl, že je vyloučené, aby nádraží za takové peníze koupila sama škola. Nadějí může být společný postup Českých drah, ČVUT, kraje a města Děčína. Peníze by mohla uvolnit také vláda, která nově slíbila regionu pomoc, a projekt obnovy nádraží patří mezi vybrané.

08. 02. 2017 Italské dráhy si můžou oddechnout, dostaly smlouvu na Intercity

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/italske-drahy-si-muzou-oddechnout-dostaly-smlouvu-na-intercity-1328559>)

Italské státní dráhy dostaly od státu po dvouletém provizoriu desetiletou smlouvu na provoz dálkových a nočních vlaků Intercity. Zakázku zadala vláda přímo. Informoval o tom International Railway Journal (IRJ). Smlouva platí do konce roku 2026 a italské dráhy si během její platnosti přijdou v přepočtu téměř na sto miliard korun. Vlaky Intercity ujedou na základě kontraktu každoročně přes 25 milionů kilometrů, což představuje sedmiprocentní nárůst oproti minulému období. V přepočtu na kilometr dostanou italské železničáři zhruba 390 korun. České dráhy dostávají za tuzemské rychlíky v průměru zhruba 130 korun na kilometr.

Předchozí smlouva vypršela italským drahám už v roce 2014, byla ale za stejných podmínek prodloužena ještě o dva roky. Nová smlouva mimo jiné přísněji upravuje nároky na dodržování jízdního řádu nebo čistotu ve vlacích. Podle vedení Trenitalia dohoda umožní investice do vozového parku ve výši 300 milionů eur. Průměrné stáří vlaků Intercity je v Itálii podle IRJ 25 let, cílem je průměr snížit na 15 let. Pro Trenitalia jde zřejmě o jedno z posledních přímých zadání. Evropská unie totiž přijala nedávno takzvaný čtvrtý železniční balíček, podle kterého budou muset zadavatelé vypisovat

na provoz dotovaných vlaků soutěže. Přímé zadání bude možné do konce roku 2023, a to rovnou na deset let. Vlaky dotované bez soutěže tak budou Evropu brázdit do roku 2034.

08. 02. 2017 Drážním regulátorem má být Kodym, navrhuje Ťok. Vláda ho poprvé odmítla (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drazni-regulator-kodym-szdc-d1r-eko-doprava.aspx?c=A170208_133443_eko-doprava_rts)

Někdejší šéf Drážního úřadu Pavel Kodym má být podle ministra dopravy i dvou výběrových komisí novým předsedou Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. O jeho jmenování měla ve středu rozhodovat vláda, která ho už ale jednou odmítla. K projednávání bodu se ale nedostala. Kodymovu nominaci potvrdily iDNES.cz dva na sobě nezávislé zdroje z ministerstva dopravy a vlády. Vybrala ho tento týden komise složená ze zástupců ministerstva dopravy, průmyslu a obchodu a vnitra. Ministr dopravy Dan Ťok proto navrhl opět jeho, i když napoprvé s jeho nominací neuspěl. Vzhledem k opakovanému potvrzení dvěma výběrovými komisemi by ale nyní jeho jmenování mělo podle zdrojů iDNES.cz projít.

Vláda se k bodu jmenování předsedy Úřadu ve středu ale nakonec nedostala, protože předčasně skončila. Post by měla řešit příští týden. V lednu vláda Kodymovo jméno bez bližšího vysvětlení odmítla. Ťok pak zkoušel odpovědnost za výběr předsedy nově vznikajícího regulačního úřadu hodit na premiéra, nakonec ale ministerstvo dopravy na konci ledna vypsal nové výběrové řízení. Do něj se opět přihlásil kromě Kodyma i někdejší generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený, třetím byl Eduard Tržil, který působí jako náměstek pro řízení provozu ústeckého ředitelství Správy železniční dopravní cesty. Nově vznikající úřad má řešit zejména možné spory mezi dopravci o kapacitu na železnici, na starost má mít také například letiště. Jeho vznik nařídila Česku Evropská komise.

08. 02. 2017 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 13. února 2017

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-jr-13.2.2017.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 13. února 2017 mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2017 na celkem šesti tratích. Stalo se tak na základě žádostí dopravců ČD a RegioJet. V rámci této změny dochází v dálkové dopravě na tratích 010, 250 a 260 k prodloužení vlaku Ex 573 dopravce ČD z Brna hl. n. až do Břeclavi a k jeho vedení v celé trati denně. Na tratích 010, 270, 321 budou vlaky dopravce RegioJet 1035 a 1038 nově zastavovat v Kolíně, vlak 1003 pak v České Třebové a v Ostravě-Stodolní. Dále byly na základě žádostí dopravce ČD a příslušných krajů provedeny některé další drobné úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy:

- V Jihočeském kraji na trati 220 se v pracovní dny zavádí nové vlaky 8220 České Budějovice 6:33 – Veselí nad Lužnicí 7:30 a 8221 Veselí nad Lužnicí 10:42 – České Budějovice 11:28.

- V Jihomoravském kraji na trati 250 dochází k minutovým úpravám časové polohy vlaku 4631 v úseku Hrušovany u Brna – Ladná, které byly vyvolány prodloužením vlaku Ex 573 do Břeclavi.

09. 02. 2017 Stamiliony korun pomohou v letošním roce zvýšit bezpečnost na přejezdech

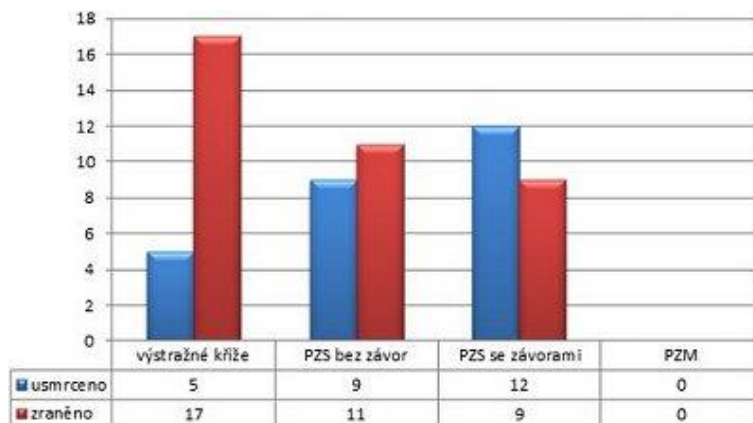
Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zvyseni-bezpecnosti.html>)

Správa železniční dopravní cesty pokračuje i letos ve zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. V letech 2013 až 2016 zmodernizovala celkem 276 přejezdů za 2,3 miliardy korun. A v tomto trendu hodlá pokračovat i v letošním roce, kdy správce drážní infrastruktury plánuje vynaložit celkem 1,4 miliardy korun na zvýšení bezpečnosti na přejezdech.

Rekonstrukční a opravné práce na přejezdech probíhaly v minulých letech prakticky po celé republice. Šlo nejen o úpravy na jednotlivých úrovňových kříženích železnice se silnicí, ale i o celé soubory přejezdů. Stovky jich tak získaly modernější zabezpečovací zařízení. SŽDC k modernizaci prioritně vybírá přejezdy, které byly dosud osazeny pouze výstražnými kříži. Druhou skupinu modernizovaných přejezdů tvoří ty, které jsou osazeny nejstaršími typy zabezpečovacího zařízení. Mnohdy se ještě jedná o zařízení pocházející ze SSSR. Vůbec poprvé v historii tak převážil počet přejezdů se světelnou signalizací nad přejezdy zabezpečenými výstražnými kříži. Počet míst, kde je světelná

signalizace doplněna závorami, se pak zvýšil z 1 245 na 1 310. Dalším pozitivním zjištěním je skutečnost, že se SŽDC v loňském roce podařilo zrušit 8 přejezdů. I tak jich na české železniční síti zůstává 7 961, což představuje téměř jeden přejezd na každém kilometru tratí po celé ČR. Stále ale platí fakt, že přejezd je pouze tak bezpečný, jak bezpečně se na něm bude řidič chovat. Ani sebelepší zabezpečení nebude nic platné, když se řidič dobrovolně rozhodne jej nerespektovat. Drtivou většinu dopravních nehod na železničních přejezdech způsobili právě řidiči motorových vozidel! Řidiči nerespektují dokonce ani přejezdy opatřené závorami. Ty buď objíždějí, nadzvedávají je nebo na přejezd vjíždí už v době, kdy je v činnosti červené výstražné světlo. Navíc na každý přejezd upozorňuje hned trojice dopravních značek, a to v rozmezí 240, 160 a 80 metrů před přejezdem. Takže zde neobstojí ani argument, že o přejezdu nevěděli nebo neměli čas dobrzdít. Z grafu stětů na přejezdech ke dni 7. 8. 2016 dokonce vyplývá, že nejvíce smrtelných nehod se stane právě na přejezdech opatřených závorami.

Mnozí řidiči vjíždějí na přejezd ihned, jakmile se závoru teprve začínají zvedat. Neuvědomují si přitom, že rozhodující je vždy světelné výstražné zařízení. Tedy, dokud jsou červená světla v činnosti, nesmí na přejezd vjet. Může se totiž lehce stát, že z druhé strany bude přijíždět jiný vlak a padající závoru je tam uvězní. Když už se tak stane, je jednoznačně nejlepší řešení šlápnout na plyn a závoru prorazit. Způsobíte tak sice škodu v řádech tisíců korun, ale neusmrtíte sebe, své blízké ani nevinné lidi ve vlaku. Jestliže to není z nějakého důvodu možné, například vozidlo na přejezdu uvázne, ihned jej opusťte a zavolejte na linku 158, případně 112. Zde událost nahláste společně s číslem přejezdu, které naleznete na zadní straně výstražných křížů ve tvaru P 12xx. Dispečer tak budou okamžitě vědět, kde přesně se nacházíte. Poslední co můžete udělat, je běžet podél trati ve směru předpokládaného příjezdu vlaku, spolujezdec může utíkat na druhou stranu, a bližšímu se vlaku signalizovat nebezpečí kruhovými pohyby pravou rukou vztyčenou nad hlavou. Strojvůdce už bude vědět, že má okamžitě zastavit všemi dostupnými prostředky.



13. 02. 2017 Jindřichohradecká úzkokolejka si polepší, dostane víc od krajů (JHMD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jindrichohradecka-uzkokolejka-si-polepsi-dostane-vic-od-kraju-1328720>)

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) by letos měla mít o poznání méně finančních starostí než loni. Podařilo se jí s Jihočeským krajem a Krajem Vysočina vyjednat výhodnější finanční podmínky pro pravidelný provoz vlaků na obou větvích známé úzkorozchodné tratě. Dohodu se přitom podařilo uzavřít výrazně dříve než v minulých letech, což svědčí o zlepšování donedávna napjatých vztahů mezi kraji a firmou. Větší část výkonů úzkokolejné dráhy připadá na jižní Čechy. Obě strany tam předběžně dospěly k dohodě, podle které se dotace na jeden vlakový kilometr zvýší o necelých sedm korun na 79,562 koruny. „Je v tom zahrnut například mzdový nárůst nebo opravy a údržba,“ potvrdil poradce jihočeského hejtmana pro dopravu Ivan Študlar. Celkem tak dopravní společnost za objednané služby dostane letos od kraje téměř 14,3 milionu korun, o 1,2 milionu korun více než loni. Dohoda teď míří na jednání rady kraje, která musí kontrakt schválit. Pak bude podepsán. To se už podařilo v kraji Vysočina, kde je vývoj podobný. Železniční společnost tam dostane téměř 13,5 milionu korun, což představuje 81,64 koruny za vlakový kilometr. To je sice stejné jako loni, kde ale na rok 2016 došlo k dohodě až koncem listopadu. V letech předtím dostávala firma něco přes šedesát korun za kilometr.

