

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2017

OBSAH

01. 03. 2017	WEB ČESKÝCH DRAH V NOVÉM DESIGNU.....	3
02. 03. 2017	RYCHLÍKY DÁL ZAJISTÍ ČESKÉ DRÁHY. KONKURENCI VADÍ, ŽE STÁT NEVYPSAL TENDRY.....	3
02. 03. 2017	POSLANCI ŽÁDAJÍ, ABY VLÁDA VÝRAZNĚ ZRYCHLILA. VLAKY NA ČESKÝCH ŽELEZNICÍCH (VRT).....	4
05. 03. 2017	FRANCIE POSILUJE RYCHLOVLAKY. OTEVŘELA DALŠÍCH 300 KILOMETRŮ TRATÍ LGV (TOURS – BORDEAUX)	5
05. 03. 2017	TRAŤ ZNIČÍ KRAJINU, STĚŽUJE SI OBEC A NOVOU ŽELEZNICI DO CHRUDIMI ODMÍTÁ (PARDUBICE – CHRUDIM).....	6
07. 03. 2017	ČESKÉ DRÁHY BUDOU BRÁT NAFTU DÁL OD UNIPETROLU, CENA MÍRNĚ STOUPLA	6
07. 03. 2017	PROTESTY A PETICE USPĚLY: V KŘÍŽANOVĚ BUDOU ZNOVU ZASTAVOVAT RYCHLÍKY (OD 11. ČERVNA 2017)	7
08. 03. 2017	VE VLAKU JEN 86 LIDÍ. SLOVÁCI ŘEŠÍ, CO S POLOPRÁZDNÝMI ČESKÝMI PENDOLINÝ (PRAHA – KOŠICE).....	7
08. 03. 2017	ŽELEZNIČNÍMU ZÁVODU V ČESKÉ LÍPĚ SE DAŘÍ. BOMBARDIER ROZŠÍŘÍ VÝROBU VLAKŮ	8
09. 03. 2017	OTEVÍRÁNÍ TRATÍ KONKURENCI NABÍRÁ V ČESKU ZPOŽDĚNÍ	9
09. 03. 2017	RAILJET ČESKÝCH DRAH UJEL MILION KILOMETRŮ	9
09. 03. 2017	KRÁSA ROZKLADU. SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ SKRÝVÁ POZAPOMENUTÝ PROTIAOMOVÝ KRYT (PRAHA-SMÍCHOV)	10
09. 03. 2017	ČÍNSKÉ VLAKY PRO ČESKÉ DRÁHY? ZÁJEMCE O ŠKODU NEPROŠEL ANI KVALIFIKACÍ (CRRC)	10
11. 03. 2017	PŘÍMÝM VLAKŮM PŘES KRKONOŠE HROZÍ KONEC, POLÁCI VYPOVĚDĚLI ČD SMLOUVU (LIBEREC – SZKLARSKA PORĘBA).....	11
12. 03. 2017	STÁT HLEDÁ FIRMU NA POKRYTÍ TRATÍ SIGNÁLEM GSM-R. NABÍDKU DAL JEN KAPSCH	11
13. 03. 2017	LONI VZROSTL ZÁJEM O AUTOVLAKY O 10 PROCENT (ČD).....	12
14. 03. 2017	OBNOVA FANTOVY BUDOVY SE POMALU ROZJÍZDÍ (PRAHA HL. N.).....	13
14. 03. 2017	ČD OPĚT HLEDAJÍ FIRMU NA VLAKUŠKY, POTŘEBUJÍ JE HLAVNĚ NA OBSLUHU MINIBARŮ	13
15. 03. 2017	KOLEJE POD MOLDAVOU SE POSUNULY, VLAKY SE DO HOR VRÁTÍ AŽ ZA NĚKOLIK MĚSÍCŮ (OSEK MĚSTO – MOLDAVA V KRUŠNÝCH HORÁCH)	14
17. 03. 2017	ZAČALA REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATI Z BEROUNA DO KRÁLOVA DVORA (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	14
17. 03. 2017	KOLEJE, NÁSTUPIŠTĚ I NOVÉ ZASTÁVKY. DO ŽELEZNICE V KRAJI TEČOU MILIARDY (MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ).....	15
18. 03. 2017	ŠVÝCAŘI OMEZUJÍ NÁDRAŽNÍ ROZHLAS, HLÁSÍ JEN ZPOŽDĚNÍ A MIMOŘÁDNOSTI.....	16
19. 03. 2017	NA ŽELEZNICI MÍŘÍ NOVÝ DOPRAVCE. AŽD ZAČNE JEZDIT PO ŠVESTKOVÉ DRÁZE (ČÍŽKOVICE – OBRNICE).....	17
20. 03. 2017	ŠKODA TRANSPORTATION JDE DO OBŘÍHO NĚMECKÉHO TENDRU (DB)	17
20. 03. 2017	DOTACE NA STUDENTSKÉ JÍZDNÉ ROSTOU, NEJVÍCE JICH MÍŘÍ KE STUDENT AGENCY	18

20. 03. 2017	PRVNÍ KRŮČEK NA VELKÉ CESTĚ: SŽDC ZADALA STUDII NA RYCHLODRÁHU DO DRÁŽDAN (PRAHA – DRESDEN).....	18
21. 03. 2017	V SOBOTU 25. BŘEZNA OPĚT VYJEDE CYKLOHRÁČEK, NOVĚ SVEZE VÝLETNÍKY PO PRAŽSKÉM SEMMERINGU.....	19
21. 03. 2017	ČESKÉ DRÁHY ŽALUJÍ EVROPSKOU KOMISI, NELÍBILA SE JIM RAZIE VE FIRMĚ	21
22. 03. 2017	V NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE JEDENÁCTI NOČNÍCH VLAKŮ ČD (26. BŘEZNA 2017).....	22
22. 03. 2017	MINISTERSTVO DOPRAVY CHCE POKRAČOVAT V OTEVÍRÁNÍ TRHU NA ŽELEZNICI, VLÁDA SCHVÁLILA NOVÝ HARMONOGRAM	23
22. 03. 2017	ZAVÁDĚNÍ SYSTÉMU GSM-R V ČESKÉ REPUBLICE	23
22. 03. 2017	VLAKY BUDE MOŽNÉ ZASTAVIT NA DÁLKU I NA TRATÍCH S DIGITÁLNÍM SYSTÉMEM GSM-R (GSM-R STOP)	24
22. 03. 2017	LEO EXPRESS CHCE JEZDIT ZA DOTACE DO MNICHOVA. DRÁHY DOSTANOU KRATŠÍ SMLOUVU (EX6 PRAHA – PLZEŇ – MÜNCHEN)	25
24. 03. 2017	BETONOVÝ PODCHOD SE DĚLNÍKŮM NEPOVEDL, JEJICH CHYBY MAJÍ ZAKRÝT UMĚLCI (TŘEBÍČ).....	26
26. 03. 2017	STÁT KŘÍŠÍ PLÁNY NA TUNEL PRAHA – BEROUN, STARÁ TRÁŽ SE ROZPADÁ.	26
26. 03. 2017	OPRAVA FANTOVY BUDOVY BY SE MOHLA SŽDC ZAPLATIT DO SEDMI LET (PRAHA HL. N.).....	27
26. 03. 2017	KÁCENÍ U KOLEJÍ SE TÝKAJÍ DVA PROTICHŮDNÉ ZÁKONY. TŘETÍ, KTERÝ TO VYŘEŠÍ, NESTIHLI POSLANCI SCHVÁLIT	28
26. 03. 2017	DALŠÍ ZEMĚ POSTAVÍ TRÁŽ PRO RYCHLOVLAKY. INDII S NIMI POMŮŽE JAPONSKO	29
27. 03. 2017	PID SE ROZŠÍŘÍ, PRAHA A STŘEDOČESKÝ KRAJ ZAPLATÍ MILIONY	29
27. 03. 2017	ÚOHS PODEZŘIVÁ SPOLEČNOST ČD CARGO Z ÚČASTI V KARTELU	30
28. 03. 2017	PRAHA ODMÍTÁ 900 KONTEJNERŮ V MALEŠICÍCH, STAVBU PŘEKLADIŠTĚ ODLOŽILA (PRAHA-MALEŠICE)	30
28. 03. 2017	RAILJETY ČESKÝM DRAHÁM OPRAVÍ RAKUŠANÉ (ÖBB – TECHNISCHE SERVICES).....	31
28. 03. 2017	CESTOVÁNÍ VLAKEM NA TRATI HRADEC KRÁLOVÉ – TRUTNOV JE RYCHLEJŠÍ A BEZPEČNĚJŠÍ (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	31
29. 03. 2017	CESTUJÍCÍCH NA ŽELEZNICI PŘIBYLO O 1,5 PROCENTA NA 179 MILIONŮ.....	32
30. 03. 2017	POLSKO SE O TRÁŽ U HRANIC NEPOSTARÁ, SPRAVOVAT JI MAJÍ ČEŠI S NĚMCI (HRÁDEK NAD NISOU – ZITTAU)	32
30. 03. 2017	OLOMOUCKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ ZÍSKALO MODERNÍ PODOBU (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	33
30. 03. 2017	KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC MÁ NOVĚ KROMĚ MODELŮ I SKUTEČNOU LOKÁLKU (ŘADA 810).....	34
31. 03. 2017	MÍSTO PĚTIKILOMETROVÉHO TUNELU ZA MILIARDY POSTAČÍ NORMÁLNÍ KOLEJE (NEMANICE I – ŠEVĚTÍN)	34
31. 03. 2017	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 3. DUBNA 2017.....	35
31. 03. 2017	S RYCHLOTRATĚMI ČESKU PORADÍ BRITSKÝ ODBORNÍK. VÝHODA, ŽE JE NEMÁTE, ŘÍKÁ.....	36

01. 03. 2017 Web Českých drah v novém designu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28724/>)

Webové stránky národního dopravce www.cd.cz mají ode dneška nový vzhled, podobný oblíbené mobilní aplikaci Můj vlak. Moderní flat design grafika a nové funkce usnadní zákazníkům hledání spojení a nákup jízdních dokladů. Nový web si mohli zákazníci vyzkoušet už v průběhu února, kdy byl v provozu současně s původními stránkami.

Autoři se při vývoji nového webu zaměřili hlavně na zjednodušení odbavení. Zatímco dříve zákazníci museli zjišťovat informace o své cestě (spojení, řazení vlaku, informace o výlukách, nákup jízdenek) na několika místech na webu Českých drah, nyní se všechny informace zobrazují hned po vyhledání konkrétního spojení. Další novinkou je ČD Kredit. Zákazník si na něj uloží zvolený finanční obnos a z něj platí jízdenky při nákupu na e-shopu a od začátku března také v mobilní aplikaci Můj vlak. Při stornování jízdenky se peníze bez zbytečného prodlení zákazníkovi zase vrátí. Vrácení jízdních dokladů se zatím řídí standardními pravidly jako doposud. Zjednodušení se připravuje v řádu několika měsíců. Už nyní je ale možné využít zrychlený nákup pomocí kreditového účtu. Je určen lidem, kteří nakupují na poslední chvíli. Příjemnou změnou je také fulltextové vyhledávání a jednodušší přihlášení. Nový web si pamatuje zákaznický profil uživatele. K profilu si pak může každý dle libosti přidat profil příbuzného nebo kamaráda. To usnadní nákup společné jízdenky, systém pak například dokáže vyhledat optimální cenovou nabídku. Do uživatelského profilu může navíc cestující vstoupit prakticky z kterékoli podstránky jedním kliknutím. Přes funkci „Moje cestování“ si může zákazník vytvořit vlastní stránku, kde se podle zvolených kritérií budou zobrazovat pouze informace, které požaduje.

Vývoj portálu trval zhruba rok a půl. Nový web převzal to nejlepší z úspěšné a velmi dobře hodnocené mobilní aplikace Můj vlak. Z ní autoři v podstatě převzali celou filozofii a od prosince testovali její funkčnost ve zkušebním interním provozu pro několik stovek účastníků. Uhlazenou podobu ocenil hlavně uživatelé tabletů, webová verze je jim de facto šitá na míru jak do dotykového ovládání, tak i podpory vysokého rozlišení. Mladí uživatelé jistě přivítají provázání webu se sociálními sítěmi Facebook, Twitter a YouTube, na kterých České dráhy také působí. Původní verze stránek fungovala sedm let. Zákazníci, kteří ještě neměli možnost seznámit se s novou verzí webu, můžou ještě zhruba další dva měsíce přepnout na původní zobrazení.

02. 03. 2017 Rychlíky dál zajistí České dráhy. Konkurenci vadí, že stát nevypsal tendry

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rychliky-ceske-drahy-vyberove-rizeni-dww-ekonomika.aspx?c=A170301_195902_ekonomika_jj)

Na více než polovině tratí, kde jezdí rychlíky, už měly cestující vozit vlaky dopravců vybraných ve veřejné soutěži. Tak aspoň hovořily plány ministerstva dopravy v roce 2010. Realita je ale jiná: České dráhy naopak získaly jistotu, že většinu rychlíků budou pro stát provozovat dál bez tendrů. Vyplývá to z nové verze zprávy o otevírání železničního trhu, kterou poslalo do meziresortního připomínkového řízení ministerstvo dopravy. České dráhy dostanou za provoz nových vlaků navíc 178 milionů korun, cena za kilometr vychází na 139 korun. Letos tak nezačne jediná soutěž na provoz rychlíků, naopak stát zadá přímo provoz nových vlaků z Prahy do Plzně a dál do Mnichova, Klatov nebo Chebu. Mezi ně České dráhy (ČD) vloží pomalejší rychlíky Praha – Klatovy, které budou zastavovat i v menších stanicích, například v Berouně, Hořovicích nebo nově v Kařezu. Stát to vysvětluje tím, že chce více využít miliardové investice do zrychlení tratě. Z Prahy hlavního nádraží má být expres v Plzni za 1 hodinu a 29 minut. O provoz vlaků pod objednávkou státu měl zájem i soukromý Leo Express, ten ale nedoložil, že má dohodu s německou stranou. Smlouva na nové expresy je nicméně uzavřena zatím jen na dva roky.

Režijní jízdenky překážkou

Stát platí za provoz rychlíků Českým drahám ročně čtyři miliardy korun. Desetileté smlouvy vyprší sice v roce 2019, ale vše směřuje k tomu, že se ČD konkurence obávat nemusí. Zatím jedinou tratí pro dálkové vlaky, kde proběhla soutěž, je Plzeň – Most. Tendr sice Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil, stát však zadal provoz přímo společnosti GW Train Regio, která nabídla nižší cenu než České dráhy.

Hlavním důvodem, proč se soutěže nemohou rozjet, je problém s režijními jízdenkami. Ty podle verdiktu ÚOHS České dráhy diskriminují, protože je musí poskytovat podle zákona i desítkám tisíc lidí, kteří nejsou zaměstnanci ČD. Ministerstvo proto v materiálu navrhuje, aby režijní jízdenky nadále nebyly státním závazkem. Před volbami ale není příliš reálné, že někdo z politiků téma rušení „režijek“

otevře. I kvůli tomu je jasné, že se letos soutěžit nezačne. Ministerstvo navíc posunulo další soutěže o roky dál. Už příští rok vyprší smlouva na rychlíky Liberec – Pardubice a Liberec – Ústí nad Labem, ministerstvo tvrdí, že bude usilovat o včasný průběh soutěže tak, aby vysoutěžený dopravce začal jezdit v prosinci roku 2020. V té době by měly jezdit vysoutěžené vlaky i na trase Olomouc – Opava – Ostrava, kde už stát jednou tendr vyhlásil, ale soutěž zrušil exministr dopravy Zdeněk Žák.

Konkurence kritizuje „zafixování monopolu“ Českých drah

Plány ministerstva kritizují soukromí dopravci. Ve společném prohlášení Arrivy, Leo Expressu a RegioJetu uvedli, že ministerstvo nemá koncepci, jak se zakázkami postupovat. „S krácím se časem reálně hrozí zafixování monopolu Českých drah v dotované dálkové dopravě i po roce 2019,“ uvedli v prohlášení. Podle dopravců má za toto odpovědnost ministr dopravy Dan Ťok, který nedokázal s agendou pohnout. „Svou nečinností ministerstvo způsobí časovou tiseň, kterou pak bude alibisticky řešit opětovným přímým zadáním bez výběrového řízení Českým drahám,“ dodali dopravci. Ťok však chyby odmítá s tím, že za něj se objevil u rychlíků soukromý dopravce. „Na vybraných linkách chceme dále soutěžit, protože konkurence přináší lepší ceny a ve výsledku i kvalitnější službu pro cestující,“ prohlásil Ťok.

02. 03. 2017 Poslanci žádají, aby vláda výrazně zrychlila. Vlaky na českých železnicích (VRT)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2047736-poslanci-zadaji-aby-vlada-vyrazne-zrychlila-vlaky-na-ceskych-zeleznicich>)

Poslanci chtějí, aby vláda urychlila přípravu vysokorychlostní železnice. Považují za reálné, aby se začala stavět v roce 2025, a ne 2035, což je termín, o kterém v únoru hovořil premiér Bohuslav Sobotka. První nová trať pro rychlost nejméně 300 km/h by však podle poslanců mohla být v roce 2035 již hotová. Téměř dvacet let plánování a začátek stavby první tratě v roce 2035 (možná). Takovou vizi rozvoje vysokorychlostní železnice v Česku představil počátkem roku premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD). Podle poslanců ze všech šesti sněmovních stran je ale takový výhled nepřijatelný. Chtěli by se vrátit ke staršímu výhledu, podle kterého měla být alespoň první trať v roce 2035 již hotová. Znamenalo by to začít stavět o deset let dříve.

Na potřebě urychlit přípravu vysokorychlostních železnic se poslanci shodli bez ohledu na politickou příslušnost. Sněmovna pak schválila výzvu vládě, aby přípravu urychlila a aby se nadobro vzdala úvah o modernizaci současných tratí na úkor výstavby nových. Vysokorychlostní vlaky by v Česku měly jezdit nejméně 300 až 350 km/h. „Chceme dát požadavky a úkoly a chceme to formulovat tak, aby se po volbách sněmovna mohla k tomuto usnesení vracet a mohla vládu kontrolovat,“ nastínil místopředseda výboru Martin Kolovratník (ANO). Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) zájem poslanců o vysokorychlostní spojení ocenil. Zdůraznil však, že ve snaze o urychlení sami sehrají důležitou roli. „Potřebuji, aby sněmovna, až přijdeme se zákony, které by měly zjednodušit výstavbu a přípravu tratí, nás podpořila,“ zdůraznil.

V usnesení, které schválila Poslanecká sněmovna, stanovili poslanci jako prioritu výstavbu rychlého spojení Drážďany – Praha – Břeclav a také do Ostravy. Ve druhé řadě by mohly vzniknout vysokorychlostní trati ve směru Bratislava – Praha – Mnichov. Sněmovna také vyzvala vládu, aby do přípravy neprodleně zapojila zahraniční experty s praktickými zkušenostmi v této oblasti. Se stavbami od hranic se Saskem po Břeclav ministerstvo dopravy počítá, s poslanci se tedy neshodne hlavně na termínu. Vzniknout by mělo i rychlé spojení z Brna do Ostravy s tím, že jeho součástí bude modernizovaná současná trať Brno – Přerov, kde bude maximální rychlost jen 200 km/h. Její stavba by měla začít již příští rok. Za Přerovem pak výhledově naváže plnohodnotná vysokorychlostní trať. Naopak stavba nové trati do Mnichova v současných koncepčních materiálech nefiguruje, mohla by vzniknout pouze přeložka z Prahy do Hořovic. SŽDC sice počítá s modernizací tratě z Plzně na bavorské hranice, o vysokorychlostní trať ale nepůjde.

Osm let místo osmnácti

Bohuslav Sobotka při svém únorovém setkání se saským premiérem Stanislawem Tillichem kritizoval předchozí kabinet, že pro přípravu vysokorychlostních tratí neudělaly prakticky nic. Podle poslance Františka Laudáta (TOP 09) je ale i tak možné vše připravit podstatně dříve než v roce 2035. Poukázal na příklad Velké Británie, kde se stavba tratě HS1 (Eurotunel – Londýn) připravovala pouze sedm let. To ostatně uznal i ministr Ťok. Je ale podle něj potřeba změnit zákony včetně kompetenčního zákona a přijmout zákon o liniových stavbách, jehož příprava však zbude až na příští vládu. Vysokorychlostní železnici prohlásil Laudát za dopravní revoluci. „Bude to nejvýznamnější projekt. Doufáme, že to bude nejvýznamnější projekt pro příští desetiletí. Potřebujeme moderní,

ekologickou, bezpečnou, šetrnou dopravu," řekl. Martin Kolovrátník zdůraznil, že rychlá železnice posílí dostupnost regionů. Bohuslav Sobotka v únoru jednal o vysokorychlostní železnici s generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty Pavlem Surým a poté také se saským premiérem. Prohlásil sice, že se mu zdá termín zahájení stavby první rychlodráhy, jež by měla vést z Prahy do Drážďan, v roce 2035 příliš pozdní. Zatím však přišel pouze s jednou konkrétní myšlenkou, totiž se změnami stavebního zákona, které by umožnily přípravu urychlit.