Právě nedávné navýšení dotace na Vysočině přispělo ke zvýšení i v jižních Čechách. Oba kraje totiž nově postupují v souladu pod heslem „za stejnou službu stejné peníze“. Základní částka za vlakový kilometr je stejná, výsledný rozdíl v konečné sazbě plyne z odlišného přístupu k odpisům za nová železniční vozidla v minulosti. Jihočeský kraj je už částečně hradil dříve. Vedení společnosti jindřichohradecké dráhy si novou spolupráci s Vysočinou pochvaluje. „Pozitivem je skutečnost, že Kraj Vysočina nám bude na objednané výkony hradit zálohy stejně jako Českým drahám. V loňském roce nám kraj tyto zálohy nehradil a my jsme museli celou službu předfinancovat,“ doplnil šéf železniční společnosti Boris Čajánek. Podle něj se příznivě projevila také personální výměna po volbách, když v Jihlavě nahradil radního pro dopravu Libora Jouklu jeho stranický kolega Jan Hylíš (ČSSD).

13. 02. 2017 O výběr drážního regulátora se zajímá Evropská komise. Ťok neúspěšně prosazuje Kodyma (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2035334-o-vyber-drazniho-regulatora-se-zajima-evropska-komise-tok-neuspesne-prosazuje-kodyma>)

O výběr drážního regulátora, tedy předsedu vznikajícího Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, se zajímá Evropská komise. Vláda totiž nejmenovala Pavla Kodyma, který se stal jedním z dvojice neúspěšnějších účastníků výběrového řízení a to se muselo opakovat. I v opakovaném řízení uspěl Kodym, ale vláda se pak jmenováním drážního regulátora odmítla zabývat. Pavel Kodym vedl deset let Drážní úřad, jeho ředitelem se stal v době, kdy vládu řídili sociální demokraté a ministerstvo dopravy patřilo lidovcům. Nyní se ale nad jeho možným návratem pozastavují sociální demokraté i lidovci. Šéfem Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, který má rozhodovat například o sporech dopravců, zatím Kodym není, i když dvakrát uspěl ve výběrovém řízení.

Podle ministra dopravy Dana Ťoka (nestr. za ANO) se o okolnosti Kodymova výběru a (ne)jmenování již zajímá i Evropská komise. „Dostali jsme minulý týden dopis Evropské komise, ve kterém se nás dotazují na to, jakým způsobem probíhá výběr. Ptali se nás, proč bylo zrušeno první výběrové řízení, a dotazují se nás na to, jestli ve druhém řízení se přihlásili podobní účastníci jako v prvním,“ řekl Ťok. Připomněl, že vládě navrhl Kodymovo jmenování, ale kabinet to odmítl. Když chtěl minulou středu přednést výsledky druhého výběrového řízení, kabinet se odmítl jmenováním drážního regulátora zabývat. ČTK již dříve uvedla s odvoláním na záklusní informace, že se koaličním sociálním demokratům a lidovcům příliš nezamlouvá žádný z účastníků výběrového řízení. Někteří politici kritizovali celkový počet uchazečů o novou funkci, čtyři lidé jsou podle nich příliš málo. Dan Ťok však považuje zájem za odpovídající nabízenému místu. Ministr nyní chce, aby mu s přípravou odpovědi pro Evropskou komisi pomohl premiér a předseda ČSSD Bohuslav Sobotka. „Já ten důvod neznám,“ podotkl Dan Ťok.

Pavel Kodym získal v prvním výběrovém řízení od hodnotící komise stejný počet bodů jako jeden z trojice dalších účastníků, bývalý ředitel Českých drah Dalibor Zelený. Ťok potom dostal od výběrového orgánu volnou ruku a prohlásil za vítěze řízení Kodyma. Když vláda Kodyma přesto nejmenovala, psaly deníky, jejichž vydavatel patří do skupiny Agrofert – tehdy vlastněné vicepremiérem a předsedou ANO Andrejem Babišem – o pokračování politického boje mezi Bohuslavem Sobotkou a jeho ČSSD na jedné straně proti Andreji Babišovi a ANO. Sám Dan Ťok ale takový pohled odmítá. „Nebylo šťastné vyjádření, že pan Kodym nezískal dostatečnou politickou podporu. To může dávat špatnou interpretaci toho, že by výběrové řízení nebylo úplně objektivní. Chci říct, že za ministerstvo chceme, aby byl regulátor vybrán nejčistším způsobem,“ uvedl. Podle Dana Ťoka získal Pavel Kodym ve druhém výběrovém řízení nejvyšší počet bodů před druhým Danielem Zeleným. „Výsledek výběrového řízení byl stejný jako minule,“ shrnul. Do řízení se přihlásili celkem čtyři lidé.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře by měl začít fungovat v dubnu. Ministr Ťok zdůraznil, že nebude spadat pod něj. Mělo by jít o nezávislou instituci, Ťok předpokládá, že na ni bude dohlížet náměstek ministra vnitra pro státní službu. Podle ministra ale bude mít drážní regulátor těžkou práci, a proto je důležité, aby nemohl nikdo zpochybnit výběr šéfa úřadu. „Dá se očekávat, že kterákoli strana, které nebude vyhověno, napadne výsledek jeho řízení, a může tím pádem i napadat způsob, kterým byl vybrán,“ míní Dan Ťok. I když se hovoří o drážním regulátorovi, nový úřad by se neměl zabývat výhradně spory mezi železničními dopravci, kteří se hádají o volné skuliny v jízdním řádu. Do jeho kompetence bude spadat také užívání letecké infrastruktury a podle zákona bude rozhodovat také o sporech mezi provozovateli evropské služby elektronického mýta.

13. 02. 2017 Obří nákup: Rakouské dráhy si pořídí až dvě stě lokomotiv Vectron

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obri-nakup-rakouske-drahy-si-poridi-az-dve-ste-lokomotiv-vectron-1328753>)

Siemens si připsal vítězství v možná největším aktuálním tendru na nákup lokomotiv v Evropě. Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) podepsaly s německým výrobcem rámcovou smlouvu na dodávku až 200 lokomotiv Vectron. Lokomotivy budou vyrobené v bavorské továrně Siemensu u Mnichova, uvedla firma v tiskové zprávě. „Vítězství potvrzuje schopnosti našich lokomotiv typu Vectron. Nabízejí největší flexibilitu po celou dobu životního cyklu vozidla, což pro provozovatele znamená,



že mohou vytvářet dlouhodobé plány do budoucna,” uvedl šéf divize Mobility Jochen Eickholt. Cena zakázky nebyla zveřejněna, hodnota jednoho Vectronu se nicméně pohybuje kolem sto milionů korun. V případě úplného využití kontraktu by tak šlo v přepočtu o zhruba 20 miliard korun. Při takto velké zakázce lze ale očekávat výraznou slevu. Zakázka je rozdělena na několik částí. Siemens na základě objednávky dodá Rakušanům až sto lokomotiv se střídavým napájením, padesát strojů se střídavým napájením a pomocným spalovacím motorem a padesát dvousystémových lokomotiv s možností střídavého i stejnosměrného napájení. Přimo při podpisu rámcové smlouvy bylo závazně objednáno prvních třicet vícesystémových lokomotiv. Nové stroje bude provozovat společnost Rail Cargo Group, která je nákladní divizí ÖBB. Hodlá je využívat zejména pro mezinárodní nákladní dopravu v Rakousku, České republice, Chorvatsku, Německu, Maďarsku, Itálii, Polsku, Slovensku a Slovinsku. Nejvyšší provozní rychlost bude 160 kilometrů v hodině. První kusy budou dodány v létě příštího roku. Vectrony už si našly cestu i na český trh, pohříchu ale jde o jednotky kusů. Pět jich koupilo ČD Cargo, využívá je i RegioJet a půjčovna LokoTrain.

13. 02. 2017 Dveře vlaku měly být zavřené, ale nebyly. Proto zemřela dívka, tvrdí Drážní inspekce (24. července 2016)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2035412-dvere-vlaku-mely-byt-zavrene-ale-nebyly-proti-zemrela-divka-tvrdi-drazni-inspekce>)

Tragickou nehodu, při které loni vypadla z jedoucího vlaku dvouletá dívka, způsobilo špatné zavření dveří staršího vagonu Českých drah. Vyplývá to ze závěrečné zprávy Drážní inspekce. I když měly dveře automatické blokování, zjistili inspektoři, že za určitých okolností bylo možné je za jízdy otevřít. Smrtí dítěte se nadále zabývá policie. Tragédie, která se stala loni nedaleko Štěpánova na Olomoucku, nebyla první svého druhu. Děti z jedoucích vlaků vypadly například v roce 2006 či 2008, tehdy však šlo o vagony, které neměly automaticky blokované dveře. U Štěpánova však vypadla dvouletá dívka z vagonu, který dveře zajištěné mít měl. Podle závěrů Drážní inspekce se přesto za jízdy otevřely, a to ve chvíli, kdy u nich stálo malé dítě.

Nedovřené dveře se otevřely až ve vysoké rychlosti

Inspektoři testovali různé varianty, kdy se skládací otočné dveře vagonu, byť na první pohled vypadají zavřené, ve skutečnosti nedovřou. Nakonec zjistili, že navzdory blokování dveří existuje situace, za které „lze nástupní dveře otevřít i bez manipulace s vnitřní klikou působením síly (...) na jakoukoli část nástupních dveří“. Nedovřené dveře se náhle a rázně otevřely v rychlosti přes 100 km/h. Neštěstí se stalo ve chvíli, kdy šla matka se dvěma dětmi na toaletu. Mladší postavila na plošinu ke dveřím, aby se mohla věnovat staršímu. Když rodina ke dveřím přišla, zdálo se, že jsou zavřené, vlak v té chvíli jel asi padesátikilometrovou rychlostí. Poté však zrychloval, až nastal okamžik, kdy se špatně zavřené dveře otevřely.

Drážní inspekce ve své závěrečné zprávě neoznačila nikoho, kdo by mohl být za tragédii zodpovědný. Dala však najevo, že k tomu, že nebyly zcela dovřené dveře, přispěla pravidla Českých drah, podle kterých stačí pro pětivozový vlak jediný člen vlakového doprovodu. „Člen obsluhy vlaku, odpovědný za úplné dovření nástupních dveří (...), nemůže (...) na vzdálenost necelých dvou tažených drážních vozidel jednoznačně identifikovat stav nástupních dveří, zda jsou uzavřené/úplně dovřené, nebo jen přivřené,“ upozornili inspektoři.

Nehodu se nadále zabývá policie, mluvčí inspekce Martin Drápal uvedl, že závěrečnou zprávu dostala již v pátek. Krajská policejní mluvčí Irena Urbánková řekla, že prověřování zatím nebylo ukončeno, policie se k případu vyjádří ke konci příštího týdne. Martin Drápal: „Podařilo se prokázat, že dveře byly za jízdy otevřeny. Zpráva byla v pátek předána policii, která může zasahovat do trestně-právní otázky. Na nás bylo zjištění příčin, jak k tomu došlo.“

Postupy se změnil, problém zůstává

Štěpánovské neštěstí přesto již mělo vliv na železniční provoz. Drážní inspekce sama konstatovala, že České dráhy změnil postup při vypravování vlaků, který by měl zajistit, že budou dveře dovřené, a tím i bezpečně zajištěné. Podle inspekce ale stále přetrvává problém s tím, že má jeden průvodčí na starost až pět vagonů. Na některých starších rychlíkových vagonech se ovšem již u dveří objevila světelná zařízení, která upozorňují na řádné uzavření dveří, což je jedno z doporučení, která inspekce vydala.

Dráhy mají v současnosti přes pět set rychlíkových vozů konstrukce YB70 známých jako „koženky“ v původním provedení. Na rychlíkové lince Praha – Olomouc – Luhačovice, po které jel i vlak, ze kterého loni vypadlo batole, se však již neobjevují. Od loňského prosince na ní začaly jezdit

výhradně novější vagony s vyšší maximální rychlostí. Díky tomu a po vynechání některých zastávek se zkrátila jízdní doba rychlíků mezi Prahou a Olomoucí o jedenáct minut.