Váhání i čekání na Berlín

Stavba vysokorychlostní trati do Drážďan ovšem potřebuje kromě dobré vůle v Praze také podporu v Berlíně. Ten v současnosti stavbu nové trati do Česka nepovažuje za prioritní. Podle Stanislava Tillicha by měla být studie hospodárnosti potřebná k přehodnocení významu dráhy „uskutečněna přednostně v roce 2017“. Podle ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) si výstavba zhruba tisícovky kilometrů nových vysokorychlostních tratí vyžádá více než 500 miliard korun. Trati se navíc budou stavět v době, kdy se nedá počítat s tím, že na ně bude moci ČR využít dotace z Evropské unie. Jak ale upozornil Martin Kolovrátník, nevzniknou všechny vysokorychlostní tratě naráz. Je reálné, že by se ročně mohlo postavit 40 až 50 kilometrů, což by podle něj Česko zvládlo jak z hlediska peněz, tak i stavebních kapacit. Poslanec Marek Černoch (Úsvit-NK) dodal, že vysokorychlostní tratě mají i státy, „které jsou ekonomicky daleko za Českou republikou“.

05. 03. 2017 Francie posiluje rychlovlaky. Otevřela dalších 300 kilometrů tratí LGV (Tours – Bordeaux)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ve-francii-otevira-dalsich-300-kilometru-trati-fne-/eko-doprava.aspx?c=A170303_193257_eko-doprava_suj)

Evropská velmoc ve vysokorychlostních vlacích dále rozšiřuje svoji síť tratí, kde vlaky mohou jet nejméně třístakilometrovou rychlostí. Od tohoto týdne jezdí ve Francii vlaky po novém úseku Tours – Bordeaux. Nové spojení měří 302 kilometrů a vede ze Saint-Avertinu jižně od města Tours do Ambarès-et-Lagrave na severu od Bordeaux. Nové spojení by mělo zrychlit cestu z Paříže do Bordeaux ze současných 3 hodin a 12 minut na 2 hodiny a 4 minuty. Vlaky touto rychlostí budou jezdit od července. Rychlotrať mají ve Francii zkratku LGV. Náklady na celý projekt dosáhly 9 miliard eur, z toho samotná vysokorychlostní trať vyšla na 7,8 miliardy eur. Jeden kilometr tratě tak vychází na zhruba 700 milionů korun. Zbytek částky šel na zkapacitnění nádraží v Paříži a Bordeaux, 38 km propojovacích tratí a řídicí centra. Zakázku na stavbu rychlotratě LGV získalo konsorcium Lisea, v kterém má podíl například i francouzský koncern Vinci, který vlastní v Česku jednu z největších stavebních firem Eurovia. Část tratě je financována z jeho zdrojů a splácena bude postupně, část pokryla francouzská vláda a evropské dotace.



Státní dopravce SNCF nasadí na trasu nové jednotky TGV Océane. Vlak může jet rychlostí až 320 kilometrů v hodině. Do jedné soupravy se vejde až 556 cestujících, což je o pětinu více než do stávajících jednotek. SNCF slibuje cestujícím lepší komfort a více místa. Kolik budou jízdenky stát, ale zatím není jasné, ceník ještě nezveřejnili. Nová rychlotrať nahrazuje trať, kde už dosud jezdily na české poměry rychlovlaky: dosud na nich jezdí soupravy maximálně dvoustovkou. V Česku je stopem rychlost 160 kilometrů v hodině.

Francouzi si letos užijí velký boom rychlých vlaků: během roku se otevře ještě trať LGV mezi Le Mans a Rennes z Nîmes do Montpellieru. Letos začnou jezdit rychlé vlaky i kousek za českými hranicemi: v Německu se otevírá nové rychlé spojení z Erfurtu do Norimberka. Ve Francii je v provozu už přes 2 400 kilometrů tratí s rychlostí na více než 300 kilometrů v hodině, v plánu je výstavba dalších 1 786 kilometrů.

LGV, TGV, RS nebo VRT?

Kolem rychlovlaků se vyskytuje spousta zkratk, které nejsou laikům vždy úplně známé. Zatímco zkratka TGV se v Česku stala synonymem téměř pro všechny rychlovlaky, označení LGV není úplně známé. LGV je zkratkou francouzského slova Lignes à Grande Vitesse, tedy vysokorychlostní tratě. Po nich pak jezdí vlaky TGV – Train à Grande Vitesse. I v Česku se už rychlovlakům dostává zkratk, i když se o nich stále jen mluví. Nejrozšířenější je VRT – vysokorychlostní trať, běžně se také mezi železničáři mluví o "vrtkách". Ministerstvo dopravy tlačí zkratku RS – rychlá spojení.

05. 03. 2017 Trať zničí krajinu, stěžuje si obec a novou železnici do Chrudimi odmítá (Pardubice – Chrudim)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/ostresany-odmitaji-stavba-nova-trat-chrudim-szdc-zeleznice-pq3-pardubice-zpravy.aspx?c=A170303_154327_pardubice-zpravy_jah)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce vybudovat novou trať z Pardubic do Chrudimi, která povede přes Nemošice a Ostřešany. Obec Ostřešany však železnici odmítá. Není vyloučeno, že plán na její stavbu kvůli tomu ztroskotá. Stavba Ostřešanské spojky za více než dvě miliardy by měla podstatně zrychlit cestování mezi Pardubicemi a Chrudimí. Obci Ostřešany se ale vůbec nelíbí, že by železnice kolem tamních domů měla vést po vysokém náspu. Lidé mají obavy z hluku a zničené krajiny. Ukázalo se to během projednávání vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Místním se nelíbí představa, že trať povede po náspu vysokém až šest metrů. „Mluvílo se o tom, že železnice povede v zářezu a najednou nám představili plán, který je pro nás nepřijatelný. Železnice má vést po vysokém náspu, byl by tu železniční most, lidem z okolních domů by to zasáhlo do soukromí a zničilo by to krajinu kolem,“ uvedl starosta Ostřešan Josef Vodrážka.

Vlaky zatím z Pardubic jezdí nejdříve na opačnou stranu do Rosic nad Labem a teprve potom míří do Chrudimi. Jízda úvratí by měla zmizet, vlaky na Chrudim by totiž jely do Pardubiček, kde by se od koridoru odpojila nová trať – Ostřešanská spojka – a vedla od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Velkým plusem má být nová zastávka Pardubice centrum umístěná mezi podjezdem ulic Jana Palacha a ulicí 17. listopadu. Ta by šla patrně využít i pro obracení vlaků od Hradce Králové.

Obyvatelé vesnice se bojí, že kvůli trati přijdou o autobusy

Obec Ostřešany ale železnici nepotřebuje, má komfortní spojení s krajským městem díky mnoha spojům MHD, o které by pak podle starosty mohla přijít. Letos v únoru místní založili Spolek pro ochranu přírody a krajiny – Ostřešany, podle něhož je výstavba Ostřešanské spojky bezprecedentní a zbytečný zásah do nedotčené krajiny, který ani nemá reálné ekonomické opodstatnění. „Řešení problému úvratě jízdy existuje v okolí nádraží a v rekonstrukci stávající trati. Zde by to však nebyla jednoduchá stavba na zelené louce se snadnými zisky. Je evidentní, že záměr je výsledkem lobbingu zainteresovaných stran, nikoliv ekonomické kalkulace,“ uvedl předseda spolku Martin Havelka. Ostřešany získaly spojence. Poslance z hnutí ANO a místopředsedu hospodářského výboru sněmovny Martina Kolovratníka. Ten prosazuje, aby se nápad s Ostřešanskou spojkou úplně opustil. Podle něj by se měla rekonstruovat trať v současné stopě s podmínkou narovnání oblouků u letiště a zapuštěním trati v tomto úseku do tunelu. Argumentuje mimo jiné obrovskými úsporami. „Já slyším z jedné strany, jak lidé železnici nechtějí, nejsou na ni zvyklí a z druhé strany obyvatelé Starých Jesenčan či Medlešic, kteří by o trať neradi přišli. Myslím si, že rušení stávající tratě je zbytečné,“ uvedl Kolovratník.

Pardubický kraj, Pardubice a především SŽDC zatím předpokládají, že nová trať se stavět bude. Vedoucí tiskového oddělení SŽDC Kateřina Šubová tvrdí, že modernizace stávající tratě nic neřeší. Neodstraní úvratě přes Rosice nad Labem při cestování z Pardubic do Chrudimi. Nezajistí napojení průmyslové zóny a Foxconnu, ani nepřinese novou zastávku v centru Pardubic. „Naopak stará trať vedená přes Staré Jesenčany a Medlešice pozbyde svého významu a bude odstraněna,“ uvedla. Magistrát i kraj to vidí podobně. „Osobně s tím žádný problém nemám a radnice jako taková plán podporuje,“ uvedl náměstek primátora Pardubic Jiří Rozinek z ČSSD.

Ovšem odpůrci železnice mají své trumpfy. Tím hlavním je čas. Blíží se modernizace železničního uzlu Pardubice, která s Ostřešanskou spojkou počítá. Do zahájení stavby, které je zatím plánované na rok 2019, musí být jasné, zda nová trať vedoucí kolem Ostřešan bude, nebo ne. Jenže, jak Kolovratník upozorňuje, pokud Ostřešany budou ostře proti, mají mnoho způsobů, jak rozhodnutí oddálit. Projektanti by teoreticky mohli vyjít obci Ostřešany vstříc a vést železnici v zářezu, aby tamní lidé co nejméně obtěžovala. A pravdou je, že odborníci posuzují i varianty vedení tratě v zářezu či částečném zářezu. Hydrogeologické průzkumy však potvrdily hladinu podzemní vody vysoko nad koleji v případě vedení trasy zářezovou alternativou. „V tomto případě by docházelo k nepříjemným dopadům na sousední lokality,“ uvedla Kateřina Šubová.

07. 03. 2017 České dráhy budou brát naftu dál od Unipetrolu, cena mírně stoupla

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/unipetrol-rpa-bude-dal-dodavat-naftu-ceskym-draham-fsl-eko-doprava.aspx?c=A170307_133658_eko-doprava_suj)

Kolem padesáti milionů litrů nafty ročně bude Českým drahám až do roku 2020 dodávat společnost Unipetrol RPA. Stejná firma dodává naftu státnímu dopravci už nyní. Hodnota kontraktu je 4,4 miliardy

korun bez DPH. Nový kontrakt naběhne 1. července letošního roku a skončí v polovině roku 2020. České dráhy poptaly 213 milionů litrů nafty, její cena je spočítaná jednak podle vzorce zohledňující cenu na burze a pak podle přírážky, kterou dodavatelé soutěžili. V soutěži, kde je jediným kritériem cena, nabídl Unipetrol příplatek 76 dolarů za tunu. „Marže je o něco málo vyšší, ale ne o mnoho. Je to výsledek elektronické aukce, kdy se soutěžilo na nejnižší cenu,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. I tak vyjde nafta levněji, než České dráhy čekaly, v zadávací dokumentaci se mluví o 6 miliardách.

Dodávat naftu Českým drahám chtělo ještě státní Čepro, to však podle údajů v písemné zprávě zadavatele nabídlo cenu o 466 milionů korun vyšší než Unipetrol RPA. České dráhy ročně spotřebují kolem padesáti milionů litrů nafty, ukazují statistiky dopravce. Spotřeba by měla postupně klesat nasazováním modernějších vozidel nebo elektrifikací některých tratí. U řady vlaků přešly navíc České dráhy z klasických souprav tažených dieselovou lokomotivou na motorové jednotky.

07. 03. 2017 Protesty a petice uspěly: V Křižanově budou znovu zastavovat rychlíky (od 11. června 2017)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2051718-protesty-a-petice-uspely-v-krizanove-budou-znovu-zastavovat-rychliky>)

Lidé z Křižanova na Žďársku se po protestech dočkali, rychlíky tam znovu začnou zastavovat od letošního června. Jenže důvodem změny jsou stavební práce na trati mezi Žďárem nad Sázavou a Brnem, kvůli kterým by rychlíky stejně příliš nezrychlily. Rekonstrukce potrvá několik let a podle místostarostky Křižanova nikdo neví, co bude pak. Z Křižanova, kde žije asi 1 900 obyvatel, jezdí lidé do Brna do práce i do škol. Osobním vlakem se jim cesta protáhla asi o půl hodiny; rychlíkem tam dojedou za 40 minut. Obec o rychlíky přišla s nástupem nového jízdního řádu platného od loňského 11. prosince. Vedení Křižanova se o změně dozvědělo loni v létě a od té doby za zastávku rychlíků bojovalo. Lidé podepisovali petici a koncem roku se sešlo na nádraží několik stovek protestujících. Nakonec se dočkají, až 11. června vstoupí v platnost nový jízdní řád: „Rozhodli jsme se zastavování rychlíků v Křižanově obnovit, tak aby je mohli cestující využívat od nejbližší změny jízdního řádu, tedy od 11. června,“ uvedl mluvčí ministerstva dopavy Tomáš Neřold. Důvodem k této změně jsou stavební práce na trati mezi Žďárem nad Sázavou a Brnem, které tam zatím neumožňují dálkovou dopravu výrazně zrychlit. Rychlíky budou v Křižanově zastavovat po dobu rekonstrukce trati. „V tenhle okamžik jsme určitě šťastní, že rychlíky budou v Křižanově zastavovat,“ uvedla místostarostka Křižanova Radomíra Schmidová (nestr.). Předpokládá, že řada lidí, kteří začali do práce jezdit auty, se k rychlíkům vrátí. Rekonstrukce trati prý potrvá několik let. „Nikdo z nás neví, co pak bude,“ podotkla.

08. 03. 2017 Ve vlaku jen 86 lidí. Slováci řeší, co s poloprázdnými českými pendoliny (Praha – Košice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dotovane-vlakly-praha-košice-jezdi-poloprazdne-fqi-eko-doprava.aspx?c=A170307_152734_eko-doprava_suj)

Společným nočním vlakům českého a slovenského železničního dopravce na Slovensku a také dennímu spoji Pendolino Košičan hrozí, že už nebudou dotované. Navrhuje to materiál slovenského ministerstva dopavy. Spoje totiž nejezdí dostatečně vytížené. Na konec dotací tlačí i soukromí dopravci. Trať Praha – Košice se stala další z těch, na kterou se přesunul konkurenční boj českých dopravců. Zatímco po Česku jezdí vlaky všech tří dopravců bez dotací (bez započítání kompenzací za povinně nařazené slevy), na Slovensku mají výhodu České dráhy. Spojily se s tamějším státním dopravcem Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) a pendolino jede v závazku veřejné služby, firmy tak dostávají na jeho provoz peníze od státu. Přisun peněz se však možná zastaví. „Z výsledků analýzy vyplývá, že nabídka vlaků na trase Košice – Praha je předimenzovaná, trh je přesycený a situace zatěžuje hospodaření ZSSK, respektive státní rozpočet,“ uvádí analýza slovenského ministerstva dopavy a výstavby, kterou zveřejnilo ministerstvo na svých stránkách. Podle materiálu „Revízia financování prevádzky vlakov ZSSK na trase Košice – Praha“ je potřeba řešit otvírání železnice systémově. Analýza uvádí, že ZSSK výrazně klesl na této trase počet cestujících, provoz ve stávajícím konceptu znamená ztrátu 5 milionů eur, kterou musí hradit stát. „Pokud by došlo k přehodnocení provozování vybraných vlaků, bylo by možné tyto peníze využít na posílení dopavy v relacích s vysokými přepravními proudy cestujících a nedostatečnou nabídkou spojů,“ dodalo ministerstvo. Na trase Praha – Košice dnes jezdí České dráhy společně se ZSSK s třemi páry vlaků, RegioJet má také tři spoje denně každým směrem, Leo Express dva. Materiál uvádí, že v průměru

ZSSK na trase mezi Prahou a Košicemi přepraví 665 lidí v obou směrech, tedy 106 v každém vlaku. Nejméně vytížené jsou právě pendolina: ve směru z Prahy přepravují na Slovensku v průměru 86 cestujících, kapacita celé jednotky je 330 míst. Původní verze materiálu, která ale není nikde veřejně dostupná, uváděla ještě nižší počet cestujících, v průměru pod čtyřicet lidí.

Zájem roste, tvrdí dopravce

České dráhy nechtěly materiál komentovat, protože jde o záležitost ZSSK. Mluvčí ZSSK Tomáš Kováč řekl, že pendolino i noční vlaky do Česka chtějí provozovat i nadále. „Zájem veřejnosti o toto nejrychlejší železniční spojení meziročně roste, loni o 19 %, na vnitrostátním úseku Košice – Čadca dokonce o 34 %,“ dodal Kováč. „Kdyby pendolino nejezdilo, veřejnost by přišla o dobrou dopravní službu,“ tvrdí Kováč. V případě nočních vlaků upozornil i na fakt, že ZSSK a ČD provozují i možnost přepravy auta. Pro cestující má velká konkurence zatím výhodu, ceny jízenek mezi Prahou a Košicemi jsou stále velmi nízké. Soukromníci se ale netají tím, že chtějí, aby Slovensko přestalo spoje ZSSK na této trase dotovat.

08. 03. 2017 Železničnímu závodu v České Lípě se daří. Bombardier rozšíří výrobu vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/bombardier-ceska-lipa-tovarna-vyroba-vlaku-f2n-ekoakcie.aspx?c=A170308_2310753_ekoakcie_rts)

Kanadský nadnárodní koncern Bombardier získal pro svůj závod v České Lípě další významnou zakázku na výrobu železničních vozidel. Zajistil tak naplnění většiny jeho kapacity do roku 2020 a chystá rozšíření továrny. Českolipský závod živí zakázky zahraničních dopravců, se znakem ČD jeho vlaky kvůli podmínkám soutěží nejezdí. Francouzské státní dráhy SNCF uplatnily opci na nákup 52 jednotek Bombardier Spacium a 40 dvoupodlažních souprav Bombardier Omneo. Jezdit by měly ve Francii jako příměstské vlaky, zejména v okolí Paříže. Konsorcium koncernů Bombardier a Alstom navíc má vyrábět jednotky expresního pařížského metra RER, jejichž hrubá stavba se bude svažovat rovněž v České Lípě. „Jedná se o velké zakázky s výhledem na několik let dopředu, které zajistí plné vytížení závodu,“ vysvětluje projektový manažer Václav Čvančara.

Více peněz, více lidí

Výroba jednoho vozu v závodě společnosti Bombardier Transportation znamená svaření více než dvou tisíc různých dílů. Tak v České Lípě začíná cesta vlaku na koleje. Součástí závodu je lakovna, poněvadž vozy jsou expedovány do dalších závodů Bombardieru v různém stupni nalakování. Svařené vozy pokračují podle typu vlaku na kamionech ke konečné montáži do různých závodů Bombardier po celé Evropě – do francouzského Crespinu, belgických Brugg či německého Hennigsdorfu. Důvod pro použití silniční dopravy je jednoduchý: vozy jsou sice široké pro běžný železniční profil, ale nemají ještě podvozek. Kdyby cestovaly coby železniční náklad, někde by souprava nemusela projet. „Nové zakázky si vyžádaly investice do nových technologií,“ tvrdí Čvančara. Za poslední dva roky firma postavila novou svařovací halu, nakoupila velký stroj na laserové svařování, investovala do obráběcího centra. Od roku 2014 do loňska Bombardier vložil na rozvoj do českolipské továrny 11,5 milionu eur (311 milionů korun). A další investice má firma připravené na nadcházející roky. Vyrostou tu nová výrobní hala a rozšíří se lakovna. Zvyšovat se bude i počet pracovníků. Aktuálně firma zaměstnává více než tisíc lidí, letos přibude dalších zhruba 200 právě kvůli nové zakázce pro Francii. Vzhledem k nedostatku svářečů na trhu buduje Bombardier svářečskou školu jak pro rekvalifikační kurzy pořádané ve spolupráci s úřadem práce, tak pro pravidelné přezkušování vlastních zaměstnanců.