14. 02. 2017 Vlaky Arrivy vloni přepravily 116 000 cestujících

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlaky-arrivy-vloni-prepravily-116-000-cestujicich/1449778>)

Vlaky společnosti Arriva Transport vloni přepravily 116 000 cestujících, z toho 104 000 mezi Prahou a Benešovem, zbylých 12 000 připadlo na víkendovou linku mezi Prahou a slovenským Trenčínem. Ta si našla cestující rychleji než regionální spojení do Benešova provozované ve všední dny, které se cestujícími plnilo postupně. Přesto očekávání splnily obě trasy, které dopravce začal provozovat od loňského února. ČTK to řekl ředitel železniční divize Arrivy Jiří Nálevka. "Spěšné vlaky mezi Prahou a Benešovem měly loni na jaře pomalejší nárůst počtu cestujících než linka do Trenčína. Souvisí to hlavně s tím, že objednatelé stále nedovolili zapojení těchto vlaků do systému Pražské integrované dopravy, a proto v nich stále nemohou lidé využívat ani tarif Pražské integrované dopravy," uvedl Nálevka. Trasa se začala výrazně plnit vloni na podzim. Naplněné bývají zejména ranní vlaky, roste i počet cestujících v odpoledních spojích. Původně dopravce začínal se sedmi páry spojů ve všední den. Od loňského prosince navýšil počet spojů, které zde konkurují vlakům Českých drah, na devět.

Arriva patřící do skupiny Německých drah (DB) začínala na české železnici jako provozovatel spojení mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou, krátce v roce 2013 rovněž zkoušela provozovat linku z pražského Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou. Od loňského prosince společnost rozšířila nabídku železničních spojení o linku z Prahy do Českého Krumlova a Nové Pece. Linku do Trenčína pak prodloužila firma o úsek do Nitra. Počty cestujících za loňský rok už ohlášily všechny větší tuzemské železniční společnosti. Českým drahám vloni zrostl počet cestujících o téměř 1,8 milionu na 171,5 milionu, soukromému Leo Expressu pak počet cestujících vzrostl téměř o třetinu na 1,4 milionu, v čemž jsou ale započteny i autobusy. RegioJet pak oznámil jen ve vlacích pětinaový růst pasažérů na 3,72 milionu cestujících. Arriva, která má významnější divizi autobusové dopravy, patří mezi největší osobní dopravce v Česku. V roce 2015 přepravila podle informací zveřejněných v účetní uzávěrce 107 milionů cestujících. Společnost zajišťuje dopravu objednanou krajem ve Středočeském, Severomoravském a Královéhradeckém kraji. Předloni hospodařila se ziskem 203 milionů Kč při tržbách 4,3 miliardy korun.

14. 02. 2017 Svoji část trati Liberec – Žitava Polsko zchátrat nenechá, správu možná přenechá sousedům

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2036340-svoji-cast-trati-liberec-zitava-polsko-zchatrat-nenecha-spravu-mozna-prenecha>)

Polsko by mohlo v příštích letech opravit svoji část železniční trati, která vede z Liberce do německé Žitavy. V posledních letech polský úsek chátrá a výrazně omezuje dopravu. V úvahu připadá i přenechání správy trati české straně. Když se trať do Žitavy stavěla, vedla územím Čech a Saska. Po druhé světové válce se však úsek dlouhý asi 2,5 kilometru ocitl v Polsku. Z polského hlediska vede trať odnikud nikam. Nemá v Polsku ani jednu zastávku ani napojení na zbytek železniční sítě. Státní správce železniční infrastruktury se tak o trať příliš nezajímá a ta chátrá. Vlak musí po přejezdu hranic zpomalit na 30 km/h. Liberecký hejtman Martin Půta (STAN) však po jednání s polskou velvyslankyní Grazynou Bernatowiczovou oznámil, že se situacelepší. „Je velká ochota uzavřít v příštím roce dohodu. Ta by znamenala, že v dalších třech až pěti letech by mohlo dojít k rekonstrukci trati,“ uvedl hejtman. Velvyslankyně ujistila, že „peníze na železnici jsou“, současně však podotkla, že „je to dlouhodobější otázka“. Výhledově by se totiž Polsko o dráhu vůbec nemuselo starat. Krátký a izolovaný úsek by potom přešel pod českou správu.

Po železniční trati, která zasahuje na polské území, v současnosti jezdí především osobní vlaky na lince Liberec – Žitava – Rybníště a také spěšné vlaky z Liberce do Drážďan. Podobný byl provoz i na počátku existence dráhy, po druhé světové válce však – po několikaletém přerušení mezistátní dopravy – fungovala trať pouze jako peážní. Vlaky z Liberce do Varnsdorfu tak projížděly Polskem i Východním Německem, ale nezastavovaly ani v Žitavě. Později zastavovat začaly, od roku 1986 tudy projížděl i dálkový rychlík Kriváň na trase Drážďany – Košice.

15. 02. 2017 Předsedou nového regulačního úřadu se stane Pavel Kodym, do funkce ho na 6 let jmenovala vláda (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Predsedou-noveho-regulacniho-uradu-v-doprave-se-st?return=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Vláda dnes na návrh ministra dopravy Dana Ťoka jmenovala Pavla Kodyma na pozici předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Kodym zvítězil v opakovaném veřejném výběrovém řízení, do kterého se přihlásili čtyři zájemci. Nový nezávislý regulátor bude mít za úkol především hlídat transparentní přístup při přidělování kapacity jednotlivým dopravcům, řešit bude také spory mezi dopravci a provozovateli dráhy, uzavírání smluv o přístupu na dráhu, ale třeba také výlukový jízdní řád. „Nový předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře musí co nejdříve projednat s Ministerstvem financí a Ministerstvem vnitra systemizaci služebních míst, předložit jí vládě, zajistit výběrová řízení na obsazení nově vzniklých pozic a připravit celý úřad, aby mohl od dubna začít fungovat,“ říká ministr dopravy Dan Ťok.

Třiapadesátiletý Pavel Kodym v současnosti pracuje v Českých drahách jako systémový specialista na odboru kolejových vozidel, kde je zodpovědný za nákup a hospodaření s drážními vozidly, v letech 2003 až 2013 byl ředitelem Drážního úřadu, předtím působil v různých pozicích v Československých a následně pak v Českých drahách. Kodym vystudoval dopravní a manipulační techniku se specializací na kolejová vozidla na Fakultě strojního inženýrství ČVUT.

Nově vzniklý Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře bude mít za úkol hlídat rovný přístup státu při přidělování kapacity dopravcům na dráze, ale i v letectví. Zároveň by měl také chránit objednané a financované spoje z veřejných prostředků. Nezávislý úřad po České republice požaduje Evropská unie. V čele úřadu stojí podle zákona předseda, kterého jmenuje a odvolává vláda. Funkční období předsedy úřadu je 6 let a je vykonávána v pracovním poměru.

Finanční náklady na nově vzniklý úřad budou ročně maximálně v jednotkách milionů a pracovat by na něm mělo dvacet až třicet úředníků. Ze zákona bude mít úřad pravomoc provádět několik typů činností. Jádrem budou správní řízení zahajovaná na žádost především drážních dopravců, ve kterých bude rozhodovat, zda postupem provozovatele dráhy při poskytování nebo naopak omezování přístupu na dráhu nebyl porušen zákon o dráhách. Při zjištění porušení pak bude provozovateli dráhy rozhodnutím ukládat nápravná opatření nebo ukládat pokuty při zjištění porušení zákona. Nový regulační úřad bude také prověřovat, jestli komerční linky a jejich provozování nenarušuje hospodářskou vyváženost spojů vypravovaných v závazku veřejné služby. Podle unijního práva totiž má takové narušení negativní dopad. Komerční doprava se soustřeďuje primárně na silně využívané spoje a časy s vysokou frekvencí cestujících, potřeby cestujících je ale třeba pokrýt i na méně frekventovaných tratích a v méně využívaných časech.

O opakované výběrové řízení na pozici předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se již začala zajímat Evropská komise.

16. 02. 2017 Trať z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště vyjde na 31 mld Kč

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/trat-z-prahy-do-kladna-s-odbockou-na-letiste-vyjde-na-31-mld-kc/1450968>)

Cena za modernizaci trati z pražského Masarykova nádraží do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla vyjde na 31 miliard korun. Původně ministerstvo dopravy předpokládalo cenu zhruba o deset miliard nižší. Důvodem jsou vyšší ceny stavebních prací oproti době, kdy se zpracovávala studie proveditelnosti. Na dnešní veřejné prezentaci projektu to uvedl Bohuslav Stečinský ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Stavbu prodraží i varianta trasy vedené tunelem pod Střešovicemi. "V době zpracování studie proveditelnosti byla cena stavebních prací výrazně nižší. V posledních třech letech je ale trend cen staveb opačný," uvedl náměstek ředitele Stavební správy západ SŽDC Stečinský. Zvýšení původně předpokládané ceny má rovněž souvislost s výběrem vedení části trati v pražské zástavbě tunelem. Od Dejvic by trať až k Veleslavínu měla vést pod střešovickým masivem dvěma jednokolejnými raženými tunely v hloubce až 80 metrů. Portály ražených tunelů jsou plánovány v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín. Cena takového tunelu se pohybuje kolem jedné miliardy korun na kilometr délky, správa železnic proto předpokládá, že ražba vyjde na tři až 3,5 miliardy korun.

Ambicí správy železnic je zvýšit počet cestujících vlakem mezi Kladnem a Prahou ze současných 6 000 na 24 000. Dalších 20 000 cestujících by podle projektu mohlo cestovat na pražské letiště a z něj. Cesta od letištních terminálů na nejbližší přestup na metro na Veleslavíně by měla trvat 11 minut, celá trasa na Masarykovo nádraží má trvat 25 minut.

O modernizaci trati do Kladna a vybudování železničního spojení na letiště v Ruzyni se mluví od 90. let. Kromě modernizace trati z Masarykova nádraží se dříve uvažovalo i o možnosti vést vlaky z letiště přes takzvaný Pražský Semmering, tedy železnici mezi Smíchovem a Řepy. To by mělo výhodu v tom, že by spoje nekončily na Masarykově nádraží, ale na významnějším hlavním nádraží.

18. 02. 2017 Vlakové neštěstí v Belgii: Jeden mrtvý, desítky zraněných (Leuven)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2039470-vlakove-nestesti-v-belgii-jeden-mrtvy-desitky-zranenych>)

Jeden člověk zemřel a více než dvacet utrpělo zranění při železniční nehodě v Belgii. Poblíž nádraží v Lovani vykolejila krátce po odjezdu část vlaku, sjela z náspu a převrátila se na bok. V soupravě byla v tu dobu asi stovka cestujících. Záchranáři uvedli, že našli jednoho mrtvého, což následně potvrdil i starosta Lovaně Louis Tobback. „Oběť, která zemřela, se nenacházela ve vlaku,“ řekl podle webu deníku La Libre Belgique. Asi 25 lidí se zranilo, dva jsou ve vážném stavu. Co nehodu způsobilo, se zatím vyšetřuje. Místo neštěstí už navštívil belgický premiér Charles Michel. Doprava na trati mezi Lovaní a Brusel, který je vzdálen 25 kilometrů, byla pozastavena. Loni v červnu zahynuli nejméně tři lidé a devět jich bylo zraněno při vlakovém neštěstí ve městě Hermalle-sous-Huy nedaleko Lutychu. K ještě tragičtější nehodě došlo v únoru 2010, kdy zemřelo 18 lidí při srážce dvou osobních vlaků v Halle jihozápadně od belgické metropole.