Nic pro České dráhy

Českolipský Bombardier podle posledních dostupných údajů v obchodním rejstříku dosáhl v roce 2015 tržeb 1,76 miliardy korun, je tak druhou největší firmou v železničním průmyslu v Česku po Škodě Transportation. Přesto za celou dobu svého působení v Česku firma nezískala jedinou zakázku od Českých drah. „S postupující liberalizací osobní železniční dopravy v Česku vidíme, že dochází k určitým změnám. Delší dobu spolupracujeme s nákladními dopravci a jsme připraveni jít i do soutěží na osobní vlaky. Jenže i když jsme zatím každou soutěž detailně analyzovali, podmínky byly takové, že jsme se tendrů nemohli zúčastnit,“ uvádí obchodní zástupce pro český trh Tomáš Holý.

Bombardier uspěl v Česku a na Slovensku pouze u soukromých dopravců. Třicet jeho lokomotiv TRAXX koupil nákladní dopravce Metrans Rail, další jezdí pro Unipetrol doprava a IDS Cargo. RegioJet využívá dieselové jednotky Talent na Slovensku. Vozy z České Lípy tak jezdí hlavně v zahraničí. Loni skončila velká zakázka pro pařížské metro, běží výroba jednotek Talent 2 pro Deutsche Bahn a relativní novinkou je zakázka pro belgické státní dráhy SNCB. Během téměř

stoleté historie se v českolipské vagonce vyráběly tramvaje, za socialismu hlavně nákladní vozy. Kanadský Bombardier ji převzal v roce 1998 a od té doby se firma zaměřuje na produkci podvozků a skříní.

09. 03. 2017 Otevírání tratí konkurenci nabírá v Česku zpoždění

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/otevirani-trati-konkurenci-nabira-v-cesku-zpozdeni-1329750>)

Liberalizace dotované železnice se zdrhla. Podle plánů ministerstva dopravy se otevírání rychlíkových tratí konkurenci odsouvá zhruba o dva roky. To se týká především tratí Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, kde by měli vítězové chystaných tendrů vyjet až koncem roku 2020. Původní harmonogram přitom počítal s prosincem 2018. Odklad nastal už několikrát. Vyplývá to z materiálu, který včera nesl ministr dopravy Dan Ťok na vládu. Kabinet jej ale odložil na neurčito s tím, že se jím musí nejdříve zabývat koaliční rada. Dokument přitom doznal dalších změn. Ministerstvo z plánů na vpuštění konkurence pro nejbližší léta vyškrtlo elektrifikované tratě z Prahy přes Ústí nad Labem do Děčína a z Prahy přes Ústí nad Labem a Chomutov do Chebu. „S ohledem na konzultace, při kterých byl vzat v úvahu i názor společnosti České dráhy vlastněné Českou republikou, se navrhuje zaměnit tento provozní soubor za jiný,“ píše ministerští úředníci. Místo toho dají do soutěží rychlíky Praha – Hradec Králové, Kolín – Ústí nad Labem a Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Vítěz by měl vyjet v prosinci 2021. České dráhy tak poté, co ministerstvo po jejich protestech ustoupilo od takzvané státní půjčovny vlaků, mohou slavit další vítězství. Nynější smlouva s ministerstvem vyprší v roce 2019 a vše směřuje k jejímu prodloužení formou přímého zadání. To kritizuje konkurence. „S krátkím se časem reálně hrozí zafixování monopolu ČD v dotované dálkové dopravě i po roce 2019,“ uvedly ve společném prohlášení firmy RegioJet, Arriva a Leo Express.

09. 03. 2017 Railjet Českých drah ujel milion kilometrů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28765/>)

Vysokorychlostní vlaky railjet jsou jedny z nejvytíženějších souprav Českých drah. Denně ujede 6 moderních jednotek dohromady přibližně 8 600 kilometrů. Souprava s číslem RJ 001 dnes jako první ujela jeden milion kilometrů. Je to stejná vzdálenost, jako kdyby objela 25krát zeměkouli po rovníku, nebo dojela 2,5 krát ze Země na Měsíc. Do Depa kolejových vozidel Praha přijela 23. dubna 2014 jako první právě souprava RJ 001. Další pak přijížděly do DKV v měsíčních rozestupech. Soupravy jezdily v rámci zkušebního provozu mezi Prahou a Brnem, později do Břeclavi a dále do Bohumína. Doplnily vozový park Českých drah o moderní soupravy, které posunuly kvalitu cestování v České republice na zcela novou úroveň – srovnatelnou se západoevropskými rychlovlaky typu ICE, TGV, švýcarskými ICN nebo nejmodernější generací pendolin. Cestujícím nabídly moderní klimatizovaný interiér, oddíl business, 1. a 2. třídy, restaurační oddíl, dětské kino a celou řadu dalších služeb a výhod, které nabízí ČD ve spolupráci s rakouskou ÖBB.

Každý den nasazují České dráhy do provozu 6 souprav railjet. Celkem jich České dráhy vlastní 7. Poslední souprava je záložní – vyjíždí, když má jiná jednotka RJ periodickou prohlídku, nebo v případě neočekávaných situací, kdy zpravidla nahrazuje soupravu pendolina. Každý z railjetů ujede v průměru 1 230 km denně. I když v České republice může tato souprava jet maximální rychlostí 160 km/h, při rychlostních zkouškách v Rakousku vlak překonal rychlost 253 km/h. „Tyto vlaky patří z flotily Českých drah mezi nejspolehlivější. Za více než dva roky jejich provozu pod hlavičkou národního dopravce se ještě nestalo, že by nějaký z railjetů nebyl přistaven na svůj vlak a bylo ho tak nutno nahradit jinou soupravou,“ chválí vozy Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah zodpovědný za úsek techniky, servis a majetek.

Každé dvě hodiny mezi Prahou a Brnem

Soupravy railjet jsou od samého začátku nasazovány ve dvouhodinovém intervalu na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz. Vzdálenost Praha – Brno ujede tento vlak za 2 hodiny 28 minut. Vlaky EC dříve jezdily tu samou trasu za 2 hodiny 40 minut. Tedy o 12 minut pomaleji. Výraznější úspora času pak vznikla u relace Praha – Vídeň. V jízdním řádu 2013/14 trvala cesta mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Wien Simmering 4 hodiny 23 minut (Meidling pak 4 hodiny 45 minut). Cesta mezi hlavními nádražími v Praze a Vídni teď trvá 3 hodiny 57 minut (Meidling 4 hodiny 11 minut). Takže za poslední 3 roky vznikla časová úspora zhruba 25 – 35 minut. Výhodné je cestování railjetem ČD hlavně pro ty, kteří míří dál do Vídeňského Nového Města (Wiener Neustadt), Bruck an der Mur a Grazu – ušetří

další desítky minut díky tomu, že nemusí přestupovat a jedou přímo. Před pár lety jezdil přímo skrz Vídeň jedině vlak Vindobona, který končil ve Villachu. Dnes takto jezdí České dráhy každé dvě hodiny.

Co prémiový vlak nabízí:

- moderní klimatizované a tlakotěsné (eliminují prudké změny tlaku při míjení souprav ve vysoké rychlosti nebo při vjezdu do tunelů) vozy s volně průchozími tlakotěsnými přechody mezi vozy;
- široké nástupní dveře ovládané tlačítky, které jsou blokovány proti otevření jak za jízdy, tak ve stanici směrem do kolejí, aby cestující nemohli vystoupit nesprávným směrem;
- vlak je přizpůsoben pro pohodlné cestování vozíčkářů počínaje zdvihacími plošinami pro bezpečný nástup vozíčkářů nástupními dveřmi, přes místa vyhrazená vozíčkářům po prostorné bezbariérové WC;
- zákazníkům s dětmi zpřijemňuje cestování malé dětské kino;
- vlak je vybaven také multifunkčním prostorem pro přepravu objemnějších zavazadel a jízdních kol;
- ve všech třídách mají cestující k dispozici elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony, práci např. na notebooku usnadní různé řešené stolky;
- cestující v 1. (first) a ve 2. (economy) třídě mají k dispozici komfortní sedačky v uspořádání za sebou nebo proti sobě se sklopným nebo rozkládacím stolem;
- Wi-Fi dostupnou v Česku i v Rakousku;
- zábavní a informační palubní portál
- gastronomie ve vlaku je zajištěna prostřednictvím restauračního oddílu se stoly se dvěma nebo čtyřmi místy, barovým pultem pro prodej občerstvení na místa cestujících a také roznáškou občerstvení na místo cestujících (tzv. minibar).

09. 03. 2017 Krása rozkladu. Smíchovské nádraží skrývá pozapomenutý protiatomový kryt (Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/krasa-rozkladu-smichovske-nadrazi-skryva-pozapomenuty-protiatomovy-kryt-podivejte-se-1329787>)

Deník E15.cz dostal od železničářů ojedinělou možnost nahlédnout do podzemí Smíchovského nádraží, kde v zapomnění dlouhá léta chápá protiatomový kryt. Správa železniční dopravní cesty, která nádraží i s krytem převzala loni od Českých drah, nyní přemýšlí, jak s neobvyklými prostory naložit. První fází bude jejich vyklizení. Vedle pavučin a prachu jsou zde dnes k vidění i zbytky původního vybavení, například sady akumulátorů, staré železničářské svítidlo, hadice plynových masek, odmožovací stroje či takzvaný atombordel, tedy ochranné oblečení. K tomu se zde povalují i věci denní potřeby, například skleněné láhve od mléka.

Kryt měl v případě války primárně sloužit železničářům k udržení provozu na nádraží, skrývá proto i torzo dispečerského pracoviště. Kryt vznikl stejně jako nádraží v 50. letech minulého století, z vojenských seznamů už byl ale vyškrtnut. Poslední ránu mu zasadila povodeň v roce 2002, od té doby zde fakticky nikdo nebyl. Kromě zapomenutých předmětů přidávají prostorům na temném kouzlu rozbujelá plísňové struktury na zdech, které by nejspíš ocenil Vladimír Boudník. S dalším využitím mají správcové železnic pomoci projektanti, kteří budou připravovat rekonstrukci celého nádraží.

09. 03. 2017 Čínské vlaky pro České dráhy? Zájemce o Škodu neprošel ani kvalifikací (CRRC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-crrc-cina-kvalifikace-neprosel-ceske-drahy-fuv-eko-doprava.aspx?c=A170309_060154_eko-doprava_suj)

Fiaskem skončil pokus největšího výrobce železničních vozidel na světě, čínské společnosti CRRC, vstoupit do zakázek Českých drah. Firma, která se také uchází o Škodu Transportation, nesplnila několik základních kvalifikačních ukazatelů a ze soutěží na dodávky motorových a elektrických jednotek byla vyřazena. České dráhy nakonec tendr zrušily. Vyřazení CRRC ukazuje konečné zprávy zadavatele, které zveřejnily České dráhy na svém profilu zadavatele. Podle nich CRRC nedodalo celkem 18 potvrzení, které musely firmy doložit pro splnění kvalifikace. Kromě čestných prohlášení o bezúhonnosti zástupců firem šlo například o seznamy referenčních zakázek nebo doložení finanční

způsobnosti. Hodnotící komise proto CRRC vyřadila. Čínský výrobce vlaků CRRC se netají velkými ambicemi o vstup na evropský trh. Zatím uspěl v Makedonii. Příští rok mají vyjet první soupravy od CRRC, které si u něj objednal český Leo Express. CRRC jedná také o koupi Škody Transportation, debaty o akvizici se ale protahují. Zpráva Českých drah také ukazuje, kdo měl o miliardové tendry zájem. Do kvalifikace se kromě CRRC v zakázce na elektrické jednotky přihlásilo ještě sdružení firem Škoda Transportation a Škoda Vagónka, Siemens a Stadler. V soutěži na motorové vlaky byly kromě CRRC ještě ŽOS Vrútky, Pesa a Stadler. České dráhy soutěž nakonec zrušily samy poté, co ji nepravomocně zrušil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže kvůli příliš krátkým dodacím lhůtám.

11. 03. 2017 Přímým vlakům přes Krkonoše hrozí konec, Poláci vypověděli ČD smlouvu (Liberec – Szklarska Poręba)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prime-vlaky-liberec-sklarzska-poreba-v-ohrozeni-ftv-eko-doprava.aspx?c=A170310_115942_eko-doprava_suj)

Rok a čtvrt po zavedení přímého železničního spojení Liberce s polskou Sklarzskou Porebou hrozí vlakům konec provozu a návrat k přestupování. České dráhy s polským dopravcem vyjednávají o další spolupráci. České dráhy obdržely od polského partnera, společnosti Koleje Dolnoslaskie, oznámení vypovězení smlouvy o přeshraničním provozu. Dvuměsíční výpovědní lhůta běží od začátku března, přímému vlakovému spojení by tak mohlo odzvonit již na Prvního máje. Mezi Libercem a Sklarzkou Porebou nyní jezdí vlaky Českých drah, na polské straně je papírově zajišťuje polský dopravce. „Zároveň polská strana píše, že má zájem na další spolupráci. České dráhy budou s partnerem jednat, domlouváme se na termínu,“ řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Liberecký kraj, který vlaky na trase objednával, zatím čeká, jak jednání dopadnou. „V současné době se čeká na jednání, které urgují České dráhy. Momentálně je to na řešení mezi dopravci,“ řekla mluvčí Libereckého kraje Blanka Daničková. Podle informací kraje chce polská strana nově zajišťovat provoz ze Sklarske Poreby do Harrachova namísto přímého spojení Českých drah s Polskem bez přestupu.

Přímé vlaky z Liberce začaly jezdit do Polska v prosinci roku 2015, před tím po obnovení provozu přeshraničního úseku museli cestující přestupovat na jiný vlak v Kořenově nebo Harrachově. Přes hranice jede přímo až devět párů vlaků denně podle toho, o jaký měsíc roku jde. I přes počáteční obavy o vytíženosti přeshraničního spojení se linka mezi cestujícími chytla. Lidem z kraje umožňuje například pohodlnější přístup k běžkařským trasám v Jakušicích nebo pro vlakové spojení dál do Jelení Hory. Podle Pistoriusové je na trase největší frekvence cestujících z Liberce do Harrachova a v opačném směru v úseku Szklarska Poreba Gorna – Harrachov. Trasu si oblíbili zejména polští turisté. „Výjimkou jsou akční dny – svátky, sportovní, kulturní a turistické akce a víkendy s krásným počasím, kdy je obsazenost posílených souprav i tři sta cestujících,“ dodala Pistoriusová.

12. 03. 2017 Stát hledá firmu na pokrytí tratí signálem GSM-R. Nabídku dal jen Kapsch

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kapsch-zeleznice-signal-gsm-r-dj7-ekonomika.aspx?c=A170311_163913_eko-doprava_och)

Zatímco veškerá pozornost v souvislosti s Kapschem se soustředí na jeho prodloužený kontrakt na provoz mytného systému, rakouská společnost získává od státu zakázku jinde. Na železnici. Jde o byznys s pokrýváním hlavních železničních tratí signálem GSM-R, který má zajistit bezpečnější provoz vlaků a snadnější dorozumívání strojvedoucích s řídícími provozu. Zatím poslední kontrakt je pokrytí tratě z Ústí nad Orlicí do Lichkova za 152 milionů korun. Kapsch CarrierCom, který se touto technologií zabývá, byl jediný, kdo dal nabídku. Více než polovina práce přitom míří za subdodavateli, například firmám AŽD Praha, ČD-Telematika nebo Elektrizace železnic Praha. Kapsch má v GSM-R od začátku v Česku monopol díky tomu, že vyhrál první soutěž. Před dvěma lety se ozvala konkurenční Nokia, že soutěže Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) jsou pro ni diskriminační, poslala kvůli tomu i stížnost Evropské komisi. Správa na popud ministerstva dopravy soutěže na víc než rok zastavila. První vypsanou soutěž po víc než roční pauze vyhrál opět Kapsch CarrierCom.

I když se pravidla soutěží mírně změnila a SŽDC částečně ustoupila kritice Nokie, kritik soutěží na GSM-R se nepřihlásil. „Zakázka byla příliš malá na to, aby pokryla naše vstupní náklady. Situaci monitorujeme,“ řekl šéf českého zastoupení Nokia Aleš Voženílek. Nokia v minulosti kritizovala, že správa tratí požadovala dodávku základnových stanic BTS, ale už ne jejich kontrolerů BSC. To vylučovalo technologie různých výrobců, což potvrdil i znalecký posudek objednaný firmou Vegacom

patřící pod Eltodo. To se v té době snažilo do zakázek na GSM-R proniknout. Nokia takto v minulosti prolomila monopol Kapsche v Polsku a ceny za stejnou technologii tam výrazně klesly. Výsledky Kapsch CarrierCom v Česku v letech, kdy instaloval GSM-R, ukazují, že šlo o dobrý byznys. Například ve finančním roce 2013/14 měla firma tržby 295 milionů korun a čistý zisk 48 milionů korun.

Kritika od NKÚ

Monopol Kapsche konstatoval i Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ). „Důvodem nízké účasti uchazečů o tyto veřejné zakázky mohly být požadavky a technické podmínky stanovené SŽDC v zadávacích dokumentacích. Vznikl tak faktický monopol jednoho dodavatele,“ uvedl NKÚ ve svém kontrolním závěru. Hlavní část tuzemských tratí už signál GSM-R pokryl, stále však zbývají zakázky za více než miliardu, včetně například zrušeného tendru na trať Plzeň – České Budějovice. Ten chce správa železnic vypsát už v dubnu, jeho předpokládaná cena ale stoupla – ještě v roce 2015 si pokrytí cenila SŽDC na 256 milionů korun, teď na 310 milionů korun. K soutěži je připravena i další soutěž České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště za 216 milionů korun. „Dále zpracováváme přípravnou dokumentaci na úseky Votice – České Budějovice, kde jsme závislí na modernizaci úseků Sudoměřice – Votice, Soběslav – Doubí a Dynín – Nemanice,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Zasiťování GSM-R bude možné až po těchto úpravách. Největší soutěž chystá správa železnic na podkrušnohorské magistralé Ústí nad Labem – Cheb, kde začaly práce na projektu za 660 milionů korun. GSM-R neznamena vysoké náklady jen pro správce železnice, ale i samostatné dopravce. „Nevyrábějí se v milionových počtech, ale ve velmi malých výrobních sériích, což je dáno jejich reálnou provozní potřebou, musí mít velmi vysokou mechanickou, případně i klimatickou odolnost. Tyto faktory mají velmi výrazný vliv na cenu jednotlivých typů mobilních telefonů,“ vysvětlila Šubová.

Co je GSM-R?

GSM-R signál je základní komunikační platformou pro evropské zabezpečovací zařízení na železnici, systém ETCS. Jeho instalace na českých kolejích začala v roce 2014, zatím na hlavních koridorech. GSM-R zprostředkovává hlasovou a datovou komunikaci pro potřeby železničního provozu prostřednictvím palubních jednotek umístěných v kolejových vozidlech. ETCS umožňuje zejména předávání potřebných informací pro jízdu vlaku strojvedoucím, například povolení k jízdě či stanovení rychlostního profilu. Obojí má zvýšit bezpečnost provozu a omezit lidské chyby.

13. 03. 2017 Loni vzrostl zájem o autovlaky o 10 procent (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28786/>)

Autovlaky provozované v kooperaci národních dopravců České dráhy a Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) loni přepravily mezi Českem a Slovenskem 16 tisíc osobních automobilů a motocyklů. Jedná se o meziroční nárůst přepravy automobilů a motocyklů o téměř 10 procent. „Více zákazníků jsme zaznamenali jak u trojice nočních autovlaků, které jezdí prakticky každý den, tak u denního autovlaku, který jedenkrát týdně spojuje Prahu a Košice,“ uvedl podrobnosti Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Největší nárůst jsme zaznamenali u nejmladší linky mezi Prahou a Humenným, tedy na samý východ Slovenska. Počet přepravených osobních automobilů a motocyklů na této lince překročil za loňský rok 1 900 vozidel, což představuje více než dvojnásobek přeprav oproti roku 2015,“ doplnil Michal Štěpán z Českých drah. „Produkt, který je určen široké veřejnosti, podle našich průzkumů využívají zejména cestující za prací v zahraničí a ti, kteří využívají autovlak na soukromé cesty, např. z Prahy nebo z Košic pokračují dále do zahraničí za rodinami. Další velkou skupinou jsou zákazníci, kteří cestují z Čech do Vysokých Tater na dovolené. Autovlak už vícekrát využili i různé ucelené skupiny, například fanouškové veteránů či velké skupiny motorkářů,“ konstatuje Karol Martinček, člen představenstva a ředitel úseku obchodu ZSSK.