19. 02. 2017 Politici chtějí novou trať pro turisty na Králicku. Za stamiliony korun (Červený Potok – Dolní Morava)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/kraj-postavi-trat-dolni-morava-zeleznice-dotace-ftm-pardubice-zpravy.aspx?c=A170217_155903_pardubice-zpravy_jah)

Pardubický kraj by chtěl postavit novou železniční trať do turistického areálu v Dolní Moravě. Asi čtyřkilometrový úsek ve členitém terénu by však stál stamiliony. Peníze by měla dát Unie. Do Dolní Moravy na Králicku by podle krajských politiků měla vést nová železniční trať. Nejdříve to byl jen nápad, který hejtmán Martin Netolický z ČSSD zdánlivě s nadsázkou zmínil loni v létě. Tehdy obec pod Králickým Sněžníkem zahltili turisté toužící vyšplhat na novou populární atrakci Stezka v oblacích. Vedení kraje to však myslí vážně. Pardubický kraj dal projektantům z firmy Sudop za úkol vymyslet napojení Dolní Moravy na železnici, která vede pět kilometrů vzdáleným Červeným Potokem. Areál plný sjezdovek, hotelů i letních turistických atrakcí v údolí Moravy by podle hejtmána mohl napodobit některá rakouská horská střediska, v nichž vlaky zjednodušují cestování turistů. „Uznávám, že je to u nás neobvyklé, ale v zahraničí to má spoustu vzorů. Proč o tom nepřemýšlet?“ uvedl.

Miliarda za vlak pro turisty? To už je příliš

Výsledkem snahy projektantů byl ekonomický nesmysl. Všechny čtyři varianty, které navrhli, by podle předběžných propočtů stály přes miliardu korun. „Špatné by to nebylo, ale ta cena!“ řekl místostarosta Dolní Moravy Ladislav Janočko. Přes miliardu by stálo i zdánlivě nejjednodušší řešení, totiž že by se trať od železnice odpojila v oblouku v Červeném Potoce. Kvůli členitému terénu by se to neobešlo bez mostů či tunelu pod dnešní bobovou dráhou. Krajská vláda se přesto svého plánu nevzdala. Projektanti dostali za úkol přepracovat návrh trasy vedoucí z Červeného Potoka tak, aby železnice končila po čtyřech kilometrech u bobové dráhy – tedy u chaty U Slona. Turisté by museli dál jít po svých. „Varianta, kterou jsme zvolili, je nejúspornější,“ uvedl náměstek hejtmána Michal Koryš (ODS). „Trasa by byla výrazně kratší, očekáváme velkou úsporu nákladů,“ uvedl hejtmán Martin Netolický (ČSSD). Přesto kraj musí počítat s tím, že náklady se budou počítat na stamiliony. A to se opozici nelíbí. „To jsou absolutně nesmyslné náklady na sanaci území, které se bez vazby na dopravní infrastrukturu rozvíjí ze soukromých peněz pro soukromé vlastníky. Kraj tam přitom z dotačních peněz už poslal velké peníze,“ uvedl krajský zastupitel Jan Řehounek z hnutí ANO. „Beru to jen jako návrh, musíme zjistit, zda je reálný. Zda by se na tom byla ochotna podílet Správa železniční dopravní cesty,“ řekl Koryš. Hejtmán uvedl, že krajský rozpočet by stavbu v žádném případě neplatil. Kraj chce být podle něj připraven na to, že na konci plánovacího období zůstanou v eurofondech nevyčerpané peníze. Když bude mít připravený projekt železnice do Dolní Moravy, může podle něj dotaci získat. „Podobným způsobem bylo vyřešeno napojení letiště Ostrava Mošnov. Díky tomu, že se nedočerpával program OPD doprava, byl podpořen tento projekt,“ uvedl Netolický. Železniční napojení ostravského letiště stálo nakonec půl miliardy korun.

Podle zastupitele Jana Řehounka by měl kraj nejdříve zjistit, zda by po nové trati vůbec někdo jezdil a zda problémy nevyřeší nasazení autobusů. „Řešit problémy s nedostatkem parkovacích míst v lokalitě stavbou železnice je obecně úsměvné,“ uvedl. Vedení Dolní Moravy příliš nevěří tomu, že se sny o nové železnici zhmotní do něčeho jiného, než jsou jen studie a projekty. „Asi by to byla úzkokolejka, nic velkého, pár vagonů by pendlovalo tam a zpátky a na začátku obce by bylo velké záchytné parkoviště. Jenže za ty peníze to nikdo nepostaví,“ uvedl místostarosta Ladislav Janočko.

20. 02. 2017 Šestnáct miliard zrychlí trať na Slovensko. Vlaky posviští stošedesátkou (Hranice na Moravě – Horní Lideč)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sestnact-miliard-zrychli-trat-na-slovensko-fez/-eko-doprava.aspx?c=A170217_171319_eko-doprava_rts)

Správa železniční dopravní cesty chystá zásadní zrychlení pro spojení mezi Moravou a Slovenskem přes Valašské Meziříčí. Za šestnáct miliard by měly vlaky jezdit rychlostí sto šedesát kilometrů v hodině. Cestující se současně dočkají nových dopravních terminálů, které připravují města podél trasy. Hodnocení proveditelnosti už projednala centrální komise ministerstva dopravy. „Studii vzala komise na vědomí a zadala SŽDC, aby ji vypracovala ve dvou variantách,“ řekl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Jedná se o první důležitý krok, následovat by mělo samotné projektování. To už na některých úsecích může začít, dvě varianty se týkají jen některých úseků.

Dosud vlaky na trase jezdí většinou maximálně osmdesát kilometrů rychlostí, jen na některých úsecích dosáhly v roce 2015 mírného zrychlení. Trať prošla poslední výraznou modernizací ve druhé polovině 60. let, je tak v současné době ve všech svých provozních oblastech na hranici fyzické a morální životnosti.

Zakázka na deset let

Součástí návrhu modernizace je stavba přeložky z Hranic nad Moravě do Milotic nad Bečvou tunelem. „Je to prakticky vybudování koridorové trati z Hranic do Valašského Meziříčí,“ řekl Petr Pšenička ze SŽDC na jednání zastupitelstva ve Valašském Meziříčí. Podle něj půjde o zakázku na deset let, stavět by se mělo začít v ideálním případě příští rok. Právě u přeložky však bude ještě centrální komise zkoumat, zda se vyplatí. „Trať je klíčová pro spojení se Slovenskem, spojení přes Vsetín je neustále posilováno i kvalitou vozů. Je to současně i jedna z prioritních tras pro nákladní dopravu,“ dodal. České dráhy například od letošního jízdního řádu nasadily na rychlíky ze Vsetína výrazně lepší vozy, než jezdily v minulosti.

Jednou z nejdražších položek na modernizované trati bude přeložka z Hranic do Milotic. Projektanti namísto složitějšího trasování podél Bečvy navrhli dva tunely o délce 1 250 metrů a 240 metrů. Pro cestující by měla modernizace znamenat výrazné zkrácení jízdních dob. Například jízdu z Hranic do Valašského Meziříčí zvládne rychlík namísto současných dvaadvaceti minut za dvanáct, osobní vlak namísto jednatřiceti minut dorazí za patnáct. V úseku mezi Valašským Meziříčím a Horní Lideč nebude zrychlení už tak zásadní, plány počítají se zvýšením traťové rychlosti nejméně na sto dvacet kilometrů v hodině. Horský profil trati větší zrychlení neumožňuje.

Nové terminály a modernizace

SŽDC chystá v regionu i jiné velké investice: deset miliard korun má jít do trati z Valašského Meziříčí do Ostravy přes Frýdek-Místek. Počítá se s elektrifikací celé trati a zkrácení jízdních dob na zhruba polovinu. Centrální komise schválila zatím k další přípravě úsek Ostrava – Ostravice, pro úsek z Frýdlantu nad Ostravicí do Valašského Meziříčí musí ještě SŽDC aktualizovat plány. Kromě vylepšení samotné železnice by se měli cestující dočkat i nových dopravních terminálů ve Valašském Meziříčí, Vsetíně a Hranicích, aby lidé mohli snáze přestupovat mezi vlaky a autobusy. Zaplatit by je měla města s využitím evropských dotací. Ve Vsetíně už radnice odkoupila část potřebných pozemků. SŽDC zatím plánuje rekonstrukci nádraží, k němu by se mělo připojit i autobusové nádraží. Ve Valašském Meziříčí schválená studie počítá s vybudováním deseti krytých nástupišť a dalších šesti míst pro parkování autobusů. Vzniknout má i společná nádražní budova s čekárnou a toaletami.



20. 02. 2017 České dráhy podruhé zrušily miliardový tendr na lokomotivy do Německa (Praha – Hamburg)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-podruhe-zrusily-miliardovy-tendr-na-lokomotivy-do-nemecka-1mk-eko-doprava.aspx?c=A170220_091040_eko-doprava_suj)

Českým drahám se nedaří vybrat lokomotivy, které by měly umožnit od prosince provoz přímých vlaků z Prahy do Hamburku bez nutnosti přepřahu v Drážďanech. Soutěž na jejich pronájem už podruhé zrušily. Nejde o malou zakázku, vždyť hodnota desetiletého kontraktu je odhadována na 1,3 miliardy korun. Opětovné zrušení vyplývá z informací ve věstníku veřejných zakázek. „Důvodem je úprava zadání v bodu, který se týká vybavení lokomotiv ETCS,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. ETCS je mezinárodní železniční zabezpečovač. Podle Českých drah je stále na soutěž ještě dostatek času, pronajaté lokomotivy potřebují uvést do provozu od prosince. Nové zadávací řízení vyhlásil dopravce v pátek 17. února, termín pro podání nabídek je 27. března.

První soutěž vypsalý České dráhy už v dubnu loňského roku, na podzim ji ale zrušily kvůli upřesnění zadávací dokumentace. Teď soutěž ruší prakticky ze stejného důvodu. České dráhy hledají desetiletý pronájem expresních vícesystémových elektrických lokomotiv pro rychlost 200 km/h. V oboru se nejčastěji mluví o tom, že půjde o lokomotivy Siemens Vectron, které jsou na evropském trhu čím dál úspěšnější. Kromě trasy do Hamburku by měly jezdit například i z Prahy do Lince. Národní dopravce má sice vícesystémové lokomotivy na takovou rychlost od Škody Transportation, ty ale nezískaly povolení pro provoz od tamějšího správce infrastruktury především kvůli obavám z poškozování mostů.

Lokomotivy musí umět jezdit aspoň dvoustovkou

Poptávané lokomotivy mají splnit náročné požadavky na mezistátní expresní dopravu. Musí jít o třísystémové stroje pro oba v České republice využívané systémy 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC a pro systém využívaný v Německu a v Rakousku 15 kV 16,7 Hz AC. Rychlost musí být nejméně 200 km/h a výkon nejméně 5 000 kW. Lokomotivy musí být schváleny pro provoz v České republice, ale také v Německu, v Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Součástí pronájmu musí být také zaškolení strojvedoucích a technického personálu a zajištění servisu v oblasti údržby a oprav, včetně zajištění náhradních dílů.

20. 02. 2017 Cestující ve středních Čechách a v Praze dostanou další nové vlaky (Praha – Kladno...)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28685/>)

České dráhy nakoupí 10 nových motorových jednotek pro regionální dopravu v Praze a ve Středočeském kraji. Vozidla by měla mít kapacitu 120 míst a dopravce je chce nasadit především na linku Praha Masarykovo nádraží – Kladno, včetně části přímých spojů z Prahy pokračujících do Kralup nad Vltavou, případně do Rakovníku. „Příměstská doprava, která kombinuje výhody regionální a městské hromadné dopravy, se velmi dynamicky rozvíjí v celé Evropě. V okolí velkých aglomerací nám ve vlacích rychle přibývají cestující a tato linka není výjimkou. Je to dáno stavem silniční dopravy v metropoli, omezením parkování v některých lokalitách Prahy, ale také vznikem nového logistického centra v Dobrušce,“ vysvětluje předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek a pokračuje: „My jsme v Hostivici ve spolupráci s městem vytvořili zpevněnou plochu, kde mohou řidiči odstavit svá auta a pokračovat dál našimi vlaky. Bohužel, stav železniční infrastruktury neumožňuje další zahuštění spojů.“ „Trať na Kladno je jednokolejná a její kapacita je prakticky vyčerpána. Například v ranní špičce tam jedou směrem do Prahy čtyři vlaky za hodinu. Další se mezi ně už vložit nedají, proto potřebujeme moderní jednotky s vyšší kapacitou, abychom zákazníkům dopřáli lepší kulturu cestování. A protože se záměrem souhlasí i vedení Středočeského kraje, které chce ve spolupráci s Českými drahami dál pokračovat, udělila Dozorčí rada akciové společnosti předchozí souhlas,“ dodává její předseda Milan Feranec. Po provedení ohlášené modernizace trati na Kladno budou motorové jednotky nasazeny na jiné výkony v rámci kraje.