České dráhy ve spolupráci se ZSSK téměř denně provozují noční autovlaky z Prahy do Popradu-Tater, Košic a Humenného v komfortních nočních vlacích EuroNight 442/443 Bohemia a EuroNight 444/445 Slovakia a jednou týdně v posilovém denním spoji EuroCity 242/243 Roháče Praha – Košice. Autovlakem mohou cestující přepravovat osobní automobily do maximální výšky 1,55 m na dolní plošině a 2 m na horní plošině (v tomto případě musí být šířka střechy max. 1,35 m). Maximální povolená hmotnost vozidel do 1,6 m je 1500 kg včetně nákladu (kufry, batohy atd.). Maximální hmotnost vozidel od 1,6 m je 2500 kg včetně nákladu (kufry, batohy atd.). Přepravovat lze také motocykly. Při přepravě jsou automobily zaparkovány na speciálních dvoupatrových nákladních vozech připojených k vlaku, který se skládá z vozů pro cestující. Cestující tráví na nočních spojích cestu v komfortních lůžkových vozech s maximálně třímístnými oddíly a s obsluhou, která nabízí během cesty drobné občerstvení a ráno servíruje snídani, která je součástí poskytovaných služeb, na denních vlacích řadíme moderní vozy k sezení

České dráhy loni zaznamenaly rostoucí zájem o své služby v mnoha oblastech. Celkem přepravily 171,5 milionu cestujících, o 1,8 milionu zákazníků více než v roce 2015. Rychle rostl také zájem o cestování mezi osobami se zdravotním postižením. Počet registrovaných vozíčkářů bylo loni 5 957, o 12,5 % více než v roce 2015, a národní dopravce celkově přepravil více než 10 tisíc osob na ortopedických vozících.

Všechny potřebné informace, včetně jízdních řádů jízdy atotovlaku najdete na www.cd.cz.

Autovlaky Česko – Slovensko

- EN 442 Bohemia: Humenné 19:46 – Praha hl. n. 7:22 (nejede 24./25. 12. a 31.12./1.1.)
- EN 442 Bohemia: Košice 22:08 – Praha hl. n. 7:22 (nejede 24./25. 12. a 31.12./1.1.)
- EN 443 Bohemia: Praha hl.n. 23:09 – Poprad Tatry 7:03 (nejede 24./25.12. a 31.12/1.1.)
- EN 444 Slovakia: Poprad Tatry 21:59 – Praha hl. n. 6:33 (nejede 24./25.12. a 31.12/1.1.)
- EN 445/443 Slovakia/Bohemia: Praha hl. n. 22:00 – Humenné 10:33 (nejede 24./25. 12. a 31.12./1.1.)
- EN 445 Slovakia: Praha hl. n. 22:00 – Košice 7:41 (nejede 24./25.12. a 31.12/1.1.)
- EC 242 Roháče: Košice 11:22 – Praha hl. n. 19:22 (jede v neděli a vybrané dni)
- EC 243 Roháče: Praha hl. n. 13:19 – Košice 21:10 (jede v pátek a vybrané dni)

14. 03. 2017 Obnova Fantovy budovy se pomalu rozjíždí (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/obnova-fantovy-budovy-se-pomalu-rozjizdi-1329919>)

Využití vnitřních prostor historické stavby má během letoška vyřešit studie.

Správa železniční dopravní cesty spustila první krok ke konečné opravě historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Pro začátek hledá projektanta, který vymyslí postup rekonstrukce fasády, střechy a oken. „Pokud výběrové řízení bude probíhat dle předpokladů, tak vítěz bude znám během dubna,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Vítěz by měl projekt v odhadované ceně 12 milionů korun odevzdat do konce roku a zároveň zařídít stavební povolení. Začátkem příštího roku by se mohlo začít s obnovou zdevastovaného pláště. Současně železničáři připravují i rekonstrukci vnitřních prostor, o jejichž využití není zatím jasno. SŽDC proto během letoška nechá zpracovat studii, která má pro interiéry přes sto let staré budovy najít nové využití. „Na základě této studie bude vypsáno výběrové řízení na zpracování dalšího stupně projektové dokumentace včetně inženýrské činnosti a vyřízení platného stavebního povolení,“ doplnila Šubová.

Jistota zatím panuje pouze kolem Drážního úřadu, který v budově sídlí a měl by zde přežít i chystané opravy. Fantova budova doplácí na nepřátelský rozchod SŽDC s italskou firmou Grandi Stazioni loni v říjnu. Společnost už měla stavební povolení a stihla zrekonstruovat střední trakt, kde byla obnovena kavárna. Další práce už nestihla, za což zaplatila nuceným odchodem z nádraží. Spor nyní řeší soud, přičemž železničáři museli se svými plány začít od samého začátku. Odhady celkových nákladů se různí, naposledy SŽDC uváděla zhruba tři čtvrtě miliardy korun. Pokud vše půjde hladce, zaskví se železniční památka v plné kráse v roce 2022. Fantova budova z počátku 20. století přestala sloužit pasažérskému ruchu koncem sedmdesátých let, kdy vznikla nová výpravní budova s průčelím do Vrchlického sadů. Tu se podařilo italské společnosti za 1,3 miliardy kompletně zrekonstruovat a zaplnit její prostory obchodníky.

14. 03. 2017 ČD opět hledají firmu na vlakušky, potřebují je hlavně na obsluhu minibarů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-hledaji-opet-firmu-na-vlakusky-hlavne-na-minibary-ptg-ekonomika.aspx?c=A170314_095935_ekonomika_vem)

České dráhy vypsaly soutěž na firmu, která jim zajistí ve vybraných vlacích prodej občerstvení z minibarů. Stávající kontrakt v polovině roku vyprší. Dopravce od nového jízdního řádu výrazně rozšířil počet vlaků, kde občerstvení nabízí. Jde o práci, pro kterou se u Českých drah vžil označení vlakušky. Na rozdíl například od průvodčích či vlakvedoucích nemusí mít žádné dopravní vzdělání. Původně je České dráhy najaly pro roznos vody a denního tisku v pendolinu, tuto práci ale postupně převzali zaměstnanci Českých drah. V zadávací dokumentaci ČD o této práci mluví jako o minibaristovi, stevardovi nebo informátorovi. České dráhy vypsaly soutěž na 32 měsíců, její

očekávaná hodnota je 90 milionů korun. Celkem dráhy předpokládají, že si objednájí celkem 170 tisíc hodin služeb těchto zaměstnanců. Při takové ceně vychází jedna „člověkohodina“ na více než 500 korun, konečná cena vzejde ze soutěže. Při minulé soutěži například odhadovaná cena klesla o více než třetinu, dosud obsluhu ve vlaku zajišťuje firma Tess promotion. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského vlakušky zůstávají u nejvytíženějších vlaků, kde by bylo časově náročné ve vybraných úsecích zajistit jak dopravní povinnosti, kontrolu jízdních dokladů tak nabídku doplňkového servisu. „Služba vlakušky se nyní posunula od té původní podoby spíše k zajištění provozu minibaru, tedy roznáškovému občerstvení v režii ČD v celém vlaku,“ řekl Štáhlavský. České dráhy nabízejí tuto službu ve více než stovce vlaků, například na tratích Brno – Bohumín, Praha – České Budějovice nebo Praha – Plzeň – Cheb. Oproti minulosti výrazně zlevnily, káva je za deset korun, nealkoholické nápoje za 12 korun. „I přes poměrně krátkou dobu od zavedení služby v současnosti prodáváme v průměru kolem tisíce kusů teplých nápojů denně,“ dodal Štáhlavský.

15. 03. 2017 Koleje pod Moldavou se posunuly, vlaky se do hor vrátí až za několik měsíců (Osek město – Moldava v Krušných horách)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2058144-koleje-pod-moldavou-se-posunuly-vlaky-se-do-hor-vrati-az-za-nekolik-mesicu>)

Na části železniční trati, která stoupá úbočím Krušných hor na Moldavu, přestaly jezdit vlaky. Správa železniční cesty vyhlásila výluky mezi Moldavou a Osekem, protože se posunul násep a obkladní zeď. Oprava potrvá několik měsíců, výluka zřejmě postihne i letní prázdniny. České dráhy, které na lince Most – Moldava v Krušných horách provozují osobní vlaky, uvedly, že výluka na půvabné horské trati potrvá až do konce platnosti jízdního řádu letos v prosinci. „To se ale může změnit v závislosti na tom, zda se podaří správci trať dát do pořádku,“ podotkl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle mluvčího SŽDC Pavla Tesaře bude jasněji poté, co si místo prohlédnou odborníci, kteří musí navrhnout technické řešení opravy a určit náklady na ni. „Předpokládáme, že výluka potrvá minimálně po dobu několika měsíců,“ uvedl Tesař. Situaci komplikuje fakt, že je závada na špatně přístupném místě. Místo vlaků tak ale prozatím jezdí autobusy, přestupuje se do nich již pod horami v zastávce Osek město. Pavel Tesař zdůraznil, že to, co se v Krušných horách stalo, nebyl sesuv. „Byla zjištěna závada v geometrické poloze koleje. Příčinou je posunutí tělesa náspu a obkladní zdi,“ přiblížil.

Moldavská horská dráha byla původně součástí Pražsko-duchovské dráhy, která vedla z Prahy přes Most do Moldavy, kde navazovala trať dále do Saska, kam měly vlaky vozit uhlí z Mostecka. Plány jejich zakladatelů však byly příliš ambiciózní a železnice jejich očekávání nedokázala naplnit. Po druhé světové válce navíc přišla o svůj mezinárodní status, přeshraniční doprava byla zastavena a nikdy již nebyla obnovena. V současnosti jezdí do Moldavy vlaky denně pouze o víkendech s výjimkou jarních a letních prázdnin, kdy jezdí denně.

17. 03. 2017 Začala rekonstrukce železniční trati z Berouna do Králova Dvora (slavnostní zahájení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně zahájila rekonstrukci traťového úseku z Berouna do Králova Dvora, který je součástí třetího tranzitního železničního koridoru. Přínosem stavby bude kromě celkové modernizace železniční stanice Beroun také zvýšení traťové rychlosti a modernizace zabezpečovacího zařízení. Zhotovitelem prací je sdružení firem pod vedením EUROVIA CS.

Předmětem stavby je úsek trati dlouhý 5,7 kilometru. V rámci optimalizace dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h, modernizaci zabezpečovacího zařízení a úpravám, jež umožní rychlejší průjezd vozidel s naklápečí technikou. Práce se budou odehrávat na osobním a seřaďovacím nádraží železniční stanice Beroun a v navazujícím traťovém úseku Beroun – Králův Dvůr. Proměnou projde také zastávka v Králově Dvoře, která získá nový podchod. „Díky stavbě zlepšíme parametry další části třetího koridoru z Prahy na západ Čech. Přestavbou tak projde nejen frekventovaná stanice Beroun, ale i navazující, dosud nemodernizovaný traťový úsek,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. „Stavba řeší rekonstrukci železničního spodku a svršku, úpravu nástupišť včetně bezbariérového přístupu pro cestující, přejezdů, mostů, podchodů a propustků,“ sdělil Michael Gelo, ředitel závodu Železniční stavby EUROVIA CS. Projekt dále zahrnuje modernizaci zabezpečovacího zařízení s dálkovým ovládním stanic, výstavbu sdělovacího a informačního zařízení, rekonstrukci trakčního vedení, úpravy výpravní budovy v Berouně a výstavbu nového technologického objektu.

Stavba s názvem Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův dvůr je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše nákladů na projekt dosahuje 2 200 969 104 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 75,56 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace tak činí maximálně 54 951 798 €, tedy zhruba 1 527 220 370 Kč.

Název stavby	Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	METROPROJEKT Praha a.s.
Zhotovitel	Společnost Beroun, kterou tvoří EUROVIA CS, Subterra, GJW Praha a OHL ŽS
Termín zahájení	11/2016
Termín dokončení	10/2019
Celkové náklady stavby	2 200 969 104 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	1 527 220 370 Kč

17. 03. 2017 Koleje, nástupiště i nové zastávky. Do železnice v kraji tečou miliardy (Moravskoslezský kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/opravy-na-zeleznici-v-moravskoslezskem-kraji-fow-ostrava-zpravy.aspx?c=A170317_2313000_ostrava-zpravy_woj)

Modernější vlaková kolejiště, nástupiště a dokonce i dvě nové zastávky slibuje letos vybudovat Správa železniční dopravní cesty v Moravskoslezském kraji. Do dráhy v regionu se tak stát chystá v nejbližších dvou třech letech investovat přes tři miliardy korun. Řada prací začne už na jaře. Skoro 100 milionů korun padne letos na menší rekonstrukce železničních tratí nebo jejich vybavení. „Například jen modernizace tří přejezdů na trati z Opavy do Hlučína bude stát 36 milionů korun. Stavební práce začnou v dubnu a skončit mají v prosinci,“ přibližuje mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Další desítky milionů investuje letos firma do oprav transformátorů nebo trafostanic ve Studénce nad Odrou, Kopřivnici a Lískovci. Práce začnou na jaře a skončí v prosinci.

Karvinští čekají na opravy stanice

Už v dubnu měla podle plánů začít i nejdražší plánovaná akce v kraji na nejbližší tři roky, a to optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice za téměř tři miliardy korun. Součástí stavby je i modernizace železniční stanice v Karviné. „Kéž bychom se konečně dočkali,“ říká mluvčí karvinského magistrátu Šárka Swiderová s tím, že nádražní budova je sice opravená, ale po rekonstrukci nástupišť a koridoru volá město marně už řadu let. „Sice nám to slibují, ale stále odkládají. Podle posledních informací začnou práce až příští rok,“ dodala. Mluvčí Šubová její slova potvrdila. Stavba za 2,8 miliardy korun, která je plánovaná na léta 2017 až 2019, sice zřejmě začne už letos, ale obyvatelé Karviné si na opravy stanice budou muset opravdu ještě počkat. Důvodem odkladů jsou totiž potíže s vyvlastňováním pozemků, na nichž se má v Karviné stavět. „V současnosti již SŽDC požádala o zahájení stavebního řízení a začala s výběrem stavební firmy. Předpokládaný dubnový termín zahájení prací v Karviné ale nelze stihnout kvůli komplikovanému procesu majetkoprávního vypořádání. Nový termín závisí hlavně na vydání pravomocného stavebního povolení a ukončení výběrového řízení na zhotovitele stavby,“ líčí Šubová.

Projekt obnovy karvinské stanice počítá s výměnou kolejí, jejich novým odvodněním, s přestavbou i zastřešením dvou ostrovních nástupišť mezi kolejemi a v nezbytném rozsahu i s opravou prvního nástupiště u výpravní budovy. „Změny uvítáme. Cestující ale asi nejvíc ocení nový podchod včetně výtahů pro bezbariérový přístup ke všem nástupištím,“ míní Swiderová. Dalším projektem za téměř půl miliardy korun je rekonstrukce zabezpečovacího zařízení železniční stanice Bohumín. Práce začnou letos a skončí příští rok.

V Havířově vzniká nová železniční zastávka

Část obyvatel kraje teď ale asi nejvíc zajímají plány na zřízení dvou zcela nových zastávek: v Havířově a Ostravě-Jihu. Někdo už se jich nemůže dočkat. Jiným se nelíbí. „Víme, že město, kraj i SŽDC si přejí postavit zastávku Ostrava-Zábřeh. My ale uděláme v mezích zákona vše, abychom tomu zabránili,“ říká Martin Boček z panelového domu ve Výškovické ulici číslo 58, jehož obyvatelé budou mít zastávku přímo pod okny. Výbory tamních bytových družstev už podaly námitky v rámci územního řízení. A nejsou jediní. Námitky uplatnila i radnice Ostravy-Jihu, které se nelíbí vzhled, technické řešení ani provoz plánované zastávky. „Návrh nerespektuje významnost stavby v daném

území, nevyhovuje nám její umístění, velikost ani řešení prodejny jízdenek a odděleného přístřešku pro cestující," popisuje mluvčí Jihu Martina Gavendová. Výhrady má obvod i k tomu, že zastávka nebude dostatečně vybavená mobiliářem a neposkytne cestujícím potřebný standard. „Návrh technického řešení vypovídá o maximální snaze ušetřit peníze na úkor estetické a funkční hodnoty zastávky," dodala Gavendová. Zda se bude zastávka za asi 60 milionů nakonec stavět, tak zatím není vůbec jisté. Naopak zastávka Havířov střed v Dělnické ulici začíná právě vznikat. Firma tam v minulých dnech zahájila terénní práce. „Máme podepsanou smlouvu se zhotovitelem Hroší stavby za cenu 35,8 milionu korun a termínem od letošního března do října," potvrdila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. „Někteří lidé považují zastávku Havířov-střed za zbytečnou, ale jiní včetně mě si ji přejí. Místním totiž usnadní cestování do Ostravy i Českého Těšína. K vlaku dojdou pěšky, odpadne jim nutnost přestupování z městské dopravy," říká Havířovan Michal Podloučka, který se zajímá o dopravu v regionu.

Nechceme, aby nás budily brzdící vlaky, říkají lidé

Jedni se těší, druzí protestují. Mezi obyvateli velkého panelového domu ve Výškovické ulici v Ostravě je ale více těch, kterým vadí plány města a SŽDC na stavbu nové železniční zastávky Zábřeh vedle Avion Shopping Parku. Hotová měla být už loni. Ale teprve probíhá územní řízení. A není jasné, jak nakonec dopadne. „Nechceme zastávku pod svými okny. Podle studie tu má ročně projet okolo 30 tisíc vlaků. Dovedete si představit, jaký hluk dělá brzdící pantograf? Nestojíme o to, aby nás v létě při otevřených oknech budil hluk z tlampačů a brzdících nebo rozjíždějících se vlaků," říká Jaroslav Říman, předseda bytového družstva Výškovická 58, které je účastníkem územního řízení a proti stavbě podalo námítky.

Seniorka Marie Francková je ale jedna z těch, kteří se na novou zastávku těší. „Já myslím, že už je to rozhodnuté: zastávka bude. Já ji ráda využiju při cestách za sestrou do Opavy, má být totiž bezbariérová. Teď jezdím z vítkovického nádraží, kde nejsou výtahy ani eskalátory a já musím pokaždé obtížně překonávat 73 schodů," líčí žena. Zvýšeného hluku se nebojí. „Bydlím tu 50 let. Dřív byly vlaky hodně slyšet, ale teď už ne. Elefanty jsou tiché. Když tu spí sestra, pochvaluje si, jaký tu je klid," dodala. Jaroslav Říman, jenž bydlí až pod střechou, říká, že jde jen o její osobní názor. Ale zčásti se mu nezdá. „Lidé z nižších pater jsou na tom lépe, před hlukem je totiž chrání násep. Dokazuje to i hluková studie z roku 2014. Zatímco v přízemí hygienici naměřili ve dne 48,6 decibelu a v noci 49,3, v nejvyšším patře bylo ve dne 60,4 a v noci 61,1 decibelu," vysvětluje šéf družstva. Jak rozhodnou úředníci o jejich námitkách, zatím netuší. „Problém je, že zastávka je v územním plánu města už od roku 2005. Prý to viselo na úřední desce a my jsme měli protestovat tehdy. Jenže to nikdo nevěděl," podotkl Říman. Obyvatel domu Martin Boček říká, že boj proti zastávce nevzdají: „Využijeme všech zákonných možností. Teď čekáme na verdikt kraje o naší námitce proti systémové podjatosti úředníků magistrátu. Neměli by rozhodovat o námitkách proti stavbě, kterou město chce." „Krajský úřad zváží, zda existuje riziko systémové podjatosti, a buď vydá usnesení, že primátor není podjatý, nebo jej podjatým shledá a v tom případě pověří projednáním věci jiný stavební úřad," uvedla mluvčí kraje Petra Špornová. Na verdikt kraje čeká i útvar hlavního architekta a stavebního řádu Ostravy. „Námítky účastníků územního řízení bude posuzovat až po vyřešení podjatosti," sdělila mluvčí města Andrea Vojkovská. „Otázka je, zda i krajští úředníci nejsou podjatí, když bývalí radní opakovaně tvrdili, že zastávku chce i kraj," naznačil Boček.

Největší loňské investice

- Dokončení rekonstrukce uzlové stanice Český Těšín za 1,3 miliardy korun. Stavební práce, které umožnily zvýšit rychlost vlaků, začaly už v roce 2014.
- Revitalizace trati z Frýdlantu nad Ostravicí do Valašského Meziříčí za 993,7 milionu korun.
- Revitalizace trati mezi Krnovem a Opavou za 853 miliony korun.
- Modernizace trati z Ostravy-Kunčic do Havířova za 503 miliony.