V nejbližší době tak vyhlásí České dráhy nadlimitní veřejnou zakázku podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, jejímž předmětem bude nákup 10 nízkopodlažních motorových jednotek, které umožní i pohodlnou přepravu imobilních cestujících. Vlaky mají být klimatizované, s rychlostí minimálně 120 km/hod a kapacitou minimálně 120 míst. „Rádi bychom, aby se první nové jednotky objevily mezi Prahou a Kladnem už v průběhu roku 2019,“ uzavírá Pavel Krtek.

21. 02. 2017 Proti všem. U vesnického nádraží se plánuje podchod, který nikdo nechce (Malá Skála)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-male-skale-planuji-podchod-d1g/eko-doprava.aspx?c=A170220_160343_eko-doprava_fih)

Nádraží v Malé Skále má projít v příštích letech rozsáhlou modernizací. I když má přinést cestujícím větší komfort, obec i kraj jsou proti a považují přestavbu v podobě navržené Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) za zbytečně velkou a drahou. Největší rozruch a odpor vzbuzuje především myšlenka na vybudování podchodu. I když jde o malé nádraží, kterým denně projdou většinou maximálně stovky lidí, SŽDC ho na nádraží chce společně s novými nástupišti vybudovat. Správa přišla s plánem na podchod už před více než rokem, nyní začalo územní řízení. Podchod vysvětluje evropskou normou, podle které se měly upravit podmínky tak, aby se mezi nástupišti mohli pohybovat i nevidomí. Zatímco v Německu či Polsku něco takového řeší malé závory se zvukovou signalizací, v Česku vymysleli podchod. Jenže mezitím došlo ke změně legislativy. „Díky tomu nebude nutné budovat podchody ve všech modernizovaných stanicích, ale pouze tam, kde je to účelné. Právní úprava bude účinná od prvního dubna 2017,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar. Plán počítá s tím, že se stanice posune více do středu obce. Ani z toho nejsou místní nadšeni. Podle starosty Malé Skály Michala Rezlera obec rekonstrukci stanice podporuje, má ale rozdílný pohled na provedení stavby. Jednak si myslí, že by stačilo opravit stávající budovu a nádraží neposouvat o 220 metrů blíže obci. Podle Rezlera je na poměrně úzkém místě velký provoz nákladních i osobních aut a chodců.

Hlavním problémem pro obec je ale chystaný podchod. „Požadujeme, aby byl místo něho zřízen centrální úroňový přechod, jakmile ho legislativa umožní. V současné době se čeká na prováděcí vyhlášku, která upřesní technické podmínky zabezpečení přechodů,“ řekl Rezler. Když SŽDC poprvé plány obci ukázala, chyběly v nich například i toalety. Podobně je proti podchodu například Pavel Blažek z firmy Korid LK, kterou vlastní Liberecký kraj a řeší dopravní obslužnost. „Vítáme zkrácení jízdních dob, ale podchod považujeme za zbytečnost a komplikaci pro cestující,“ dodal Blažek.

Podchod za 12 milionů

Výrobce zabezpečovacího zařízení AŽD Praha má už připravené řešení pro přechod bez podchodu. Místo něj by vznikl úroňový přechod zabezpečený světelnou signalizací. Jednatel firmy Zdeněk Chrdle ho přirovnává k semaforu na přechodech pro chodce. „Pokud se stane, že dojde k poruše – cestou návěstidla dostane strojvedoucí a poté řídící dispečer informace, že se něco děje a vlak musí jet přes přechod krokem a houkat,“ dodal Chrdle. Podle něj je takové řešení levné a plně bezpečné, lze ho doplnit i malou závorou.

Celkové náklady stavby jsou 185 milionů korun. Nejde ale jen o samotné nádraží, ale například i výměnu zabezpečovacího zařízení na okolních úsecích. Samotný podchod má rozpočet 12 milionů korun. „Analýza přínosů a nákladů prokázala efektivitu stavby, zejména z důvodu umožnění kratšího intervalu mezi vlaky a zvýšení jejich rychlosti,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Správa železniční dopravní cesty však sama připouští, že budování podchodu je problematické jak z důvodu vynaložených investičních nákladů, tak i nepohodlí cestujících, kteří musí do podchodu po schodech. Přesto ale požádala o územní rozhodnutí ještě ve verzi s podchodem. Podle mluvčího Marka Illiaše čekají na prováděcí vyhlášku. „Jakmile k tomu dojde, je SŽDC připravena návrh podchodu ve stanici Malá Skála přehodnotit, přičemž důležité slovo při tom bude mít rovněž obec,“ tvrdí Illiaš. Podle něj dosud nemají jinou možnost, než vybudovat podchod. „Projektová dokumentace byla zpracována před změnou zákona v loňském roce,“ dodal Illiaš. Na otázku, zda neví o někom, kdo s podchodem kromě SŽDC souhlasí, uvedl, že na jízlivé dotazy nebude odpovídat. Správa tvrdí, že na jednokolejných tratích se snaží najít úspornější řešení než podchody, přesto je projektují na třech dalších stanicích. „Zdá se mi to jako nevhodné nechat projekt s podchodem projít územním řízením. V případě změny by totiž muselo proběhnout územní řízení znovu,“ dodal starosta Rezler.

21. 02. 2017 Ostudné nádraží v Mladé Boleslavi má po letech šanci na proměnu (Mladá Boleslav hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/nadrazi-mlada-boleslav-rekonstrukce-dvp-/praha-zpravy.aspx?c=A170221_2307270_praha-zpravy_nub)

Vlakové nádraží v Mladé Boleslavi je v současné době spíš pro ostudu. Nejspíš se ale dočká velké rekonstrukce, o které se hovoří už roky. Poblíž nádraží podle plánů vznikne také síť záchytných parkovišť. Středočeský kraj investuje i do jiných nádraží, v příštích dvou letech přispěje na opravy 120 milionů korun. Když náměstkovi středočeské hejtmanky Františku Petřýlovi (ANO), který bydlí

nedaleko hlavního nádraží v Mladé Boleslavi, přijede domů návštěva, raději s ní jede jinudy. „To proto, aby se mě neptali: To je nádraží města, kde se vyrábějí ta pěkná, moderní auta?“ říká Petrtýl. „Je to jednoduše ostuda Mladé Boleslavi,“ dodal náměstek odpovědný za dopravu v kraji. Není to nový problém, mladoboleslavská drážní budova chátrá už desítky let, mnozí cestující se tam hlavně v noci bojí čekat na spoj. Teď to konečně vypadá, že by se po letech slibů mělo s rekonstrukcí konečně začít. „Jsem přesvědčen, že ještě do konce příštího roku začneme stavět,“ řekl ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Surý.

Na opravu budovy začala tlačit mladoboleslavská automobilka Škoda, pro kterou je nákladní i osobní doprava po železnici důležitá. Převazuje po ní vyrobená auta i materiál a za prací tam dojíždějí tisíce lidí. „Musíme společně pracovat na tom, aby se daly dohromady všechny odpovědné strany a nádraží se konečně opravilo. Jeho stav by měl daleko více odpovídat významu a atraktivitě tohoto města,“ řekl člen představenstva Škody Auto Bohdan Wojnar. Škodovka začala spolupracovat s radnicí v rámci Výboru o spolupráci, který vznikl po předloženském sporu o navýšení daně z nemovitosti. Firma finančně podpoří důležité investice ve městě. Pomoci chce ale právě také vyjednáváním velkých investic, o nichž se roky mluví, ale stejně dlouho nekoná.

Tlak automobilky pomohl i vzniku tangenty

Na seznam takových investic patřila dlouho i výstavba nové silnice z mladoboleslavského sídliště kolem Škodovky, takzvaná severovýchodní tangenta. Právě tlak automobilky pomohl k tomu, že po letech dohadů byla předloni konečně otevřena. „V pondělí jsme na nádraží v Mladé Boleslavi svolali setkání zástupců automobilky, vedení Správy železniční dopravní cesty a pozvání přijal také předseda Poslanecké sněmovny Jan Hamáček, aby se rozhodlo, jaký bude postup,“ řekl zastupitel a vedoucí výboru pro spolupráci města se Škodovkou Robin Povšík (ČSSD). „Výsledkem je příslib nádraží. Na schůzce se rozhodlo, že generální ředitel SŽDC vydá pokyn pracovat na demolici nádraží a připravit stavbu nového. To by mělo být hotové nejdéle v roce 2019,“ uvedl Povšík. Podle Petrtýla musí hejtmanství řešit stav i dalších nádraží na svém území. „Železniční spojení ve středních Čechách je páteří sítí, bez níž by spojení v kraji nefungovalo. Vlakem do Prahy dojíždí denně kolem 130 tisíc lidí,“ řekl Petrtýl. Kdyby podle něho všichni přestoupili na osobní automobilovou dopravu, zatížilo by střeďočeské silnice kolem dalších 60 tisíc aut.

Opravy a vylepšení se loni dočkala nádraží v Dobříši i Březnici na Příbramsku a také v Kostomlatech nad Labem na Nymbursku. Zkulturnit by podle Petrtýla ale potřebovala i další, například v Kolíně. SŽDC letos a příští rok plánuje opravit stanice Praha-Dejvice, Uhlířské Janovice, Benešov u Prahy, Český Brod, Neratovice, Hořovice, Brandýs nad Labem, Kladno, Kutná Hora, Praha-Braník, Nymburk město, Ledebč, Davle a Nové Strašecí. Záleží na tom, na které projekty vystačí peníze, k dispozici by mělo být kolem 120 milionů korun. Kraj chce také poblíž nádraží budovat síť záchytných parkovišť. „Chceme se na to nyní soustředit, budeme za tímto účelem čerpat evropské dotace. Záchytná parkoviště mohou ulehčit dopravě, lidé absolvují jen část cesty autem, zbytek pojedou hromadně vlakem,“ říká Petrtýl.

Starou budovu strhnou

Potíž je v tom, že takové sliby nejsou nové, politici rekonstrukci mladoboleslavského hlavního nádraží slibovali už před předminulými krajskými volbami. Projekt se ale nikdy neuskutečnil. „O rekonstrukci hlavního nádraží v Mladé Boleslavi se hovořilo několikrát a nikam se dosud nepokročilo, což považuji za problém, který je nezbytné řešit. Zároveň chceme dát impuls k řešení nedostatečného spojení města s okolními sídly, tedy modernizovat koridor Praha – Mladá Boleslav – Liberec,“ řekl Hamáček. Kromě tlaku politiků a automobilky navíc od loňského roku přešla nádraží z majetku Českých drah pod SŽDC, jejíž ředitel považuje přestavbu mladoboleslavské stanice za prioritní. Ještě před půl rokem přitom oficiálně na tuto akci pro letošní ani příští rok peníze nebyly. „Nemohu ručit za minulost, protože ještě do konce loňského června patřilo nádraží Českým drahám. Nyní patří pod SŽDC a v rámci kraje spatřujeme jeho rekonstrukci jako prioritní,“ říká Surý. Na přestavbu je podle něj zatím plánována částka kolem 57 milionů korun, stavební práce mají začít do konce příštího roku. Nejpravděpodobnější variantou se jeví zbourání stávající budovy a stavba nové, což by si ale zřejmě vyžádalo vyšší náklady. Současná zchátralá budova nemá žádnou architektonickou hodnotu.