18. 03. 2017 Švýcaři omezují nádražní rozhlas, hlásí jen zpoždění a mimořádnosti

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/svycari-omezuji-nadrazni-rozhlas-hlasi-jen-zpozdeni-a-mimoradnosti-1gf-eko-doprava.aspx?c=A170317_162743_eko-doprava_suj)

Švýcarské dráhy SBB zkušebně omezily na první trati hlášení nádražního rozhlasu. Lidé podle nich už nepotřebují hlásit každý přípoj. Za svůj nezvyklý krok však čelí kritice ze strany některých politiků. V Česku by chtěla hlukovou zátěž na nádražích snížit i Správa železniční dopravní cesty. SBB o změně informovaly na svých stránkách. Na trati z Curychu do Sankt Gallenu přestaly hlásit v nádražní hale hlásit pravidelné příjezdy a odjezdy vlaků a oznamují v nádražním rozhlasu pouze

mimořádnosti, tedy zpoždění či změnu nástupiště či koleje, na kterou má vlak přijet. Pokud je vše, jak má být, rozhlas mlčí. Hlášení o příjezdu vlaku je slyšet pouze na nástupišti, ke kterému vlak přijede. Už od listopadu přitom na stejné trase přestal personál hlásit přípoje vlaků či na jaké straně mají cestující vystoupit také přímo ve vlakových soupravách. Změnu SBB vysvětlují tím, že v množství informací o vlacích nemusí cestující zaslechnout důležité sdělení o zpoždění či změně nástupiště nebo koleje. Argumentují i řadou aplikací v mobilních telefonech, které cestující o aktuálním provozním stavu na železnici informují. Krok švýcarských drah vyvolal v zemi i kritiku ze strany některých politiků. SBB se chce rozhodnout na konci dubna, zda nádraží ztiší po celé zemi.

V Česku už hlášení ubyla

V Česku mírně snížila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) počty hlášení už před třemi lety. Její snahou je omezit je na nejmenší možnou míru. Další případné omezování rozsahu hlášení však podle mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové naráží na požadavky dopravců a přání cestujících. „Snahou SŽDC je omezit hlášení jen na nezbytně nutné informace, které cestujícímu zajistí snadnou orientaci v železniční stanici a poskytne mu dostatek informací o mimořádnostech, jako jsou zpoždění vlaku, jízda odklonem či mimořádné zastavení nebo projetí vlaku ve stanici,“ řekla Šubová. Správce železnice také žádá o evropské dotace na projekt, který má propojit její provozní aplikace s mobilními aplikacemi. Ty by ukazovaly aktuální čas odjezdu z jakékoli zastávky. Už dnes jsou běžně dostupné na webu, například všechna odjezdové a příjezdové tabule nebo aplikace sledující provoz osobních vlaků v síti SŽDC.

Co říká zákon

Podle zákona musí správce železnice akusticky zajistit informování cestujících, pokud je zpoždění větší než deset minut. Informace o jízdě mezinárodního vlaku a vnitrostátního expresního vlaku jsou staničním rozhlasem podávány též v anglickém nebo německém jazyce.

19. 03. 2017 Na železnici míří nový dopravce. AŽD začne jezdit po Švestkové dráze (Čížkovice – Obrnice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/azd-zacne-provozovat-vlakly-na-svestkove-draze-fqn/eko-doprava.aspx?c=A170318_211909_eko-doprava_suj)

V seznamu dopravců provozujících pravidelné vlaky přibude od dubna nový hráč. Společnost AŽD Praha, která je známá na železnici hlavně jako výrobce zabezpečovacího zařízení, začne provozovat výletní vlaky na trati z Lovosic do Mostu. Provoz má 1. dubna zahájit speciální vlak tažený dieselovou lokomotivou přezdívanou Bardotka. AŽD Praha loni koupila od Správy železniční dopravní cesty trať Čížkovice – Obrnice, která tvoří většinu trasy Lovosice – Most. Železnici vedoucí malebnou krajinou Českého středohoří se přezdívá Švestková dráha. Vlaky budou jezdit jen o víkendech na objednávku Ústeckého kraje jako turistické. Jízdní řád počítá s dvěma páry vlaků z Lovosic do Mostu, jeden pár pojede ještě z Lovosic do Třebívlic. Na trase bude platit tarif Ústeckého kraje. Na trasu nasadí AŽD motorový vůz řady 831, který si pronajala od společnost Railsystem. Jako zálohu bude mít ještě vozy řady 810, které si firma koupila na začátku roku od Svazku obcí údolí Desné.

Trať z Čížkovic do Obrnic je jednou z prvních, které SŽDC označila za nepotřebné a již se státní organizaci podařilo i prodat. AŽD Praha koupila ještě trať Dolní Bousov – Kopidlno. Na ní své vlaky provozovat pravidelně nebude. „V létě tam jezdí víkendový provoz za přispění okolních obcí Mladoboleslavský železniční spolek a nechceme jim to brát,“ vysvětlil mluvčí AŽD Praha Jiří Dlabaja. Firma chce na obou tratích testovat hlavně nové technologie, například i jízdu vlaků bez strojvedoucích.

20. 03. 2017 Škoda Transportation jde do obřího německého tendru (DB)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skoda-transportation-jde-do-obriho-nemeckeho-tendru-1330147>)

Německý velkodopravce Deutsche Bahn přichystal pro železniční průmysl jedno z nezajímavějších soust posledních let. Firma hodlá v příštích letech masivně investovat do vozového parku pro dálkovou dopravu, momentálně začala s hledáním dodavatele desítek elektrických souprav. Německé dráhy požadují takzvaný push pull koncept, u kterého lokomotiva může soupravu táhnout i tlačit. Šance se otevírá také pro českou Škodu Transportation, která považuje Německo za klíčový trh pro budoucnost svého byznysu. Od roku 2013 má proto v Mnichově dceru. Mluvčí Lubomíra Černá

potvrdila, že se plzeňská strojírna německého tendru zúčastní. „Věříme, že naše reference v kvalifikačním klání obstojí. Kapacity na takovouto zakázku máme také k dispozici,“ uvedla Černá.

V Německu začalo kvalifikační kolo, které potrvá řadu měsíců. Proces vyústí v rámcovou smlouvu s výrobcem, který bude Deutsche Bahn po roce 2021 dodávat dvacet vlakových souprav ročně. Němci poptávají jednopodlažní vlaky nejméně pro 485 cestujících, jako referenci žádají alespoň jednu podobnou zakázku na německém, rakouském či nizozemském trhu. Podrobnosti o finančních nákladech či konkrétní počty vlaků ale Deutsche Bahn zatím nesdělila. „V současné době naše výzva k účasti v soutěži stále běží. Proto nebudeme nic komentovat,“ sdělila mluvčí DB Susan Lehmannová. Polský oborový web Rynek kolejowy zařadil mezi nejvážnější kandidáty společnosti Bombardier, Siemens, Stadler, CAF a Škodu. Český výrobce bude mimo jiné spoléhat na referenci z Bavorska, pro které teď vyrábí sedm dvoupodlažních push pull souprav v hodnotě 2,6 miliardy korun. Z toho lze odhadovat, že nejnovější nákup Deutsche Bahn se bude pohybovat v řádech miliard až desítek miliard korun. Cena přitom nebude jediným kritériem.

20. 03. 2017 Dotace na studentské jízdné rostou, nejvíce jich míří ke Student Agency

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dotace-na-studentske-jizdne-rostou-nejvice-jich-miri-ke-student-agency-1330181>)

Stát posílá dopravcům jako dorovnání povinných slev pro studenty, děti a invalidy stále větší částku. Loni ministerstvo dopravy vydalo na tento účel přes 233 milionů korun, což je meziročně o čtyři procenta více. Dotace rostou především na železnici, kde dopravci poprvé obdrželi přes 100 milionů. Největším příjemcem je skupina Student Agency. Firma podnikatele Radima Jančury loni obdržela za vlaky a autobusy přes 109 milionů, když rok předtím to bylo 96 milionů. Nárůst se týká ale pouze vlaků, které skupina provozuje pod značkou RegioJet. U nich kompenzace vzrostla ze 44 milionů na loňských 58 milionů. Následuje Leo Express podnikatele Leoše Novotného s téměř 26 miliony, na podobnou částku za studentské slevy si přišly i České dráhy. Pořadí je dáno mimo jiné tím, že stát dopravcům jízdné dorovná pouze na komerčních linkách. Zatímco první dvě firmy jezdí v tuzemsku na své podnikatelské riziko, České dráhy mají drtivou většinu výkonů v závazku veřejné služby. Studentské kompenzace se tak týkají fakticky pouze vlaků na trati Praha – Ostrava. V žebříčku se odráží i oblíbenost jednotlivých dopravců u studentů. „Slevy na jízdném studentů, žáků, dětí do šesti let a zdravotně postižených jsou státem nařízené. U každé studentské či dětské jízdenky doplácí dopravcům rozdíl do plné ceny. Zlevněné jízdné studentů a dětí do 15 let tvoří dohromady téměř 60 procent kompenzací státem nařízených slev,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold.

Namátkové kontroly ve vlacích v loňském roce odhalily celkem tři pochybení, když cestující jeli se zlevněnou jízdenkou, na kterou ale neměli nárok. Chybující dopravce úřad nezveřejnil. V několika případech chybovaly i autobusové firmy. Ministerstvo proto letos spustilo novou kontrolu, která prověřuje, jak dopravci ztrátu vykazují včetně jejich metodiky a nastavení jejich odbavovacích systémů. V žebříčku největších příjemců kompenzací figurují za železničními firmami autobusoví dopravci BusLine (5,1 mil.), ČSAD Ústí nad Orlicí (5,0), Arriva Morava (4,9), ICOM Transport (3,4), ČSAD Autobusy České Budějovice (3,2) a ProboBus (2,6), u kterých dotace vesměs loni klesla.

Jaké slevy stát nařizuje a kompenzuje:

Studenti jezdí se slevou 25 procent, žáci mají při cestě do školy slevu 62 procent, děti do 15 let mají nárok na 50 procentní slevu a děti do 6 let jezdí zdarma. Sleva pro zdravotně postižené činí 75 procent.

20. 03. 2017 První krůček na velké cestě: SŽDC zadala studii na rychlodráhu do Drážďan (Praha – Dresden)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2061710-prvni-krucek-na-velke-cestě-szdc-zadala-studii-na-rychlodrahu-do-drazdan>)

Správa železniční dopravní cesty uzavřela smlouvu na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, která by měla vést z Prahy na hranice se Saskem a odtud dále do Drážďan. Vypracuje ji Centrum pro efektivní dopravu (Cedop), které bude spolupracovat s francouzskou společností Egis Rail. Vznik studie je prvním krokem k tomu, aby rychlodráha skutečně vznikla. Další přípravy budou ale otázkou až dvou následujících desetiletí. Je to malý krok pro budoucí první vysokorychlostní trať v Česku, ale obrovský skok pro celkový přístup k vysokorychlostní železnici. SŽDC skutečně učinila první faktický tah v procesu, na jehož konci by měly být vlaky jezdící třisetkilometrovou rychlostí z Prahy do Drážďan a jen o trochu pomaleji pak i do Berlína.

Studie proveditelnosti naznačí, kudy by nová trať mohla vést, tak aby byla její stavba realizovatelná dopravně, technicky, ekonomicky i ekologicky. Studie by měla být hotová za 22 měsíců, výsledkem by měla být dokumentace k variantě trasy, kterou předtím zhotovitelé studie spolu se SŽDC vyberou. Premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD), který od začátku roku o výstavbě vysokorychlostních tratí několikrát jednal, přišel s termínem zahájení výstavby až v roce 2035. SŽDC však dříve hovořila o tom, že v roce 2035 by již měla být trať hotová a s tím počítá stále. Zahájení stavby plánuje na rok 2028, pokud ovšem půjde dobře příprava územní dokumentace a územních rozhodnutí či vydávání stavebního povolení.

Urychlit přípravu umožní jen změna zákonů

Podle mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové stanovili železničáři termíny na základě dosavadních zkušeností a možností, které investorovi umožňuje současná legislativa. Jen na aktualizaci zásad územního rozvoje a vydání územního rozhodnutí si tak SŽDC rezervovala celé čtyři roky. Skupina poslanců ze všech stran zastoupených v Poslanecké sněmovně nedávno vyzvala vládu, aby přípravu co nejdříve urychlila. Jsou přesvědčeni, že by stavba mohla začít nejpozději v roce 2025. Jak připomněl poslanec František Laudát (TOP 09), je to čas srovnatelný s tím, který potřebovala Velká Británie na stavbu své první vysokorychlostní trati HS1 (Eurotunel – Londýn). Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) připustil, že by příprava mohla být rychlejší, míní však, že to nebude beze změn zákonů. „Potřebuji, aby sněmovna, až přijde se zákony, které by měly zjednodušit výstavbu a přípravu tratí, nás podpořila,“ zdůraznil ministr. Také mluvčí Šubová připustila, že změna stavebního zákona by mohla přípravu urychlit.

Z Ústí do Berlína 200, do Prahy přes 300

Ministerstvo dopravy ve svých koncepčních materiálech počítá s tím, že bude nová trať Praha – Drážďany sestávat ze dvou částí. Z Prahy k Ústí nad Labem by měla vést vysokorychlostní trať pro rychlost až 350 km/h, dále by mohly vlaky jezdit tunelem pod Krušnými horami, kde zřejmě bude maximální rychlost nižší, asi 200kilometrová. Prosadit výstavbu vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan však není politický problém pouze v Česku, nýbrž i na druhé straně hranic. Berlín dlouhodobě považuje stavby nových tratí k českým hranicím za méně významné. Sasko nicméně usiluje o to, aby spolkové ministerstvo dopravy priority přehodnotilo a dílčí úspěch zaznamenalo. „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 po únorovém jednání s Bohuslavem Sobotkou saský premiér Stanislav Tillich. Z Drážďan sice nevede žádná zcela nová vysokorychlostní trať, nicméně směrem na Lipsko je trať modernizovaná na rychlost až 200 km/h. V příštím roce by – po letech, kdy cestování znepríjemňovaly pomalé jízdy či objížďky – měla skončit první fáze úprav na rychlost 200 km/h také na trati, která spojuje saskou metropoli s Berlínem.

Střízlivý harmonogram stavby VRT Praha – Ústí n. L. – státní hranice

- 2017 – 2019: vypracování studie proveditelnosti
- 2019 – 2021: aktualizace zásad územního rozvoje
- 2022 – 2024: příprava územního rozhodnutí
- 2024 – 2027: příprava stavebního povolení
- 2028 – 2035: stavba
- 2035: zkušební provoz
- 2036: řádný provoz

21. 03. 2017 V sobotu 25. března opět vyjede Cyklohráček, nově sveze výletníky po Pražském semmeringu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28828/>)

Rodinný výletní vlak Cyklohráček vjede v sobotu 25. března už do své čtvrté sezony. Opět bude vozit malé i velké výletníky z Prahy na Okoř a do Slaného, letos ale čeká na cestující celá řada novinek. Z hlavního nádraží pojedou Cyklohráček po trase Pražského semmeringu s krásnými výhledy na Prahu, nově ho tak budou mít možnost využít také cestující ze Smíchova, Cibulky nebo Zličína. Jednou za měsíc sveze návštěvníky až do železničního muzea ve Zlonicích a nově s ním můžete navštívit také bunkr Drnov a tamní muzeum studené války a protivzdušné obrany.

Cyklohráček je speciální výletní vlak upravený na velké pojízdné hřiště. O hry na palubě se starají hrajevodoucí, kteří mají pro všechny připravené také malé dárky. Jeden vůz Cyklohráčku je určen pro cyklisty, tři vozy jsou upraveny pro děti. Rodiče tu najdou vůz s koutkem pro menší děti (s nízkopodlažním nástupem pro kočárky), hernu se stavebnicemi a balónkovištěm i vůz pro větší děti s deskovými hrami, tabulí a křídami a množstvím dalších her k zapůjčení. Přes sklo mohou děti i tatínkové pozorovat strojevodoucího při práci a sledovat trať před vlakem.

Nová trasa přes Semmering

Největší novinkou letošní sezony je nová trasa Cyklohráčku. Stále bude jezdit z Prahy kolem Okoře do Slaného, ale v Praze už nebude vyjíždět z Masarykova nádraží jako v minulých letech. „Cyklohráček pojedje z pražského hlavního nádraží přes severní nástupiště smíchovského nádraží, Cibulku a Zličín do Hostivice a dál do Slaného,“ říká Jakub Goliáš, ředitel Regionálního obchodního centra ČD pro Prahu a Středočeský kraj. „Na trase Pražského semmeringu překoná nádherné historické viadukty nad Prokopským údolím a nabídne všem cestujícím krásnou podívanou z výšky na celou Prahu. Jsem přesvědčený, že nová trasa bude pro výletníky velmi atraktivní.“

V každém vlaku dva hrajevodoucí

O děti se na palubě vlaku starají hrajevodoucí a mají pro ně připravené dárky (stejně jako pro cyklisty), informace o výletech i zajímavých místech na trase a především spoustu her na půjčení, aby cesta na výlet lépe utekla. „Loni svezl Cyklohráček bezkonkurenčně nejvíce lidí za dobu, co do Slaného jezdí. Jelo s ním téměř 17 tisíc cestujících, z toho více než šest tisíc dětí. Největší zájem byl o nový vůz s balónkovištěm a velkou hernou, proto jsme už loni začali do vlaku posílat mimořádně dva hrajevodoucí, aby se zvládli věnovat všem dětem. Letos už to bude standard a ve vlaku budou vždy ve dvou. Zájem cestujících je o tento výletní vlak opravdu veliký,“ doplnil zástupce ředitele ROPID Martin Šubrt.

Kdy Cyklohráček jezdí

Cyklohráček letos pojedje o všech sobotách, nedělích a svátcích od 25. března až do 29. října. Z Prahy do Slaného a zpět jede vždy dvakrát za den. Z pražského hlavního nádraží odjíždí v 9:07 a ve 13:07, zpět ze Slaného do Prahy jede v 11:01 a v 16:57. Odpolední vlak s odjezdem ve 13:07 pojedje i letos sedmkrát za sezonu až do Zlonic, kde se nedaleko od nádraží nachází železniční muzeum. Letos to bude o sobotách 29. dubna, 27. května, 24. června, 29. července, 26. srpna, 30. září a 28. října. Cestující z Cyklohráčku budou mít navíc možnost využít levnější vstupné do muzea.

Muzeum studené války a protivzdušné obrany

Cyklohráčkem je možné dojet z Prahy do Podlešína, kde se nachází bunkr Dnov. Návštěvníci si tu mohou prohlédnout jeden z největších zpřístupněných bunkerů v Česku, který byl vybudován v osmdesátých letech a sloužil jako velitelské stanoviště protivzdušné obrany Prahy. Muzeum je otevřené každou sobotu od 20. května do 16. září, v červenci a srpnu také každou neděli. Cestující z Cyklohráčku mají do muzea o 30 % levnější vstupné.

Hra pro děti ve Slaném a turistická vizitka

Rodiče s dětmi se mohou vydat po příjezdu do Slaného na dobrodružnou cestu městem. Ve vlaku dostanou od hrajevodoucí herní plán, a jakmile vystoupí, vyrazí na cestu za pokladem. Pokud posbírají všechny indicie správně, dovedou je ke zlatému pokladu ukrytému ve městě. Něco si z něj budou moci odnést a získají také turistickou vizitku Cyklohráčku. „Turistickou vizitku získají skutečně jen cestující z Cyklohráčku,“ říká vedoucí infocentra ve Slaném Zoja Kučerová. „Buď dojdete úspěšně do cíle cesty za pokladem, nebo se zastavíte v infocentru u Velvarské brány s jízdenkou z Cyklohráčku, na které bude razítko od hrajevodoucí. Jinak vizitku není možné získat.“ Během loňské sezony se zapojilo do hledání zlatého pokladu s Cyklohráčkem přes devět stovek lidí, kteří odevzdali ve slánském infocentru 346 vyplněných herních plánů. Pro turistickou vizitku Cyklohráčku si ve Slaném přišlo 557 zájemců.

Slevy ve Slaném

Město Slaný připravilo pro návštěvníky z Cyklohráčku slevy, které může využít celá rodina. Cestující například získají za 85 Kč celodenní vstup do místního aquaparku, slevu do místní cukrárny i pivovaru, 50% slevu do vlastivědného muzea a další. Slevy jsou určeny jen pro cestující z Cyklohráčku, kteří budou mít od hrajevodoucí na slevovém kuponu razítko z vlaku. Lze je následně využít nejen v den cesty, ale i kdykoli během sezony Cyklohráčku, a to i ve všední dny. Detaily najdete na www.cyklohracek.cz.

Jak to chodí v Cyklohráčku

- Vůz plný hraček

Tento vůz je určen spíš menším dětem, cestující tu najdou dětský koutek se stavebnicemi, vláčkovými skládačkami, leporely nebo vláčkodráhou. Odsud je také nejlépe možné pozorovat práci strojvedoucího a dívat se na trať. Vůz je nízkopodlažní, aby se do něj dobře dostaly i kočárky.

- Vůz plný balónků

Vůz poznáte podle toho, že je na rozdíl od těch ostatních červený. Uvnitř je postavená velká herna s balónkovištěm, stavebnicemi a hračkami, které rozvíjí jemnou dětskou motoriku. U dveří je rozšířený prostor, kam se vejde několik dětských kočárků.

- Vůz plný kol

Tento vůz je uprostřed soupravy a vejde se do něj přes 20 kol. Cyklisté si v něm mohou dofouknout kola kompresorem, půjčit si nářadí na jejich opravu nebo mazání. Pro cyklisty mají hrajvedoucí jako dárek reflexní bezpečnostní pásku, aby byli na silnici lépe vidět.

- Vůz plný her

Vůz s upravenými stolky a připravenými herními plány na Člověče, nezlob se!, dámu, šachy a další hry. Děti si tu budou moci půjčit od hrajvedoucích karetní a jiné hry. Můžou kreslit křídami na tabuli nebo se dívat na strojvedoucího, jak řídí vlak, či sledovat trať.

Výlety s Cyklohráčkem

Každý výletník dostane ve vlaku mapu okolí Okoře se zajímavými turistickými cíli a k dispozici jsou i cyklomapy okolí Prahy. Za návštěvu stojí kromě Okoře a Slaného určitě Zoopark Zájezd, romantické údolí mezi Okoří a Zákolany s vysokým železničním viaduktem, románská rotunda Budeč nebo nepříliš známá studánka sv. Václava pod Budčí. Bližší informace k výletům jsou také na webu www.cyklohracek.cz.

21. 03. 2017 České dráhy žalují Evropskou komisi, nelíbila se jim razie ve firmě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zaluji-evropskou-komisi-nelibila-se-jim-razie-ve-firme-10j-eko-doprava.aspx?c=A170321_082437_eko-doprava_suj)

České dráhy podaly dvě žaloby na Evropskou komisi. Nelíbí se jim, že u nich v loňském roce proběhla razie kvůli možnému dumpingu po nástupu soukromé konkurence na trase Praha – Ostrava. „Jde o standardní, právem předvídaný procesní prostředek, kdy dle názoru ČD byly naplněny důvody pro jeho podání, a proto jej ČD využily,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle žaloby došlo kontrolou k nepřipustnému zásahu do základních práv a svobod Českých drah. Na Evropskou komisi ale žaloby příliš nezabraly: i přes jejich podání nakonec zahájila v listopadu s Českými drahami řízení.

Spor se týká chování Českých drah po vstupu konkurence na trasu Praha – Ostrava, který zaměstnává úřady a soudy už sedm let. Soukromí dopravci RegioJet a Leo Express viní ČD z podnákladových cen a zneužití pravomoci veřejného činitele. Spor je už sedmým rokem u antimonopolního úřadu, který ve věci stále nerozhodl. Obě žaloby byly podány loni v létě. Žalobou z loňského června u Tribunálu (prvoinstanční soud Evropské unie) se České dráhy domáhají, aby zrušil rozhodnutí o zahájení řízení s Českými drahami. Na konci srpna přibyla ještě další žaloba, ve které se domáhají i zrušení rozhodnutí, které vedlo k razii ve firmě a zajištění některých dokladů. Kromě toho se domáhají nahradit náklady soudního řízení. České dráhy ve sporu zastupuje advokátní kancelář Weil, Gotshal & Manges (WGM), podobně jako u jiných velkých sporů. „Napadené rozhodnutí bylo vydáno na základě podkladů opatřených při předchozí kontrole v obchodních prostorách Českých drah, která byla provedena na základě protiprávního rozhodnutí. Takto opatřené podklady tudíž Evropská komise nesměla použít, a to ani pro vydání svého rozhodnutí napadeného touto žalobou,“ tvrdí České dráhy v žalobě. Ve hře je náhrada škod v řádu stovek milionů korun. „Musíme podrobně prozkoumat obchodní praktiky společnosti České dráhy, abychom se ujistili, že nevytlačují konkurenty v neprospěch cestujících,“ uvedla v listopadu v tiskové zprávě při zahájení řízení s ČD eurokomisařka pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová.

České dráhy začaly kvůli vyšetřování lobbovat na začátku roku i u europoslanců, jak upozornil server Lidovky.cz. U některých byl úspěšný. Například europoslanec Jiří Pospíšil podal v únoru interpelaci, v které se dotazuje, v jaké fázi řízení je a zda Evropská komise komunikuje s Českými drahami. Řada českých europoslanců se ale k takovému lobbingu stavěla spíše negativně.

22. 03. 2017 V neděli začíná letní čas, změna se dotkne jedenácti nočních vlaků ČD (26. března 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28850/>)

V noci ze soboty 25. na neděli 26. března začne platit letní čas a hodinové ručičky se posunou o hodinu dopředu. Na trase tou dobou bude jedenáct nočních vlaků Českých drah, které se úderem druhé hodiny ranní kvůli chybějícím 60 minutám „zpozdí“. České dráhy se budou snažit vzniklé zpoždění snížit například zkrácením pobytu vlaků ve stanicích. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by však měli počítat s tím, že i tak budou mít noční dálkové spoje zpoždění řádově desítky minut. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože vyjíždějí na tratě až po 4. hodině ráno, tedy již podle letního času.

Přechod na letní čas znamená pro České dráhy zavedení poměrně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenášela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

Přehled vlaků ČD, které budou opožděny kvůli přechodu ze střeoevropského času (SEČ) na střeoevropský letní čas (SELČ)

- EN 403 Silesia Bohumín – Kraków odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 30 – 45 minut, vlak čeká na přímé vozy od vlaků R 406 z Vídně a EN 443 z Prahy.
- EN 406 Chopin Wien – Warszawa pojedou v úseku Bohumín – Varšava se zpožděním cca 60 minut; v Bohumíně budou zachovány přechody přímých vozů na rychlík R 403 do Krakova.
- EN 407 Chopin Warszawa – Wien pojedou v úseku Bohumín – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, z Břeclavi do Vídně se zpožděním do 15 minut. V Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak EN 444 do Prahy, ve stanici Břeclav bude dodržen přechod přímých vozů na EN 477 do Budapešti.
- EN 442 Bohemia Humenné – Praha pojedou v úseku Čadca – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut. Lůžkový vůz č. 366 z Humenného do Chebu mimořádně pojedou v úseku z Prahy do Chebu na rychlíku R 612 odklonem přes Ústí nad Labem (příjezd do Chebu bude o cca 2 hodiny později než obvykle).
- EN 443 Bohemia Praha – Humenné pojedou v úseku Ostrava-Svinov – Humenné se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude dodržen přechod přímých vozů na R 403 do Krakova.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha pojedou v úseku Bohumín – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, přímý vůz č. 379 do Chebu pojedou z Prahy hl.n. mimořádně na rychlíku R 612 (příjezd do Chebu o cca 2 hodiny později než obvykle).
- EN 445 Slovakia Praha – Košice pojedou ze stanice Ostrava hl. n. – Košice se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na R 406 do Varšavy. Přímý vůz č. 378 Praha – Žilina – Zvolen pojedou v úseku Žilina – Banská Bystrica – Zvolen mimořádně na vlacích R 945 a Os 7315 a do Zvolena přijede se zpožděním cca 70 minut.
- EN 476 Metropol Budapest – Praha – Berlin se vlivem změny času opozdí v úseku Pardubice hl. n. – Berlin Hbf. Předpokládané zpoždění odjezdu vlaku z Pardubic hl.n. bude cca 60 minut, v úseku Praha hl.n. – Berlin Hbf vlak pojedou se zpožděním cca 40 – 50 minut.
- EN 477 Metropol Berlin – Praha – Budapest pojedou v úseku Brno hl.n. – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, v úseku Břeclav – Budapest očekáváme zpoždění cca 40 – 50 minut. V Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak R 407 do Vídně.
- U přímého vozu z Curychu přes Linec do Prahy, který jede na spojích 467/463/1540, předpokládáme na českém území zpoždění do 20 – 30 minut.
- Přímý vůz z Prahy přes Linec do Curychu, který jede na spojích 1547/462/466, pojedou v úseku Salzburg – Curych se zpožděním cca 45 – 60 minut.

Zpoždění se dotkne i dvou nočních spojů do Moskvy, které provozují Ruské železnice (RŽD) a jedou přes Českou republiku. Půjde o spoje EN 405 Vltava Praha – Moskva (při změně času bude v Polsku) a noční vlak R 408 Nice – Břeclav – Bohumín – Moskva (během změny času bude v Itálii, v českém úseku mezi Břeclaví a Bohumínem pojedou se zpožděním 20 – 60 minut).

22. 03. 2017 Ministerstvo dopravy chce pokračovat v otevírání trhu na železnici, vláda schválila nový harmonogram

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministerstvo-dopravy-chce-pokracovat-v-otevirani-t?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Vláda dnes schválila nový materiál Ministerstva dopravy vztahující se k otevírání trhu v dálkové železniční dopravě. Obsahuje konkrétní informace o postupu ministerstva při zadání veřejných služeb, a to včetně aktualizovaného harmonogramu otevírání trhu. V první vlně se soutěže připraví pro až šest státem dotovaných rychlíkových linek. Podle vládního plánu se bude vybírat dopravce pro linku R14 Liberec – Pardubice společně s linkou R15 Liberec – Ústí nad Labem (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2020/2021), dále linka R27 Ostrava – Opava – Olomouc (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2020/2021) a nově linka R10 v úseku Praha – Hradec Králové s linkami R23 Kolín – Ústí nad Labem a R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2021/2022). „Otevírání trhu v železniční dopravě se roky slibuje, soukromého dopravce jsme ale na státem dotovanou linku poprvé pustili na konci loňského roku mezi Plzní a Mostem. Na vybraných linkách chceme dále soutěžit a postupně trh uvolňovat,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Do roku 2019 ministerstvo dopravy musí rozhodnout o způsobu zajištění veřejných služeb v dálkové dopravě. S tímto termínem úřad i nadále počítá. Pro úspěšný start soutěží je třeba vyřešit problematiku tzv. „režijního jízdného“. To by i s ohledem na dřívější rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže nemělo být zákonným závazkem, ale zaměstnaneckým benefitem. Do budoucna je rovněž cílem ministerstva zavést takzvanou tarifní integraci, která umožní cestujícím využít služby různých dopravců za jednotný tarif.

Už v předchozích materiálech pro jednání vlády ministerstvo jasně deklarovalo, že mimo systém postupných soutěží se předpokládá rovněž přímé zadání ČD, zejména na páteřních linkách. Mimo režim soutěží tak bude i nadále v přechodném období do roku 2033 předvídan i systém přímého zadání státem vlastněnému dopravci. Do 28. února 2018 pak ministerstvo vládě předloží další zprávu o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.

Podobně jako na lince Ex7/R17 Praha – České Budějovice – Linz, kde už od loňského prosince nově jezdí expresní vlaky, se na současné lince R6 (Praha – Plzeň – München/Cheb/Klatovy) předpokládá zavedení expresních vlaků nové linky Ex6 střídavě v relacích Praha – München a Praha – Cheb. Tyto vlaky pojedou bez zastavení v celém úseku Praha – Plzeň a v dalších úsecích (Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb) obslouží rychlíkové zastávky stejně jako doposud. Spojení mezi Prahou a Plzní se tak zrychlí o zhruba 30 minut, k čemuž přispěje i pokračující modernizace této trati. Vedle toho bude provozována samostatná rychlíková linka R16 Praha – Klatovy, která obslouží všechny rychlíkové stanice mezi Prahou a Plzní, tj. města Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez (Zbiroh) a Rokycany. Cílem nového řešení je zvýšení atraktivity nabídky a její časové konkurenceschopnosti vůči silničnímu spojení.

22. 03. 2017 Zavádění systému GSM-R v České republice

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zavadeni-gsm-r-v-cr.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vybavila v loňském roce 482 kilometrů tratí digitálním rádiovým systémem GSM-R. Celkem je tak již pokryto 1 660 traťových kilometrů. Během následujících let by se měl tento systém rozšířit na celou transevropskou dopravní síť TEN a postupně také na další celostátní i regionální tratě v České republice. Doporučení studie proveditelnosti zavést v České republice GSM-R bylo přijato v závěru roku 2000. Prioritním úkolem, vyplývajícím z přijatých mezinárodních závazků, se stala realizace pilotního projektu GSM-R v úseku Děčín – Praha – Kolín. Kontrakt byl uzavřen v květnu 2004, stavba byla bezprostředně poté zahájena a ukončena v červnu 2005. Ověřovací provoz byl zahájen 9. 1. 2006. Provedené vyhodnocení pilotní realizace poskytlo základní technické a ekonomické údaje a parametry pro následující výstavbu a klíčová koncepční rozhodnutí, především pro možnost vývoje a odzkoušení jednotlivých národních aplikací v rámci systému GSM-R. Tento postup umožnil postupné zadávání dalších staveb GSM-R na vybraných tratích železniční sítě SŽDC již formou rutinních projektů. Ke konci minulého roku tak bylo v ČR systémem GSM-R vybaveno na 1 660 kilometrů tratí, k šíření signálu sloužilo celkem 331 základnových stanic (BTS). Síť GSM-R má dvě ústředny (MSC) umístěné v Praze a Přerově, které jsou v rámci jednotlivých staveb doplňovány tak, aby byly schopny zajistit provoz nově vybavených tratí a současně se vzájemně zálohovat. Souběžně s výstavbou traťové části probíhá i intenzivní vybavování vozidel palubní částí GSM-R. Aktuálně se GSM-R zavádí v úseku Ústí nad Orlicí – Lichkov, hotovo má být v září příštího roku. K tendru pak SŽDC připravuje úseky České

Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště a Plzeň – České Budějovice, dokončení těchto staveb se předpokládá na přelomu let 2018 a 2019. Kromě toho se dále zpracovává přípravná dokumentace pro traťový úsek Votice – České Budějovice. Zde však bude záviset na modernizaci zbývajících částí 4. koridoru, a to Sodoměřice u Tábora – Votice, Soběslav – Doubí a Dynín – Nemanice, jelikož realizace GSM-R bude možná až po dokončení těchto staveb.

Aktuálním cílem SŽDC je dokončit pokrytí tratí transevropské dopravní sítě a následně všech celostátních drah k zajištění interoperability, které je však podmíněno realizací dalších investičních záměrů, zejména rozšiřováním přenosových cest včetně pokládky optických kabelů. Zvláštní pozornost bude věnována rozvoji sítě GSM-R na přeshraničních a příhraničních úsecích pro zajištění interoperabilní rádiové komunikace s vozidly cizích železničních dopravců zajižďejících na naše území.

Realizovaná stavba	Počet BTS	Počet km	Dokončeno
Děčín st. hr. – Praha – Č. Třebová – Břeclav st. hr. (SR + A)	104	528	09/2009
Břeclav st. hr. (SR + A) – Petrovice u Karviné st. hr.	31	258	09/2010
Česká Třebová – Přerov, Opava východ – Jablunkov	40	230	06/2013
Děčín východ – Nymburk – Kolín	23	162	11/2013
Uzel Praha	36	50	2016
Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno	43	202	2016
Benešov u Prahy – Votice	6	16	2016
Znojmo – Šatov st. hr.	2	12	2016
Beroun – Plzeň – Cheb – Vojtanov st. hr.	46	202	10/2016
Celkem GSM-R CZ	331	1 660	31. 12. 2016

22. 03. 2017 Vlaky bude možné zastavit na dálku i na tratích s digitálním systémem GSM-R (GSM-R STOP)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/funkce-gsm-r-stop.html>)

Společnosti TTC Marconi a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) úspěšně demonstrovaly novou funkci dispečerského terminálu a sítě GSM-R: Dálkové zastavení vlaku, takzvaný Generální STOP. Prezentace pro novináře a odbornou veřejnost z Česka i ze zahraničí proběhla dnes v železniční stanici Sadská na Nymbursku.

Funkce Generální STOP se v Česku dosud používala jen na železničních tratích vybavených analogovým Traťovým rádiovým systémem (TRS). V případě hrozícího nebezpečí umožňuje výpravčímu nebo řídicímu dispečerovi zastavit všechny vlaky v dosahu příslušné základnové radiostanice. Díky tomuto užitečnému nástroji se již podařilo zachránit mnoho lidských životů a zabránit obrovským materiálním škodám. Proto SŽDC jako správce drážní infrastruktury hledala možnosti, jak zapojit funkci Generální STOP také do digitálního rádiového systému GSM-R. Jde o obdobu mobilního systému používaného ve veřejných sítích, který je upravený speciálně pro prostředí železnice a postupně se zavádí na významných tratích po celé ČR. Výsledkem je speciální funkce s názvem GSM-R STOP, která zvyšuje flexibilitu zaměstnanců zajišťujících organizaci a řízení železničního provozu v daném úseku. Ti mohou v případě krizové situace na trati (např. objekt v kolejišti, pád stromu) reagovat stiskem tlačítka na ovládacím terminálu a tím ve zvoleném úseku fyzicky zastavit jízdu všech vlaků napojených na rádiový systém GSM-R. Všechny vlaky v této oblasti včetně těch, které nejsou vybavené funkcí GSM-R STOP, obdrží prostřednictvím automatického hlášení hlasovou informaci o krizové situaci v jejich bezprostředním okolí. Důležitým krokem k realizaci celého záměru bylo vloni v září zahájení stavby Implementace funkcionality STOP v rádiové síti GSM-R. Probíhá jak v dispečerských sálech centrálních dispečerských pracovišť v Praze a Přerově, tak v dopravních kancelářích a technologických objektech. Jedná se řádově o 200 lokalit po celé ČR. Akce za téměř 25 milionů korun je financována z národních zdrojů. Jejím investorem je SŽDC, generálním zhotovitelem společnost TTC Marconi. Dokončení prací je plánováno letos v září. „Ve velmi krátké době se nám podařilo integrovat množství nesourodých technologií na trase od dispečerského terminálu po brzdy vlaku. Jsem rád, že máme zase o něco vyšší bezpečnost na železnici. Věřím, že nová funkce pomůže předejít budoucím tragédiím,“ říká Richard Hartmann, výkonný ředitel TTC Marconi.

GSM-R STOP: Podél železničních koridorů je digitální mobilní rádiový systém. Doposud se jednalo o technologii umožňující hlasové hovory mezi výpravčím a strojvůdcem lokomotivy a komunikaci s vlakovým zabezpečovačem ETCS. Funkce GSM-R STOP přináší do českého prostředí nový rozměr v podobě zvýšení bezpečnosti na trati. Řídící dispečer, nebo výpravčí je schopen na dálku nejen informovat strojvůdce hlasem, ale současně dokáže vlak zastavit. V praxi se jedná o novou funkci dispečerského terminálu a sítě GSM-R, která je integrována s dalšími řídicími systémy železnice. Mezi výpravčím a brzdami vlaku je mnoho dalších technologií (přenosová a rádiová síť, rádiové přijímače, systémy lokomotivy umožňující nouzové brzdění), které bylo potřeba správně integrovat tak, aby vlak dokázal zastavit bezprostředně (v řádu několika sekund) po stisku tlačítka výpravčím.

TTC Marconi je nezávislý výrobce komunikačních sítí nové generace v regionu CEE (střední a východní Evropa). Současně působí jako renomovaný systémový integrátor v oblasti komunikační infrastruktury. Mezi největší zákazníky patří výrobci telekomunikační infrastruktury, korporace využívající kritickou síťovou infrastrukturu, státní správa a samospráva a telekomunikační operátoři.