22. 02. 2017 Přesnost vlaků se loni zvýšila o 3 procenta (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28700/>)

Přesnost vlaků se loni zvýšila meziročně o 3,3 %, když dosáhla podle údajů dopravce 89,9 %. Podle standardů Mezinárodní železniční unie tak provozovaly České dráhy celkem 2,2 milionu vlakových spojů včas. Ke zvýšení přesnosti vlaků tak dochází po roce 2015, kdy dosáhl objem investic a s tím

spojených výluk na české železnici rekordního rozsahu. Výluky tehdy ovlivňovaly provoz na nejvytíženějších koridorech, například mezi Běchovicemi a Úvaly či v uzlu Olomouc na frekventované trati z Prahy na východ republiky. Ovšem velký objem prací pokračoval na železniční infrastruktuře také loni. Přesnost jízdy vlaků národního dopravce se zlepšila ve všech ukazatelích. V dálkové dopravě stoupla přesnost spojů dokonce o 5,7 % ze 72,1 % v roce 2015 na 77,8 % v roce 2016, a to i přesto že došlo k výraznému zkrácení cestovních časů a zrychlení dopravy na některých tratích. V regionální dopravě se přesnost vlaků zvýšila o 3,1 % z 87,8 % předloni na 90,9 % v loňském roce. Výrazně klesl počet zpožděných vlaků, a to na 325 tisíc spojů za rok z celkového počtu téměř 2,5 milionu vlaků vedených za rok.

Nejčastější příčinou zpoždění spojů v loňském roce bylo křížování vlaků nebo čekání na předjetí vlakem vyšší kategorie (sled vlaků), dále vliv výluk, čekání na přípoj (maximální garance zajištění přípojů pro cestující při zdržení přípojných vlaků) a také zvýšená frekvence cestujících, tedy prodloužení pobytu na stanicích z důvodu výstupu a nástupu cestujících. České dráhy mohly ovlivnit přesnost vlaků pouze z 15 %, na straně infrastruktury vzniklo 30 % zdržení a více než 50 % zpoždění připadá na další vlivy mimo železnici. Ve 2 % případů ze všech více než 2 a půl milionu sledovaných spojů vzniklo zpoždění na síti zahraničních železnic a bylo jízdou vlaku přeneseno do Česka. Jedná se hlavně o mezistátní spoje. Přesnost samotných mezistátních vlaků u nás ovlivňuje zpoždění "přivezené" ze zahraničí v přibližně 40 % případech.

Významným faktorem ovlivňujícím přesnost českých vlaků v posledních dvou letech byla rozsáhlá modernizace infrastruktury, rekordní investice a z toho plynoucí výluky, a to i na důležitých a frekventovaných tratích a v uzlech, např. mezi Běchovicemi a Úvaly, v oblasti Plzně, Prahy nebo Olomouce. Svůj vliv na přesnost vlaků má i malý podíl vícekolejných tratí, které umožňují plynulejší a přesnější provoz, odstraňují křížování vlaků, nebo dokonce zcela oddělují expresní a příměstskou osobní dopravu a nákladní dopravu. Zatímco v Česku je jen přibližně 20 % tratí dvou- a vícekolejných, na Slovensku je to 28 %, v Rakousku 43 % a v Německu dokonce 55 % tratí. Například v saských Drážďanech pouze s půl milionem obyvatel a v jejich okolí jsou nejdůležitější tratě čtyřkolejné a je na nich oddělen provoz regionálních vlaků S-Bahn, expresních a nákladních vlaků.

22. 02. 2017 Stavba karlovarského nádraží finišuje, má pět měsíců zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/karlovarsky-kraj-karlovy-vary-nadrazi-horni-odbavovaci-hala-prv-vary-zpravy.aspx?c=A170222_2307540_vary-zpravy_prz)

S pětiměsíčním zpožděním finišují práce na výstavbě nové odbavovací budovy karlovarského horního nádraží. Dodavatel bude platit penále. Podle Marka Illiaše, mluvčího Správy železniční dopravní cesty, je březnový termín dokončení stavby reálný. „Při posledním kontrolním dni nás o tom opět ubezpečil zhotovitel,“ upřesnil mluvčí. Úplně prvním termínem dokončení byl květen loňského roku. Společnost Skanska, která nádraží staví, ovšem kvůli problémům s podložím při založení stavby posunula termín na říjen. Ani tento závazek se však nepodařilo dodržet. Pro dodavatele stavby to bude znamenat penále. „Penalizovat zhotovitele určitě budeme, výši postihu jsme ale ještě nepočítali. Velmi závisí právě na konečném termínu uvedení nádraží do provozu a případně na odstraňování nedodělků a smluvních pokut v souvislosti s nimi,“ konstatoval Illiaš. Už dříve ale naznačil, že by se penále mělo pohybovat v řádu jednotek milionů korun.



22. 02. 2017 Vysokorychlostní trať z Prahy do Brna vyjde na 120 až 160 miliard

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vysokorychlostni-trat-z-prahy-do-brna-vyjde-na-120-az-160-miliard/1453174>)

Výstavba vysokorychlostní železniční tratě z Prahy do Brna vyjde, podle navrhovaných variant, na 120 až 160 miliard korun. Trasa kudy povede by měla být známa v roce 2019. Nová trať by měla také ulehčit dojíždění lidem ze středních Čech do Prahy. Novinářům to po jednání se zástupci Prahy, Brna a tří dotčených krajů řekli premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD) a ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). V březnu by Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) měla vyhlásit soutěž na zpracování studie proveditelnosti, která by také měla zajistit hodnocení dopadu koncepce na životní prostředí (SEA). "Měly by být vyhodnocovány tři stupně rychlosti – 250, 300 a 350 km/h v tom úseku Praha – Brno – Břeclav. Současně, ta studie je důležitá proto, aby se vyhodnotily všechny možné varianty

trasy," dodal premiér. Podle Sobotky bude trať důležitá i pro lidi, kteří dojíždějí ze středních Čech do Prahy. Týkat by se to mohlo například okresů Kutná Hora, Kolín či Benešov. "Železnice mezi středními Čechami a Prahou je dneska silně přetížená, jakékoliv další železniční koridory, které by tady vznikly, odlehčí tu dopravu," řekl Sobotka. Celý projekt vysokorychlostní železnice v ČR vyjde podle ministra dopravy Dana Toka bez rezerv na téměř 500 miliard. Jen plánovaný úsek Praha – Brno bude stát podle zvolené trasy 120 až 160 miliard korun.



První projekty vysokorychlostních tratí jsou nyní teprve ve fázi studií.

Nejblíže k výstavbě jsou vysokorychlostní tratě z Prahy do Německa přes Drážďany a právě z Prahy do Brna a do Břeclavi. I tyto první projekty jsou však zatím ve fázi, kdy stavba přichází v úvahu nejdříve kolem roku 2030. Např. Sasko usiluje o to, aby stavba vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Drážďany získala v německém plánování dopravní infrastruktury vysokou prioritu. Na začátku února to uvedl předseda saské zemské vlády Stanislaw Tillich.

23. 02. 2017 České dráhy podaly žalobu proti pokutě od antimonopolního úřadu (řada 844)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-podaly-zalobu-proti-pokute-od-antimonopolniho-uradu-1329141>)

České dráhy podaly žalobu proti pokutě 200 tisíc korun, kterou dostaly koncem loňského roku od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za nákup 31 vlaků od polské firmy Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding. Případem se bude zabývat Krajský soud v Brně. Firma už také zaplatila pokutu. "Pokuta byla splatná na základě pravomocného rozhodnutí ÚOHS, tudíž měly České dráhy povinnost ji uhradit a uhradily ji. Vzhledem k tomu, že s rozhodnutím ÚOHS ale nesouhlasíme, podali jsme proti rozhodnutí správní žalobu tak, jak nám právní řád umožňuje," uvedl mluvčí firmy Petr Štáhlavský. České dráhy podle úřadu nezákonně měnily smlouvu. Za podobné provinění dostaly stejnou pokutu už v listopadu, tehdy šlo o 15 třívozových elektrických souprav. Úřadu vadil dodatek ke smlouvě, jenž měnil ustanovení týkající se smluvní pokuty. "Zadavatel neměl být nově oprávněn požadovat smluvní pokutu za prodlení s dodávkou jednotky za dobu, kdy tato jednotka bude ve zkušebním provozu s cestujícími," uvedl už dříve předseda ÚOHS Petr Rafaj. Podle něj dodatek podstatně změnil smlouvu a postup zadavatele mohl ovlivnit výběr nejhodnější nabídky. Vybraný dodavatel byl tedy změnou provedenou dodatkem zvýhodněn oproti dalším uchazečům.

23. 02. 2017 Konec obstrukcí. České dráhy budou moci tendrovat provoz na železnici

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/poslanci-schvalili-novelu-ktera-muze-resit-problem-cd-s-tendry-pvf-/ekonomika.aspx?c=A170223_110229_ekonomika_rts)

Sněmovna ve čtvrtek ve zrychleném režimu schválila poslancekou novelu zákona o zadávání veřejných zakázek, která má vyřešit problém státních firem s listinnými akciemi v případech, kdy se chtějí ucházet o veřejné zakázky. Problém se týká hlavně Českých drah, které se podle nového zákona o zakázkách nemohou účastnit tendrů na provoz na železničních tratích. České dráhy (ČD) totiž mají akcie v listinné podobě a podle zákona o Českých drahách je zaknihovat nemohou. Výjimku kvůli podobě akcií v zákoně o zakázkách mají firmy ve vlastnictví obcí či měst, ale ne státní firmy, jako jsou České dráhy. Skupina poslanců z různých klubů proto navrhla rozšířit výjimku i na akciové společnosti, jejichž akcie v souhrnné jmenovité hodnotě 100 procent základního kapitálu vlastní stát. Zástupce předkladatelů Jaroslav Faltýnek (ANO) popsal, že kdyby zákon zůstal v současném stavu, nemohly by se ČD soutěžit účastnit, případně by je z nich musel zadavatel vyloučit. „Tato novela v podstatě zvýší právní jistotu Českých drah, že nemohou být vyloučeny ze soutěží o veřejné zakázky,

například o zajištění dopravní obslužnosti krajů nebo státu," řekl po hlasování ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). „Ona je ta situace absurdní. Opravdu tady stát prokazuje, že vlastní státní podnik. Je to prostě omyl, který se dostal do zákona o veřejných zakázkách a my jsme ho tímto napravili," dodal. Až začne novela platit, neměl by už podle něj být ani stín pochybnosti, že se ČD mohou o veřejné zakázky ucházet.

Problémy měly i další státní firmy

Problémy s akciami mají podle dřívějších informací ministerstva dopravy i jiné státní podniky. V resortu ministerstva průmyslu mají listinné akcie například správce přenosové soustavy ČEPS a operátor energetického trhu OTE. Ťok již v listopadu uvedl, že problém s nezaknihovanými akciemi dráhy nevyřadí z tendrů na provoz na tratích. Noví dopravci vzeší ze soutěží by měli začít jezdit nejdříve v letech 2018 a 2019. Minimálně rok potrvá, než ministerstvo dopravy soutěže vypíše, a bude tak dost času rozpor v zákonech vyřešit, řekl tehdy. Schválenou poslanceckou předlohu nyní dostane k projednání Senát.

24. 02. 2017 Přerušení provozu kvůli spadlým stromům byla jen krátkodobá

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

Česko zasáhla ve čtvrtek večer a v dnešních ranních a dopoledních hodinách vichřice, která ovlivnila vlakovou dopravu především v západní části republiky. K přerušení provozu došlo během noci a dnešního rána na přibližně 15 traťových úsecích, řadu z nich se SŽDC podařilo během několika hodin opět zprovoznit. Krátce před devátou hodinou tak zbyvalo posledních pět nesjízdných úseků. Největší problémy jsme zaznamenali v okolí Volar, a to především v traťovém úseku Vimperk – Volary. Kolem poledne se SŽDC podařilo obnovit provoz na všech tratích, které zablokovaly spadlé stromy. Oproti původním plánům se již také podařilo zprovoznit i traťový úsek z Volar do Vimperka, kde SŽDC původně předpokládala obnovení provozu až během odpoledne.