22. 03. 2017 Leo Express chce jezdit za dotace do Mnichova. Dráhy dostanou kratší smlouvu (Ex6 Praha – Plzeň – München)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-chce-jezdit-za-dotace-do-mnichova-drahy-dostanou-kratsi-smlouvu-1330296>)

Dopravní společnost Leo Express podnikatele Leoše Novotného by ráda narušila výsadní postavení Českých drah v segmentu expresních vlaků. Ty objednává a dotuje stát na zmodernizovaných koridorech mezi největšími městy. Ministerstvo dopravy kvůli tomu změnilo plány a dá drahám kratší smlouvu. Nejnovější plány ministerstva dopravy – dnes schválené vládou – počítají od prosince se zavedením zřejmě poslední chybějící expresní linky z Prahy přes Plzeň do Mnichova. Právě sem by se Leo Express chtěl vklínit. Státu nabídl, že expresy bude provozovat za 94,4 koruny za kilometr, což je údajně téměř o třetinu méně, než kolik stojí na dotacích dnešní plzeňské rychlíky. „Neumím si představit, že by MD jednalo proti zájmu cestujících a daňových poplatníků,“ uvedl šéf Leo Expressu Peter Köhler.

Ačkoliv vládou schválený materiál počítá stále s přímým zadáním expresů Českým drahám, ministerstvo dopravy plány upravilo a popřálo soukromému dopravci sluchu. "Právě kvůli zájmu alternativního dopravce jsme tuto linku ponechali Českým drahám pouze na nejbližší dva roky, do konce platnosti stávající desetileté smlouvy s ČD. Nepřistoupili jsme k původně plánovanému přímému zadání až do roku 2024. Budoucnost linky po roce 2019 je tedy otevřená a bude transparentně řešena," řekl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Podobně zavedly dráhy loni v prosinci i – dnes hojně využívané – expresy z Prahy přes České Budějovice do Lince. Zatím není jasné, jak velký objem dotací západní expresy spolknou, půjde ale minimálně o desítky milionů. Za zavedení osmi párů expresů z Prahy na jih Čech stát přihodí drahám 85 milionů korun ročně. Věc má přitom ještě jednu rovinu. Dotované expresy konkurují i autobusovým linkám, které provozuje Leo Express a Student Agency.

Materiál o otevírání železnice, který dnes schválila vláda, budí obecně mezi soukromníky nemalé emoce. Počítá totiž s odsunem některých soutěží na dotované rychlíky a výrazným podílem přímého zadání Českým drahám i po roce 2019, kdy vyprší současná desetiletá smlouva. Podle nedávno přijatých pravidel Evropské unie bude přímé zadání možné za určitých podmínek jen do konce roku 2023, a to nejdéle na deset let. „Z toho, co bylo zveřejněno, vláda de facto schválila, že bude i po roce 2019 zadávat zakázky v dotované dopravě přímo ČD. Budeme požadovat, aby vláda notifikovala veškerá přímá zadání již nyní, aby i další dopravci měli dostatek času na přípravu zejména z hlediska zajištění vozového parku a mohli podat alternativní nabídky,“ uvedl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Ministerstvo mimo jiné argumentuje tím, že před tendry na dotované vlaky je třeba vyřešit otázku režijního jízdného, které ze zákona musejí poskytovat jen České dráhy, a také integraci tarifů. Dráhy navíc potřebují jistotu byznysu do budoucna, neboť skládají účty zahraničním věřitelům.

Ministr Dan Ťok upozorňuje na skutečnost, že to byl on, kdo pustil prvního soukromníka do dotovaných rychlíků. Od prosince jezdí mezi Plzní a Mostem společnost GW Train. Zakázku získala přímo od Ťoka poté, co antimonopolní úřad zrušil soutěž, kde firma nabídla nejnižší cenu. Důvodem zrušení bylo právě režijní jízdné, které podle úřadu znevýhodňuje ČD. „Otevírání trhu v železniční dopravě se roky slibuje, soukromého dopravce jsme ale na státem dotovanou linku poprvé pustili na konci loňského roku. Na vybraných linkách chceme dále soutěžit a postupně trh uvolňovat,“ uvedl dnes Ťok.

24. 03. 2017 Betonový podchod se dělníkům nepovedl, jejich chyby mají zakrýt umělci (Třebíč)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/umelci-by-mohli-zakryt-chyby-pri-budovani-podchodu-na-nadrazi-v-trebici-13l-jihlava-zpravy.aspx?c=A170324_062632_jihlava-zpravy_mv)

Nový podchod na vlakovém nádraží v Třebíči moc krásy nepobral. Hlavně kvůli nepovedenému betonu. Dělníci ho lili v zimě a nevhodné klimatické podmínky se na jeho vzhledu podepsaly. Z nejhoršího ho mají zachránit umělci, kteří stěny pomalují. Tak to alespoň investorovi navrhuje třebíčská radnice. Záměr projektanta byl jiný: kombinace leštěného kamene, dřevěných trámů a betonu kultivovaného rukama šikovných zedníků. Beton je ale v podchodu flekatý, místy má nerovný povrch a místo aby zdi zdobil syrovostí, tak je hyzdí. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) problém přiznává. „Kvalita pohledového betonu úzce souvisí s klimatickými podmínkami, které panovaly v době výstavby podchodu. Záležitost řešíme se zhotovitelem stavby,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Doplnil, že na základě reklamace stavaři provedou lokální opravy a sjednocující nátěr. Nehezký podchod už řeší také na třebíčském odboru dopravy. „Nevypadá to pěkně. Je to brána do města pro lidi, co přijedou rychlíkem. Naše představa je taková, že by zdi mohli vyzdobit výtvarníci,“ řekl vedoucí odboru Aleš Kratina.



Zdi by mohli vyzdobit výtvarníci, sprejeři nebo umělecká škola

Zatím tyto úvahy padají jen na odboru dopravy. Kratina ale říká, že se o nich bude bavit se Správou železniční dopravní cesty, již podchod patří. „Je to náš návrh, jak prostor vhodně řešit a podchod zkulturnit. Díky bezpečnostním kamerám pak nepředpokládáme větší problém s vandaly,“ podotkl Kratina. Neoficiálně už s některými lidmi ze SŽDC o této myšlence mluvil a prý nebyli proti. Návrh se bude předkládat ke schválení městské radě i SŽDC. Mluvčí Illiaš k tomu řekl, že se SŽDC nebrání spolupráci s městem, která povede k výzdobě podchodu. Mohlo by jít podle něj třeba o nasprejování graffiti nebo o výmalbu uměleckou školou. Pokud se obě strany domluví, do konce června by mohlo být jasné, kdo a jak prostor vylepší. „Podle mě by bylo nejvhodnější vypsát soutěž. Vybírali bychom z návrhů výtvarníků či lidí uměleckého zaměření. A přes prázdniny by vítěz soutěže mohl podchod zkulturnit,“ předeslal Aleš Kratina.

Na protihlukové stěně by mohly být polepy o UNESCO

Chtěl by také, aby se pak výtvarník rovnou postaral o dozdobení protihlukové stěny, která v prostoru dopravního terminálu lemují dvorky rodinných domů. „Je skleněná, pěkná, ale podle mého názoru by nebylo špatné, kdyby se navrhla nějaká linka z lepicích fólií s námětem vizuálně odkazujícím na Třebíč. Vhodně by to doplnilo výzdobu podchodu,“ naznačil šéf odboru dopravy, jemuž by se zamlouvaly motivy upozorňující na skutečnost, že je Třebíč na prestižním seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Polep protihlukové stěny by platilo město. „U podchodu, pokud v rámci samotné stavby zbudou nějaké peníze, jsem přesvědčený, že bychom se se SŽDC mohli domluvit na financování z jejich strany,“ řekl Kratina. Další vadou na kráse podchodu jsou dosud nefunkční výtahy pro vozíčkáře, maminky s kočárky a hůř pohyblivé lidi. Těm všem zatím pomáhají dostat se na nástupiště dělníci. Podle informací z místa mají výtahy začít fungovat příští týden.

Celý prostor kolejiště i dopravní terminál před nádražím jsou nové. Zbývá už jen poslední krok: oprava výpravní budovy, která pamatuje císaře pána. „Máme v plánu ji rekonstruovat nejpozději v roce 2019. Letos bychom rádi zahájili projektovou přípravu,“ doplnil mluvčí SŽDC Illiaš.

26. 03. 2017 Stát křísí plány na tunel Praha – Beroun, stará trať se rozpadá

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/koridor-cesko-nemecko-tunel-modernizace-fdq-ekonomika.aspx?c=A170321_133113_ekonomika_bur)

Přestože se v Česku investovaly miliardy do modernizace lokálních železničních tratí, hlavní tah do Německa z Prahy přes Beroun zůstává velkých vylepšení jaksi ušetřen. Jen na trase Praha – Beroun loni došlo ke dvěma stovkám poruch na zabezpečovacích zařízeních, často tedy vlaky musí jezdit omezenou rychlostí. Stěží najdete v Česku místo, kde by vlaky nabíraly zpoždění tak často kvůli technické závadě na trati. Počty cestujících ve vlacích mezi Prahou a Berounem neustále rostou, České dráhy v posledních letech zlepšily kvalitu vozů, jenom trať stále připomíná spíše počátky budování železnice než moderní infrastrukturu. Spolehlivější cestování je přitom v nedohlednu. Letos čekají cestující především výluky, zásadnější modernizace nastane nejdříve v roce 2025. Jde přitom o úsek evropského tranzitního koridoru, kterému by měl stát dát prioritu. Jen loni zaznamenala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) mezi smíchovským nádražím a Berounem přes 200 poruch

zabezpečovacích zařízení, 82 mimořádných výluk kvůli stavu kolejí (například lom koleje), dalších 36 závad bylo na trolejovém vedení. Kvůli špatnému stavu hlavní koridorové trati musí vlaky jezdit na některých místech padesátkou. Podle mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové neevviduje správce železnice větší množství závad v porovnání s jinými tratěmi. Závady však více obtěžují cestující. „Rozdíl je v dopadu mimořádností na dopravu, neboť u takto vytížené tratě máme v případě jednokolejného provozu poměrně větší vzdálenosti na křížení vlaků,“ vysvětlila Šubová. Cestující často nerozeznávají důvody zpoždění a automaticky házejí vinu na České dráhy. Ty jsou v tom však ve většině případů nevinny. I když je už dnes kapacita trati prakticky přetížena, stát hodlá provoz ještě zahustit. Od prosince mají na trase jezdit nové expresní vlaky Praha – Plzeň. Jen mezi Prahou a Berounem projede v osobních vlacích podle statistik Ropidu 25 tisíc lidí denně. Jde totiž o trať, kde vlak umí být při cestě do centra hlavního města rychlejší a pohodlnější než auto. Pokud tedy zrovna nestojí kvůli závadě. „Technické závady na trati se opakují, SŽDC se v rámci opravných prací snaží udržet trať v přijatelném technickém stavu,“ říká mluvčí Ropidu Filip Drápal.

SŽDC dříve přemýšlela o tunelu, který by propojil Prahu s Berounem vysokorychlostní tratí. Myšlenka na něj padla, a tak vlaky stále jezdí sice malebným, ale pro rychlejší jízdu nevyhovujícím údolím Berounky. SŽDC se přitom zasekla v začarovaném kruhu. Chce trať modernizovat, jenže naráží na odpor některých obcí, které se obávají většího provozu. „A tak probíhají každoroční nekonečné opravy,“ říká Drápal. Pro cestující na této trati může být nepochopitelné, že se v Česku investovávají miliardy korun do modernizace lokálek, zatímco hlavní tah zůstává bez zlepšení. „Nejedná se o upřednostňování jiných akcí,“ vysvětlila Šubová. Podle ní jde o problém se získáním souhlasného stanoviska vlivu na životní prostředí, výraznou roli hraje rovněž zmíněný odpor obcí a jejich občanů proti modernizaci.

Varianta tunel se vrací

Ministerstvo dopravy na začátku roku zveřejnilo materiál, podle něž by měla být trať uvedena do lepšího stavu v roce 2025. Nejprve půjde o modernizaci současné trasy, ve druhé fázi bude potřeba na řadě míst vybudovat trať novou, protože pouhé úpravy nemohou zajistit požadovaný objem provozu. Na první části zlepšení se má začít pracovat příští rok. Ve hře do budoucna je opět tunel do Berouna. „Dálková doprava bude výhledově vedena v úseku Praha – Beroun v nové, převážně tunelové trase,“ prohlašuje Šubová. Už letos chce SŽDC vypsát studii proveditelnosti. Současná modernizovaná trať bude sloužit regionální dopravě. SŽDC chystá letos větší výluku od konce dubna do poloviny června, kdy bude měnit kolejnice mezi smíchovským nádražím a Radotínem. Ve druhé půlce roku pak má proběhnout oprava mostu mezi Dobřichovicemi a Řevnicemi, kde je již delší dobu rychlostní omezení. Již v půlce dubna navíc začne více než dvouměsíční výluka jedné koleje mezi Karlštejnem a Berounem, která povede k nahrazení některých vlaků autobusy. Podle náměstka generálního ředitele pro řízení provozu SŽDC Josefa Hendrycha by bylo řešením elektrifikovat druhou trať z Berouna přes Rudnou do Prahy. Ta prošla sice nedávno nákladnou rekonstrukcí, ale zůstala nadále bez „drátů“. Mohla by tak být alternativou pro případ problémů na trati podél Berounky. „Dopravci nemají k dispozici tolik motorových lokomotiv, aby se daly použít okamžitě,“ vysvětlil Hendrych. Jenže takový plán naráží na jiný problém: trať se opravovala z evropských peněz, takže výraznější zásah kvůli pravidlům dotací není 10 let možný. Přes Rudnou by ale mohly začít jezdit rychlíky do Písku a Českých Budějovic.

Počet závad na trati v roce 2016

- 118 – závad traťových zabezpečovacích zařízení (poloautoblok) a přejezdových zabezpečovacích zařízení (poruchy zabezpečovacích zařízení v mezistaničním úseku)
 - 85 – poruch staničních zabezpečovacích zařízení
 - 82 – mimořádných výluk kolejí z důvodu lomu či jiné závady v geometrické poloze kolejí
 - 22 – závad trolejového vedení
 - 14 – výpadků napájení trolejového vedení z napájecí stanice
- Pozn.: závady, které měly vliv aspoň na provoz jednoho vlaku

26. 03. 2017 Oprava Fantovy budovy by se mohla SŽDC zaplatit do sedmi let (Praha hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2065230-oprava-fantovy-budovy-se-mohla-szdc-zaplatit-do-sedmi-let>)

Správa železniční dopravní cesty dokončuje přechod všech nájemních smluv na pražském hlavním nádraží. Před pěti měsíci se rozhodla neprodloužit smlouvu s italskou Grandi Stazioni, která měla

nádraží 30 let provozovat odměnou za provedenou rekonstrukci stanice – kterou však v termínu nedokončila. Pro SŽDC je dobrá zpráva, že téměř všichni nájemci na nádraží zůstávají, a tak se jí z nájemného velmi záhy vrátí peníze investované do oprav, které Grandi Stazioni nedokončila.

Mezi 7:10 a 7:20 přijíždí v pracovní dny na pražské hlavní nádraží sedm vlaků. Na nástupiště vystupují z každého vagonu desítky cestujících a ti pak na cestě z nádraží procházejí kolem řady obchodů, kaváren či půjčoven automobilů. Jejich provozovatelé přiznávají, že je hlavní nádraží pro ně lukrativní místo. Nic na tom nezměnil ani fakt, že nyní platí nájemné přímo vlastníkovi nádraží, kterým je Správa železniční dopravní cesty. Ta loni neprodloužila smlouvu společností Grandi Stazioni, která zrekonstruovala novou odbavovací halu, ale v termínu neopravila historickou část nádraží. SŽDC je přesvědčena, že ona sama to dokáže bez problémů a že se rekonstrukce záhy zaplatí. Pražské hlavní nádraží je totiž pro státní organizaci, která loni od Českých drah převzala většinu nádražních budov v Česku, velmi výdělečné. To ukazují i účetní uzávěrky Grandi Stazioni, která jen za poslední dva roky na nádražích v Česku (kromě pražského pronajímala i mariánskolázeňské) vydělala přes 60 milionů korun a výnosy z pronájmu předloni byly 148milionové. S podobnými čísly nyní kalkuluje i státní správce železnic. „Předpokládáme roční příjem z pronájmů okolo 140 milionů korun ročně,“ vyčíslila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. I když v současnosti hledá železniční správa firmu, která by pro ni na nádraží uklízela a objekt spravovala s tím, že za to ročně zaplatí 24 milionů, a počítá i s dalšími výdaji, stále by jí mělo každý rok přibýt na účet asi 100 milionů. Znamená to, že se asi třicetmiliardová investice do secení Fantovy budovy zaplatí zhruba za sedm let. Vychází tak najevo, jak drahé přišlo italskou společnost Grandi Stazioni odkládání opravy památkově chráněné budovy z počátku 20. století. SŽDC jí sice neprodloužení smlouvy kompenzovala 566 milionů a Grandi Stazioni si navíc nárokuje dalších 200 milionů u soudu, stále je to ale jen zlomek toho, co mohla vydělat na původně dohodnutém třicetiletém pronájmu.

Italská společnost, která v době, kdy s ní České dráhy uzavřely původní smlouvu, patřila do skupiny italských Státních železnic (FS), ale loni ji odkoupila skupina Antin-Borletti-ICAMAP, se ovšem po odchodu z pražského hlavního nádraží prakticky uzavřela. Zrušila své české zastoupení a přestala komunikovat s médií, a to přesto, že se výpověď týkala pouze pražského nádraží. Stranou sporů vrcholí na pražském hlavním nádraží ještě jedna rekonstrukce. Týká se zastřešení nástupišť číslo jedna až čtyři a měla by být hotová v létě. Její dokončení bude znamenat konec dílčí výluky, která v posledních dvou letech omezovala kapacitu hlavního nádraží – takže pak bude moci do stanice přijíždět ještě více cestujících.

26. 03. 2017 Kácení u kolejí se týkají dva protichůdné zákony. Třetí, který to vyřeší, nestihli poslanci schválit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2064744-kaceni-u-koleji-se-tykaji-dva-protichudne-zakony-treti-ktery-vyresi-nestihli-poslanci>)

Správa železniční dopravní cesty musí kácet a prořezávat všechny stromy v okolí železničních tratí. Správa železniční dopravní cesty nesmí bez výslovného souhlasu kácet a prořezávat větší stromy v okolí železničních tratí. Protože zároveň platí oboje, dostalo se do křížku ministerstvo dopravy s ministerstvem životního prostředí. Spory měl ukončit zákon, který se však zasekl v Poslanecké sněmovně. Nejméně 60 metrů od osy krajní koleje, kam dosahuje ochranné pásmo dráhy, by nemělo nic stát ani růst. Odpovídá za to Správa železniční dopravní cesty, pro kterou je každoročním údělem hlavně kácení a prořezávání stromů, které by mohly do ochranného pásma zasahovat. Při tom se ale železničáři dostávají do střetu se zákonem o ochraně přírody a krajiny.

O dvou protichůdných pravidlech jedná již dva roky ministerstvo dopravy s ministerstvem životního prostředí. V roce 2014 totiž SŽDC začala zákon o drahách interpretovat tak, že je třeba odstraňovat v ochranném pásmu všechny dřeviny, které by mohly na trať spadnout samotné nebo jejich části. „Okamžitě se to projevilo na daleko menším množství nehod, abychom se při každém větru nemuseli bát, že strom spadne na rychlík,“ poukázal mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Česká inspekce životního prostředí s tím ale nesouhlasí. „SŽDC smí kácet dřeviny okolo železničních tratí, ale při tom musí dodržovat zákonné podmínky,“ řekl ředitel ČIŽP Erik Geuss, jehož podřízení již železniční správě poslali několik pokut. SŽDC totiž podle platné vyhlášky o ochraně dřevin musí předem žádat o souhlas s kácením každého stromu, jehož obvod ve výšce 130 centimetrů přesahuje 80 centimetrů. To je ale v praxi těžko možné. Na kácení je málo času, a navíc nezřídka probíhá v těžko přístupných místech. Čas na prořezávání přitom je jen do konce března.

Sporům mohli snadno předejít poslanci. Dostali návrh novely zákona o drahách, která měla střet mezi SŽDC a ČIŽP ukončit. Jenomže jeho projednání odkládali tak dlouho, že v době vegetačního klidu už platit nezačne. „V Poslanecké sněmovně zákon čekal téměř tři čtvrtě roku,“ poukázal mluvčí

ministerstva dopravy Tomáš Neřold. I když se může spor, kdy si stát prostřednictvím svých vlastních organizací uděluje pokuty a platí je pak sám sobě, zdát úsměvný, má vliv i na každodenní život cestujících. Například na trati z Prahy do Berouna kvůli pravidlům o ochraně stromů ořezávali dělníci loni jen tenké větve a letos se na trať znovu vrátili, aby pokáceli i větší kmeny. Místo jedné výluky tak byly na velice vytížené trati – každou hodinu tudy jezdí i více než deset vlaků osobní dopravy a k tomu i nezanedbatelný počet nákladních vlaků – hned dvě.

26. 03. 2017 Další země postaví trať pro rychlovlaky. Indii s nimi pomůže Japonsko

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/indie-zacina-stavet-vysokorychlostni-zeleznici-f6k/eko-doprava.aspx?c=A170325_190208_eko-doprava_suj)

Na mapě světa přibude další země, kde budou moci cestující jezdit vlaky rychlostí vyšší jako 300 kilometrů za hodinu. Indie, která je známá spíše velmi pomalou železnicí, začala projektovat první vysokorychlostní trať mezi Bombají a Ahmedabadem. Projekt, na kterém začali v Indii pracovat, počítá s vybudováním 505 kilometrů dlouhé novostavby trati. Namísto současných více než šesti hodin cesty mají vlaky zvládnout cestu za zhruba dvě hodiny, uvádí server Nikkei Asian Review, který o plánech informoval jako první. Půjde o první vysokorychlostní trať v Indii.

O vysokorychlostních tratích se v Indii mluví poslední dva roky, v roce 2014 se z nich stalo i předvolební téma. Zatím nejvyšší rychlost v Indii je 160 kilometrů v hodině, podobně jako v Česku. Je ale jen na trati z Dillí do Agry. Začátek projektování navazuje na loňskou návštěvu indického premiéra v Japonsku, kde navštívil i výrobu vlaku šinkanzen v Kobe. Právě na technologii šinkanzenu se bude nová trať stavět. Japonci vyhráli soutěž o stavbu tratě už v roce 2015. Náklady mají dosáhnout 15 miliard dolarů. Japoncům na zakázce pro Indii zjevně velmi záleželo, zvláště poté, co prohráli s Číňany boj o zakázku na první rychlovlaky v Indonésii. Poskytnou 80 % peněz na stavbu a úrok 0,1 % po dobu padesáti let.

Trať má začínat na severu Bombaje v nové velké obchodní a kancelářské čtvrti Bandra Kurla poblíž bombajského letiště. Součástí bude i první podmořský tunel na trase z Bombaje do dalšího města Thane. První vlaky by mohly vyjet podle plánů indické vlády do roku 2023, na trase bude 12 zastávek. Nejrychlejší vlaky zastaví pouze jednou ve městě Surat. Vlaky pojedou na kolejičkách o běžném rozchodu 1 435 milimetrů, v Indii je většina tratí širokorozchodných. Indové mají ve vládních plánech zaneseny tisíckovky kilometrů rychlovlaků, tato trasa je ale zatím první, která se začíná reálně připravovat.

27. 03. 2017 PID se rozšíří, Praha a Středočeský kraj zaplatí miliony

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pid-se-rozsiri-praha-a-stredocesky-kraj-zaplati-miliony-1330426>)

Jízdenka pražské integrované dopravy (PID) rozšíří v příštích dnech pole své působnosti. Po lednovém větším zapojení některých částí Mělnicka došlo o tomto víkendu k dalšímu rozšíření PID v oblasti Nymburka a od dubna systém zahrne i některé mikroregiony na Benešovsku, například Neveklovsko, Týnecko a Netvořicko. Nově bude do systému PID částečně zapojen i samotný Benešov. „Otevíráme zásadní kapitolu, kterou je integrace dálkové železniční dopravy,“ uvedl Pavel Procházka, náměstek pro příměstskou dopravu ředitele ROPID, který pražskou integrovanou dopravu organizuje. Zásadní změnou vedle nových autobusových linek je totiž právě zahrnutí rychlíků Českých drah do integrované dopravy kolem metropole. „S postupem integrace se vždy zvažuje intenzivní zapojení vlaků, tak aby bylo možné celou dopravní obslužnost optimalizovat,“ doplnil mluvčí ROPID Filip Drápal. U rychlíků přitom nejde o samozřejmost, neboť dálkové vlaky objednává a platí ministerstvo dopravy. Rychlíky se zapojily do systému teprve nedávno. ROPID začal s jednokolejními tratěmi a motorovou trakcí; příkladem je spojení směrem na Kladno. Nyní se do systému zapojují i elektrifikované tratě, na Nymbursku jde zejména o rychlíky Praha – Poděbrady a navazující osobní vlaky v oblasti, od dubna pak přibudou i rychlíky a osobní vlaky mezi Prahou a Benešovem. Na této trati integraci postrčilo i zavedení expresů na jih Čech a dále do Rakouska, které v Benešově nestavějí. Dálková cestující se tak s těmi benešovskými v řadě případů míjejí.

Město Praha a Středočeský kraj počítají s tím, že letos zaplatí dohromady téměř 14 milionů korun jako rozdíl mezi tarifem Českých drah a tarifem integrované dopravy. Do budoucna odborníci v ROPID navíc uvažují i o tom, že by vyplnili mezeru mezi osobními vlaky a rychlíky ještě nově objednanými spěšnými vlaky. Jeden takový dnes do Benešova provozuje Arriva, zatím se jí ale nepodařilo linku dostat pod dotační deštník integrované dopravy.

27. 03. 2017 ÚOHS podezřívá společnost ČD Cargo z účasti v kartelu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/uohs-podezriva-spolecnost-cd-cargo-z-ucasti-v-kartelu/1466058>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) podezřívá společnost ČD Cargo z účasti v kartelu. Firma je podezřelá, že se podílela na rozdělení trhu, cenové koordinaci a na výměně citlivých informací při poskytování přepravních a zasilatelských služeb. Úřad už v sídle firmy zajišťoval případné důkazy, ČD Cargo se proti tomu neúspěšně bránila u soudu. Vyplývá to z vyjádření mluvčí Krajského soudu v Brně Simony Peškové pro ČTK. Antimonopolní úřad případ nechce komentovat, u kartelových řízení to obvykle ani nedělá. "K dané věci nemůžeme poskytovat žádné informace," uvedl tiskový mluvčí ÚOHS Martin Švanda. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka, pod které ČD Cargo patří, je případ z roku 2006, tedy z doby před samotným vznikem společnosti ČD Cargo. "Celá věc je stále v šetření, ÚOHS dosud nevydal žádné stanovisko. S příslušnými orgány aktivně spolupracujeme," uvedl Joklík. Firma se bránila u soudu přepadovému místnímu šetření v sídle firmy, které ÚOHS udělal. "Naše žaloba na ochranu před nezákonným zásahem ve správním řízení byla Krajským soudem v Brně skutečně zamítnuta, ze strany ČD Cargo se však jednalo o jediný možný a zcela standardní procesní krok. Vzhledem k aktuálnosti rozhodnutí v tuto chvíli teprve probíhá vyjasnění dalších procesních náležitostí," uvedl Joklík.

Vedle ČD Cargo ÚOHS zřejmě podezřívá z účasti na kartelu i další firmy. Na dotaz o jaké jde, ale nereagoval. Mluvčí soudu ČTK řekla, že úřad zahájil s firmou řízení pro možné "porušení zákona o ochraně hospodářské soutěže při jednání ve vzájemné shodě, anebo dohodě účastníků správního řízení, případně s dalšími soutěžiteli, spočívajícím v rozdělení trhu, zákazníků a zakázek na přepravu zboží, v cenové koordinaci a výměně citlivých informací při poskytování přepravních a zasilatelských služeb". ÚOHS kartelová řízení vede obvykle několik let, výsledkem mohou být pokuty v řádech desítek i stovek milionů korun.

ČD Cargo je dceřinou společností Českých drah. Největší tuzemský železniční nákladní dopravce ročně přepraví 78 milionů tun nákladu. Předloni hospodařil s čistým ziskem zhruba půl miliardy korun, zatímco celá skupina zejména kvůli prohrané arbitráži se Škodou Transportation a zvýšeným nákladům na provoz v souvislosti s rozsáhlými výlukami na železnici prodělala 1,4 miliardy korun.

28. 03. 2017 Praha odmítá 900 kontejnerů v Malešicích, stavbu překladiště odložila (Praha-Malešice)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/prekladiste-malesice-kontejnery-kamiony-fpa-/praha-zpravy.aspx?c=A170328_2315437_praha-zpravy_nub)

Odpůrcům železničního překladiště kontejnerů, s nímž počítá návrh metropolitního plánu v Malešicích, vysvitla naděje. Praha uznala připomínky městských částí a prozatím stavbu pro 120 kamionů zabzdila. Stavbu o rozloze asi osmdesáti tisíc metrů čtverečních dočasně pozastavil pražský magistrát, který uznal připomínky městských částí Prahy 9, 10 a 14. Projekt kritizovaly za to, že zamýšlí vystavět překladiště v blízkosti obytné části Malešic a Strašnic. Radnice se zároveň bojí zhoršení kvality ovzduší a velkého nárůstu hladiny hluku.

Ze zprávy odboru ochrany prostředí pražského magistrátu vyplývá, že developer musí v těchto ohledech podklady dopracovat. „Nejvýznamnějšími vlivy předmětného záměru jsou zejména vlivy na dopravní situaci v okolí, na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší, půdu, faunu a flóru a na krajinný ráz. Tyto a další vlivy jsou v oznámení nedostatečně vyhodnoceny a je třeba se jim podrobně věnovat v rámci zpracování dokumentace,“ píše se v magistrátním dokumentu, který má MF DNES k dispozici. V projektu shledal odbor ochrany prostředí nedostatky dohromady v osmnácti bodech. Developer musí nově zpracovat posudky o vlivu stavby na dopravu, analýzu hluku a měření imisí v blízkosti stavby nebo navrhnout opatření k ochraně chráněných druhů živočichů. Zároveň úřad doporučuje, aby developer s výstavbou překladiště počkal na dobudování jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1, který je označován jako stavba číslo 511. A na výstavbu mimoúrovňových křižovatek Průmyslová-Poděbradská a Kbelská-Kolbenova. „Magistrát svým rozhodnutím v podstatě uznal, že naše připomínky jsou závažné a že je třeba se plánovanému projektu věnovat víc. To je pro Prahu 10 dobrá zpráva, protože to znamená, že překladiště se zatím stavět nebude a že existuje šance, že se nám podaří projekt zastavit úplně,“ řekl radní Prahy 10 pro územní rozvoj Bohumil Zoufalík. Městské části přitom neměly příliš prostoru se k projektu vyjádřit. Dozvěděly se o něm teprve v loňském roce mezi vánočními svátky a na připomínkování studie EIA, která posuzuje vliv staveb na životní prostředí, měly extrémně krátkou dobu. Zájem o železniční překladiště, které má nahradit již

nefunkční překladiště na nákladovém nádraží na Žižkově, projevil rakouský developer Rail Cargo Terminal. V původním plánu měla výstavba začít v roce 2019 a její dokončení bylo naplánováno o rok později. To by se nyní mohlo změnit. Zatím ale není jasné, jak velké zdržení bude pro firmu nové vypracování projektové dokumentace znamenat. Malešicko-strašnická průmyslová zóna je sice v územním plánu dlouhodobě vyhrazena pro podobná zařízení, ale nachází se v obydlené lokalitě. Radnice se proto bojí zhoršení životního prostředí a zvýšení intenzity dopravy.

Tři vlaky a 120 kamionů

V případě, že by terminál navržený pro 900 kontejnerů byl postaven, přijíždělo by tam okolo sto dvaceti kamionů a tří vlaků denně. „Taková zátěž by podle nás měla zásadně negativní vliv na tisíce lidí, kteří v přilehlé oblasti žijí. Navíc máme obavy, že plánovaný rozsah překladiště není ani zdaleka konečný a do budoucna by se mohl areál dál zvětšovat,“ vysvětlil své obavy z budoucnosti projektu starosta Prahy 10 Vladimír Novák (ČSSD). Po kritice k umístění překladiště v Malešicích uvažovala Praha o přesunutí stavby o 1 400 metrů dál na magistrátní pozemky mezi Kyjemi a Jahodnicí. Tam by bylo nejen nutné změnit územní plán, ale znamenalo by to také navýšení už tak velkého množství kamionů, protože v místě není železnice. Jedno z největších kontejnerových překladišť Evropy se nachází na periférii Prahy v Uhříněvsi. Každý den tam přijede šest až osm naložených nákladních vlaků. Terminál umožňuje odbavovat až deset vlaků najednou. V areálu překladiště je dvanáct kilometrů kolejí a také místo pro 330 kamionů.

28. 03. 2017 Railjety Českým drahám opraví Rakušané (ÖBB – Technische Services)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/railjety-ceskym-draham-opravi-rakusane-1330498>)

Pravidelné opravy souprav railjet Českých drah zajistí rakouská společnost ÖBB – Technische Services, která patří do skupiny rakouských drah. Za desetiletý kontrakt na zajištění takzvaných vyvazovacích a hlavních oprav získá zhruba 547 milionů korun. Vyplývá to z Věstníku veřejných zakázek. Vyvazovací opravy se u vozidel railjet provádí po ujetí 1,2 milionu kilometrů a hlavní oprava po ujetí 2,4 milionu kilometrů, uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. České dráhy provozují soupravy railjet na trati z Prahy do Štýrského hradce přes Vídeň od roku 2014. První ze sedmi souprav najela milion kilometrů letos začátkem března. Kvalifikační soutěže podle Štáhlavského prošly čtyři společnosti, pouze rakouské opravny ale nakonec podaly nabídku. S touto společností pak České dráhy jednaly o konečné ceně, dodal mluvčí. České dráhy mají dominantní postavení na české železnici, loni jim vzrostl počet cestujících o téměř 1,8 milionu na 171,5 milionu. Dopravce denně vypraví více než 7 000 spojů. Společnost provozuje přes dva tisíce lokomotiv, elektrických a diesellových jednotek a více než 2 100 osobních vagonů.

28. 03. 2017 Cestování vlakem na trati Hradec Králové – Trutnov je rychlejší a bezpečnější (slavnostní ukončení stavby)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/hr.kral-jaromer-trutnov.html>)

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila revitalizaci železniční trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov. Největším přínosem projektu je zvýšení bezpečnosti, zlepšení jízdního komfortu a zvýšení rychlosti železniční dopravy. V rámci stavby byly provedeny úpravy železničního svršku a spodku, mostů, propustků a technologických zařízení s ohledem na požadovanou traťovou rychlost, která se místy zvýšila až na 120 km/h. Stavbaři také zrekonstruovali železniční stanice a zastávky. Cestující ocení pohodlnější a bezpečnější nástup do vlaku ze zvýšených nástupišť. Součástí stavby byla také úprava přejezdových zabezpečovacích zařízení. Železniční přejezdy, které byly dosud vybaveny pouze výstražným křížem, byly doplněny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie včetně kabelizace bylo zřízeno mezi Předměřicemi nad Labem a Smiřicemi a také v úseku Česká Skalice – Staroč – Červený Kostelec – Malé Svatoňovice, kde nahradilo telefonický způsob dorozumívání.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Dalším pozitivním dopadem projektu je zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a zajištění větší plynulosti železniční i silniční dopravy v uvedeném úseku. Projekt s názvem Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov byl výrazně podpořen finančními prostředky z Evropské unie. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy I. fáze projektu byla spolufinancována v rámci OPD 2007–2013 a fáze II

v rámci OPD 2014 – 2020. Celkové náklady projektu (I. i II. fáze) činily 998 643 403 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro celou stavbu byl až do výše 802 728 373 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	STRABAG Rail a.s.
Termín zahájení	06/2015
Termín dokončení	03/2017
Celkové náklady stavby	998 643 403 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	802 728 373 Kč

29. 03. 2017 Cestujících na železnici přibylo o 1,5 procenta na 179 milionů

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cestujicich-na-zeleznici-pribylo-o-1-5-procenta-na-179-milionu/1466922>)

Počet cestujících na české železnici loni meziročně stoupl o zhruba 1,5 procenta na 179 milionů cestujících. Vyplývá to z předběžných statistik, které na svých internetových stránkách zveřejnilo ministerstvo dopravy. Významněji, o 6,5 procenta, vzrostl ukazatel přepravního výkonu, který se meziročně zvýšil na 8,8 miliardy takzvaných osobokilometrů. Jde o součin počtu cestujících a ujeté vzdálenosti. Rozpor mezi mírným růstem počtu cestujících a přepravním výkonem je způsoben zejména tím, že roste počet cestujících v dálkové dopravě a dlouhodobě vzrůstá i ujetá vzdálenost. V roce 2010 činila 40 kilometrů, nyní průměrný cestující vlakem během jedné cesty ujede o devět kilometrů více, řekl ČTK prezident Svazu cestujících v osobní dopravě Miroslav Vyka. Nárůst cestujících se podle něj týká zejména linky mezi Prahou a Ostravou, kde si konkurují soukromí dopravci, a rovněž na trati mezi Prahou a Brnem, kde růst zájmu o železniční dopravu zajistily mimo jiné nové soupravy railjet. Na druhou stranu regionální železniční doprava podle Vyky v posledních letech stagnuje, nebo počet objednaných spojů klesá. Výjimkou je Praha a Středočeský kraj, který ve spolupráci s organizátorem dopravy Ropidem objednal vyšší počet vlaků. Vyšší přitažlivost regionální železnice ale vyžaduje hustší provoz. Podle Vyky se nedá příliš očekávat, že budou cestující spoléhat na spojení, které má dvouhodinové prodlevy. V takovém případě cestující osobní auto doma nenechá a nebude ani příliš motivovaný jej nechat na odstavném parkovišti a dále pokračovat vlakem v situaci, kdy při cestě zpět musí vybírat ze spojů s dvouhodinovým časovým odstupem, upozornil. Dominantním přepravcem na železnici jsou státní České dráhy. Mezi významné soukromé dopravce patří RegioJet, Leo Express a Arriva.

30. 03. 2017 Polsko se o trať u hranic nepostará, spravovat ji mají Češi s Němci (Hrádek nad Nisou – Zittau)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/polsko-trat-vlaky-cesi-nemci-dgq-/liberec-zpravy.aspx?c=A170329_112124_liberec-zpravy_jape)

Příští rok měla po dlouhých letech začít oprava zubožené trati přes polské území, aby se vlaky z Liberce přes Žitavu a do Drážďan nemusely šinout hlemýždí rychlostí. Jenže dosavadní dohody o tom, že polská strana trať opraví, padly. Polsko nově chce, aby trať dala do pořádku česká a německá strana a aby byla v jejich správě. Češi a Němci by tak převzali odpovědnost za údržbu. Dosavadní přípravy tak jsou, zdá se, k ničemu. Vytvoření nových podkladů a především příprava nové mezinárodní smlouvy, kterou budou muset podepsat prezidenti, může trvat další roky. Bez ní například nemůže Správa železniční dopravní cesty opravovat koleje na území sousedního státu. „Podmínkou české a saské strany je garance zachování provozuschopnosti této tratě v dlouhodobém horizontu. To znamená udržitelnosti této naší ‚zahraniční‘ investice. Jednání, kde by polská strana měla představit možné řešení i určení zodpovědností při opravě a provozování, tendrech na modernizaci této tratě, by mělo proběhnout koncem dubna,“ uvedl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy.

Rekonstrukce bude důkladnější

Rekonstrukce podle něj bude důkladnější, než pouhá původně plánovaná oprava svršku, s níž Poláci počítali. „Nebyla by to tak špatná zpráva, opravu bychom aspoň měli pod kontrolou. Problém je ale

v čase. Stav trati se bude zhoršovat, příprava potrvá další roky. Kdybychom s touto variantou počítali dřív, mohli jsme už finišovat. Takhle se vracíme s přípravou na začátek o několik let zpátky," posteskl si Pavel Blažek, jednatel společnosti Korid LK, která v kraji koordinuje veřejnou dopravu.

V loňském roce se za průjezd jednoho vlaku platilo necelých 3,30 € (zhruba 90 Kč). Trať je v tak špatném stavu, že ještě před dvěma lety se přes ni muselo jezdit jen dvacetikilometrovou rychlostí. Po drobné opravě dnes vlaky jezdí čtyřicítkou. I to je ale tristní. Na české straně jezdí vlaky rychlostí 70 kilometrů v hodině, na německé devadesátkou. „Od opravy nejhoršího na podzim 2015 jsme nezaznamenali žádnou patrnou údržbu nebo opravu. Při špatném stavu může dojít k vykolejení vozidla," varoval Michal Barták, vedoucí organizační složky Die Länderbahn, která provozuje vlaky