24. 02. 2017 Chcete vlaky moc rychle. Úřad zrušil Českým drahám miliardový tendr

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uohs-zrusil-miliardovou-soutez-na-nove-vlak-y-ceskych-drah-pa2-eko-doprava.aspx?c=A170224_120938_eko-doprava_suj)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vydal klíčové rozhodnutí pro miliardové nákupy nových vozidel pro České dráhy. Poprvé zpochybnil krátké dodací lhůty, které dopravce požadoval a které dosud výrazně nahrávaly Škodě Transportation. Šlo o rámcovou smlouvu na dodávku dvacet elektrických jednotek za 4,6 miliardy korun, kterou České dráhy vypisovaly loni na jaře. Chtěl tak mít připraveného dodavatele vlaků pro případ, že by ministerstvo dopravy začalo soutěžit dopravce na provoz vnitrostátních rychlíků.

Na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se podle informací iDnes.cz kvůli soutěži obrátil švýcarský výrobce vlaků Stadler. Ten nákupy elektrických jednotek pro České dráhy kritizoval už v minulosti. Stadleru se nelíbila patnáctiměsíční doba na dodání, označil ji za příliš krátkou. Právě tento ukazatel zvyhodňuje domácího výrobce Škodu Transportation, která už má požadované jednotky v Česku schválené. Zahraniční firmy musí ke lhůtě na výrobu připočítat ještě měsíce na jejich schválení pro provoz v Česku. „Úřad shledal požadavek zadavatele spočívající ve stanovení lhůty pro dodání prvních dvou vlakových jednotek v minimální délce 15 měsíců od uzavření kupní smlouvy za nepřiměřený, neboť eliminoval většinu známých dodavatelů působících na trhu výroby kolejových vozidel," uvedl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Podobné soutěže si vypisali i soukromí dopravci, ti ale počítali nejméně s 24 měsíci na dodání. ÚOHS dal Stadleru za pravdu a soutěž nepravomocně zrušil. „V prvostupňovém rozhodnutí Úřad zakázku zrušil. Rozhodnutí předcházelo uložení předběžného opatření na zákaz uzavření smlouvy," řekl Rafaj. České dráhy sice podaly rozklad, současně ale samy od sebe tuto zakázku zrušily. „ČD v návaznosti na nové skutečnosti provedly analýzu zadávacích podmínek a rozhodly se přistoupit k jejich změně, zejména pokud jde o nastavený druh zadávacího řízení a harmonogram dodání," řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Škoda má na elektrické jednotky u Českých drah přitom prakticky monopol, i když v minulosti například porovnání ceny za sedačku v jedné soupravě ukázalo, že zahraniční výrobci jsou v soutěžích u jiných dopravců levnější. České dráhy zrušily současně i další velký tendr na dieselové jednotky. U něj byly podmínky na dodání stejné.

24. 02. 2017 Hledá se správce pražského hlavního nádraží, za rok dostane 24 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/soutez-szdc-na-spravu-hlavniho-nadrazi-v-praze-fla-eko-doprava.aspx?c=A170224_112022_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty vypsalá zakázku na firmu, která se bude starat o provoz budovy hlavního nádraží v Praze. Ročně jí chce platit 24 milionů korun. Vítěz soutěže by měl nahradit společnost ISS, která dosud nádraží roky spravuje. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) smlouvu s ní převzala loni na podzim, když stanici vymohla od Grandi Stazioni. „Spolupráce s ISS skončí uzavřením smlouvy s novým poskytovatelem z aktuálně běžící soutěže,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podle zadávací dokumentace zveřejněné na profilu zadavatele má mít vítěz soutěže na starost provoz odbavovací haly a Fantovy budovy. Součástí zakázky je i úklid, zajištění běžných oprav nebo bezpečnosti. Vítěz bude provozovat i veřejné toalety, které na nádraží jsou. Smlouva bude na rok, SŽDC očekává, že za tyto práce zaplatí 24 milionů korun.

Největší nádraží v zemi převzala loni SŽDC od Grandi Stazioni poté kvůli neplnění smlouvy. Původní nájemce se ale nehodlá vzdát a SŽDC zažaloval kvůli neplatnosti výpovědi. SŽDC mezitím plánuje, že opravu zbývající části nádraží, především historické Fantovy budovy, dokončí sama. Už letos na jaře současně skončí oprava zastřešení nástupišť. Grandi Stazioni mezitím změnila částečně i majitele. Z firmy podle zápisu zveřejněném v obchodním rejstříku zmizela Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD), která měla v české pobočce Grandi Stazioni podíl 39 %. Cena za transakci není známa.

27. 02. 2017 Zavádění evropského systému řízení železnic v ČR podle NKÚ vážne (ERTMS/ETCS)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/zavadeni-evropskeho-systemu-rizeni-zeleznic-v-cr-podle-nku-vazne/1454962>)

Zavádění evropského systému řízení železniční dopravy na české tratě vážne. Zabezpečení ETCS má jen 22 kilometrů tratí, přitom loni to podle původních plánů ministerstva dopravy mělo být víc než 1 300 km. Oznámil to dnes Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ). Poukázal také na to, že u komunikačního systému GSM-R vznikl monopol jednoho dodavatele. Za zpoždění u ETCS může dřívější vedení resortu a také pomalý vývoj technologie, uvedlo ministerstvo dopravy.

NKÚ prověřoval budování železničních systémů v letech 2009 až 2016, zkontroloval šest projektů dohromady za víc než 2,1 miliardy korun. Systémy GSM-R a ETCS má Česko podle EU zavést na více než 2 600 km tratí, v případě komunikačního systému GSM-R bylo v době kontroly hotovo na téměř 1 750 kilometrech. "Na zpoždění se podepsalo i to, že ministerstvo dopravy nevytvořilo závazný harmonogram pro zavádění těchto systémů. Aby měly systémy předpokládaný efekt, musí vzniknout oba," uvedl NKÚ. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) způsobují zaostávání technologie ETCS za systémem GSM-R technologické důvody. Zatímco GSM-R je autonomním systémem, který je nezávislý na okolních systémech a je možné jím vybavit i tratě se starším zabezpečovacím systémem, u ETCS tomu tak není. ETCS je třeba přímo navázat na provozovaná zabezpečovací zařízení. Některé starší typy zabezpečovačů je proto nejdříve nutné vyměnit za modernější, uvedl správce železniční infrastruktury. V současné době se ETCS zavádí v úseku Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav. Zároveň SŽDC připravuje výběrové řízení na pokrytí tratí v úseku Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín a Přerov – Česká Třebová v březnu a dubnu letošního roku. Na dřívějším pomalém zavádění evropských systémů se negativně podepsalo především zastavení přípravy dopravních staveb v letech 2010 až 2011, kdy ministerstvo dopravy vedl Vít Bárta, uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. "Zpoždění navíc nabral i samotný vývoj a testování technologie ETCS, což brzdí plány EU nejen v České republice, ale i v ostatních státech," dodal. Podle něj je ale nyní na konci přípravy několik významných staveb na páteřních tratích, které bezpečnostní systém zavádějí.

NKÚ upozornil, že není jasné, kolik bude zavedení evropských systémů stát, na základě odhadů dílčích cen stanovených ministerstvem dopravy lze cenu odhadovat na desítky miliard korun. Přínosy pro železniční dopravu přitom ministerstvo nebude moci vyhodnotit, protože pro posouzení stanovilo nevhodné indikátory. Podle Neřolda byla účelnost systémů standardně posouzena "na základě studie proveditelnosti a platných metodik" a odhadovat jejich přesnou cenu na roky až desítky let dopředu není při vývoji technologií reálné. Monopol u systému GSM-R vznikl podle NKÚ pro výherce pilotního projektu z roku 2005. "Na vzniku tohoto monopolu se mohly podepsat podmínky a specifické technické požadavky, které Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v zakázkách stanovila," uvedl kontrolní úřad. Poukázal na to, že u dvou ze čtyř prověřovaných projektů GSM-R byl jediný uchazeč, u ostatních se přihlásili dva zájemci, ačkoliv zadávací dokumentaci si jich vyzvedlo až deset. Celkově šlo v rámci kontrolovaných projektů o zakázky za více než 1,9 miliardy korun, uvedl NKÚ. Kontroloři

také zjistili, že SŽDC v některých případech nevypsala soutěž na mobilní telefony GSM-R, ale nakupovala je přímo od dodavatele projektů, přestože pro to nebyl důvod. Ministerstvo dopravy uvedlo, že u všech zakázek projektů GSM-R provedlo kontroly zadávacích řízení. Zjistily některé nesrovnalosti, jako neprodoužení lhůt a nepřiměřené kvalifikační předpoklady. "V současnosti je u soutěží na projekty GSM-R v souvislosti s čerpáním evropských prostředků nastavena spolehlivá kontrola," oznámil mluvčí Neřold.

Systémy GSM-R a ETCS mají zajistit bezpečný a nepřerušovaný provoz na českých tratích dopravcům transevropského železničního systému. Komunikační systém GSM-R je obdobou veřejné mobilní sítě s některými specifiky pro železniční dopravu, zabezpečovací systém ETCS předává informace a pokyny strojvedoucímu a v případě potřeby umožňuje převzít kontrolu nad vlakem. Zavedení těchto systémů má také umožnit vstup dalších dopravců na český železniční trh.

28. 02. 2017 SŽDC chybí drezíny na údržbu tratí. Nešly opravit, tvrdí dodavatel (TSS)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-dreziny-nedostatek-08g-ekonomika.aspx?c=A170227_191138_ekonomika_ekl)

Blamáží skončila zakázka Správy železniční dopravní cesty na modernizaci drezín u Traťové strojní společnosti. Firma, kterou měli podle původních plánů koupit čínští investoři, vozidla státní organizaci vůbec nedodala. Nyní jí hrozí penále v řádu desítek milionů korun. Čtrnáct drezín řady MUV69, které používají železničáři při opravách tratí, mělo už být modernizováno za 83 milionů korun. Traťová strojní společnost (TSS) měla podle smlouvy dodat hotová vozidla do 20 měsíců od podpisu smlouvy. Nedodala žádné. „SŽDC nepřevzala ani jeden vůz,“ potvrdila mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. „Po vyčerpání všech možných prostředků a řešení jsme se rozhodli pro odstoupení od smlouvy, budeme uplatňovat penále,“ dodala. Výši penále nechtěla uvést. Podle smlouvy zveřejněné na stránkách SŽDC má jít o 0,05 procenta z ceny díla za každý započatý den prodlení. Ředitelka obchodního odboru firmy TSS Ivana Dlabajová tvrdí, že s ohledem na stav drezín bylo provedení modernizace objektivně vyloučeno. „V úvahu přicházela pouze novovýroba, která ovšem smlouvou nebyla krytá ani co do ceny, ani co do termínu plnění,“ dodala Dlabajová. Firma považuje smlouvu za ukončenou, protože uzavřený kontrakt vypršel. Penále platit nehodlá. Na začátku roku 2015 uzavřela SŽDC několik smluv na modernizaci podobných vozidel, TSS například měla opravit sněhové frézy. Další zakázky získala společnost CZ Loko, která drezíny dodala včas.

Transakce za 240 milionů eur stále není dokončena

Správcům železnic zpoždění komplikuje údržbu tratí, neboť s modernizovanými stroji počítali. „Stávající vozy jsou technicky i morálně zastaralé. Náklady na jejich údržbu jsou nerentabilní,“ dodala Šubová. SŽDC proto vypsala novou soutěž na 50 vozidel za zhruba půl miliardy korun. Traťová strojní společnost patří pod firmu Ostravské opravny a strojírny (OOS), kterou ovládají bratři Peter a Rudolf Šuškové. Týdeník Ekonom v roce 2010 upozornil na jejich blízkost k lidovcům, Peter Šuška byl dokonce na kandidátce KDU-ČSL do zastupitelstva. OOS získaly řadu velkých zakázek od ČD Cargo v dobách, kdy nákladního dopravce vedl Josef Bazala. Od Českých drah pak strojírny koupily Traťovou strojní společnost. Ta se ocitla loni na jaře na seznamu firem, které mají být prodány čínským investorům. Necelý rok poté ale transakce za 240 milionů eur (6,5 miliardy korun) stále ještě není dokončena. „Co se týče potenciálních investorů, musíme i ve smyslu platných právních závazků pouze uvést, že nedokončené transakce nebudeme komentovat,“ uvedla Dlabajová. Zájem čínských investorů je logický. TSS a OOS jsou jedněmi z největších železničních firem v zemi a Číňané se snaží dlouho na evropských trzích dostat. I proto probíhají třeba jednání o vstupu čínské CRRC do Škody Transportation.

28. 02. 2017 České dráhy zmodernizují vlastními silami 25 vozů pro dálkové vlaky (21x Bmz, 4x Amz)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28723/>)

Dalších 25 vozů určených pro dálkovou dopravu zmodernizuje národní dopravce vlastními silami v rámci Skupiny ČD. Zakázku dostane v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek napřímo dceřiná společnost DPOV, a.s. Za modernizaci a periodickou vyvazovací opravu vozů České dráhy zaplatí cca 400 milionů korun. „Jestliže na to máme lidi, technické vybavení i zkušenosti, je správné využít vlastní volné kapacity a nezadávat tyto zakázky mimo Skupinu ČD,“ říká Milan Feranec, předseda Dozorčí rady ČD, a.s., která dala záměru zelenou na svém posledním zasedání. „České dráhy musí uvažovat ekonomicky a za své peníze chtít odpovídající kvalitu. DPOV podobné zakázky

již úspěšně realizovalo, naposledy to byla modernizace asi třicítky vozů pro rychlíky," dodává. Přímé zadání dceřiné společnosti je možné na základě § 155 odst. 2 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění. Přímé zadání je možné výhradně v případě přidružené osoby, která alespoň 80 % průměrného obrátu ze všech služeb poskytovaných v předchozích 3 letech dosáhla ve vztahu k zadavateli nebo osobám, k nimž je zadavatel přidruženou osobou. Tuto podmínku DPOV, a.s., splňuje. Celkem projde modernizací 25 klimatizovaných osobních vozů s rychlostí 200 km za hodinu. Jde o 21 vagonů řady Bmz s oddíly 2. třídy a 4 vozy řady Amz s oddíly 1. třídy a s business oddíly. „Vozy jsou určeny pro expresní spoje. Necháme renovovat sedadla, podlahy, chodbičky, předstávky i toalety. Dosazen bude elektronicky informační a rezervační systém, Wi-Fi pro přístup k internetu a nové zásuvky 230 V s USB konektory. Součástí zakázky bude i provedení periodické vyvazovací opravy těchto vozů," upřesňuje rozsah prací Miroslav Kupec, člen Představenstva ČD, a. s., odpovědný za techniku, servis a majetek. Všechny modernizované vozy by měly mít České dráhy k dispozici od jízdního řádu 2018/2019.

28. 02. 2017 Komise vybrala pro stavbu pražského uzlu Metrostav a Swietelsky (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/komise-vybrala-pro-stavbu-prazskeho-uzlu-metrostav-a-swietelsky/1455484>)

Výběrová komise doporučila jako zhotovitele modernizace pražského železničního uzlu sdružení společností Metrostav, Swietelsky Rail a SMP CZ. To za modernizaci koridorové trati z pražské Hostivaře k Vinohradským tunelům u hlavního nádraží nabídlo částku 3,487 miliardy korun bez DPH. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Pokud proti rozhodnutí o výběru nejvhodnějších nabídek nebudou podány námítky, předpokládá zadavatel přibližně do tří týdnů uzavření smluv o dílo, uvedl mluvčí správy železnic, která je investorem stavby. Soutěže se zúčastnilo celkem šest firem, v pořadí na druhém místě skončilo sdružení firem Eurovia, Strabag Rail a GJW Praha s cenou 3,68 miliardy Kč.

Modernizace železničního spojení od vinohradských tunelů k Hostivaři je součástí modernizace takzvaného pražského železničního uzlu. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) si od ní slibuje odstranění úseků, které už nestačí intenzitě dopravy. SŽDC vypsal tender loni na podzim již podruhé. Výběrová komise loni v červnu za vítěze doporučila firmu Chládek a Tintěra s cenou 3,4 miliardy korun. SŽDC ale následně soutěž zrušila s poukazem na nejasnosti ve vlastních kvalifikačních požadavcích. Vítězná firma se následně obrátila na antimonopolní úřad, aby zakázal vypsání nové soutěže. Nakonec ale společnost vzala své podání zpět a SŽDC vyhlásila nový tender.

Opravu Negrelliho viaduktu provedou Hochtief a Strabag

Hodnotící komise vybrala k opravě pražského Negrelliho viaduktu sdružení firem Hochtief, Strabag a Avers. Cenu zakázky sdružení stanovilo na 1,046 miliardy korun bez DPH. Sdružení zvítězilo s nejnižší cenou mezi třemi uchazeči. Pokud se žádná z neúspěšných firem proti rozhodnutí komise neodvolá, předpokládá SŽDC podepsání smlouvy během tří týdnů, uvedl Illiaš. Podobně je to s další významnou železniční zakázkou na úpravy železničního spojení mezi pražskou Hostivaří a hlavním nádražím. Komise vybrala za vítěze sdružení Metrostav, Swietelsky a SMP CZ.

Oprava historického Negrelliho viaduktu je součástí plánované modernizace trati na Kladno s odbočkou na pražské letiště, která bývá často označována jako rychlodráha. Součástí plánovaných oprav bude kromě výměny železničního svršku a spodku rozebrání dvou mostních oblouků na Štvanici, které poškodily povodně a jejichž stav označuje SŽDC za havarijní. Celá rekonstrukce Negrelliho viaduktu by měla trvat do roku 2019 a bude spojená s omezením provozu na linkách směřujících přes most na Masarykovo nádraží. Při hladkém průběhu příprav by mělo s pracemi začít letos na jaře. Cena nabízená vítězným sdružením je o téměř 150 milionů nižší, než kolik původně SŽDC předpokládala.

28. 02. 2017 Na trať do Lovečkovice by po čtyřiceti letech znovu mohly vyjet vlaky (Zubrnice – Lovečkovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/loveckovice-zrusena-zeleznicni-trat-znovu-vlaky-f7q-usti-zpravy.aspx?c=A170227_2308797_usti-zpravy_vac2)

Na bezmála čtyřicet let nefunkční železniční trať mezi Lovečkovicemi na Litoměřicku a Zubrnícemi na Ústecku by mohly v brzké době znovu vyrazit vlaky. Na lovečkovické nádraží byly totiž navezeny

koleje z bývalé vagonky v České Lípě, které poslouží k znovuzprovoznění tratě. „Celý převoz trval čtyři dny a zajišťovaly ho tři kamiony, přepravily dohromady 600 metrů kolejových polí, která budou použita na obnovu železniční stanice v Lovečkovících,“ upřesňuje Radek Kubala ze Zubrnické museální železnice. Původní trať vedla z Velkého Března přes Zubrnice a Lovečkovice až do Verneřic nebo s druhou větví z Lovečkovic do Úštěku. Zprovozněna byla v roce 1890. V současné době se pracuje na projektové dokumentaci pro obnovu úseku Zubrnice – Lovečkovice. „Z úseku Lovečkovice – Úštěk bude prozatím naučná stezka, na které se zájemci dozvědí informace o našem regionu a jeho historii,“ dodává Kubala.



Do Verneřic koleje nepovedou

S obnovou tratě až do Verneřic zatím nepočítáme,“ nastínil plány Kubala. Jednotlivá kolejová pole bude nutné nyní rozebrat a kolejnice usadit na dřevěné pražce, které jsou lehčí než betonové. Celý úsek mezi Lovečkovícemi a Zubrnícemi má pět kilometrů a nově přivezený materiál postačí k tomu, aby propojil zbytky kolejí, které zůstaly na svém místě i po zrušení trati v roce 1978. „Díky této muzejní železnici by mohlo do Lovečkovic zamířit více turistů,“ uzavřel Kubala.

28. 02. 2017 Další krok k rychlovlakům do Drážďan: studii zpracují projektanti TGV (Praha – Dresden)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zakazku-na-vysokorychlostni-trat-do-draz-769-dan-ziskal-egis-p44-eko-doprava.aspx?c=A170228_145538_eko-doprava_suj)

Velká francouzská společnost Egis Rail, která se podílela například na projektování tras pro rychlovlaky TGV, se začne podílet i na přípravě českých vysokorychlostních tratí. Ve sdružení s Centrem pro efektivní dopravu (Cedop) nabídl Egis Rail nejnižší cenu na zakázku pro studii proveditelnosti na rychlovlaky Praha – Drážďany. Studie má zjistit, zda se vyplatí novou trať postavit. Sdružení Cedop a Egis požadovalo 6,748 milionu korun, což je nejnižší částka z osmi soutěžících. „Již bylo vydáno rozhodnutí a oznámení zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky. Smlouva ještě není podepsána, je v procesu připomínkování,“ řekla mluvčí SZDC Kateřina Šubová. Soutěž několik měsíců stála kvůli tomu, že proti ní podal námitky Sudop Praha, který je na české železnici dosud největším dodavatelem projekčních prací. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ale námitky smetl ze stolu. Jde o druhou zakázku, kterou Egis v Česku získal, před několika týdny uzavřel smlouvu za 1,6 milionu korun na technicko-ekonomickou studii pro trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava.

Rychlá trať do Drážďan má vést z velké části po pravém břehu Labe, z Prahy by měla vyjíždět přes Čakovice, dál povede přes Litoměřice a tunelem pod Českým středohořím pokračuje do Ústí nad Labem, odkud pak povede dlouhý tunel pod Krušnými horami. Egis Rail patří do skupiny Egis, která v roce 2015 dosáhla obratu téměř miliardy euro. Kromě výstavby tratí TGV ve Francii se podílela například na nových vysokorychlostních tratích ve Španělsku či Maroku.

28. 02. 2017 Dráhy dají desítky milionů do dveřních čidel, upozorní na špatné dovření

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-daji-desitky-milionu-do-dvernich-cidel-upozorni-na-spatne-dovreni-1329395>)

České dráhy chtějí během příštích dvou let lépe zabezpečit dveře u starších vagonů. Dveře nechají osadit čidly, která světelným signálem upozorní vlakový personál i cestující na špatné dovření. Dráhy za tím účelem vypsaly zakázku v hodnotě 85 milionů korun. Počítají přitom se zabezpečením 630 vagonů; to jsou všechny vozy s problematickými otočnými sklopnými dveřmi, které dráhy v provozu využívají. Další zhruba 150 vagonů mají ještě v záloze. „Personál tak bude před výpravou i kdykoliv během jízdy vlaku upozorněn na případně špatně uzavřené dveře, a to i tehdy, pokud budou dveře na první pohled působit jako uzavřené,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Dráhy prototyp světelné signalizace testovaly už na přelomu roku, první upravené vagony by se měly začít dostávat do provozu během jara.

Dráhy sice staré vagony postupně vyřazují nebo modernizují, stále ale tvoří zhruba čtvrtinu vozového parku v osobní dopravě. „Například loni jsme sešrotovali nebo z provozu vyřadili asi dvě stě takových vagonů,“ doplnil Štáhlavský. Staré otočné sklopné dveře mají především vagony z produkce někdejší Německé demokratické republiky a také z bývalé Vagonky Studénka. Jde o vozy pro rychlíky s kupé i pro osobní vlaky s velkoprostorovým uspořádáním.

Doplnění čidel ke starým dveřím je mimo jiné reakcí drah na loňské neštěstí, kdy na Olomoucku vypadlo z vlaku dvouleté dítě poté, co se nezajištěné dveře za rychlé jízdy otevřely. Policie kvůli tomu před pár dny začala stíhat vlakvedoucí a průvodčí. Obě zaměstnankyně ČD se podle obvinění nepřesvědčili před odjezdem ze stanice, zda jsou dveře zavřené, což je jejich povinnost.
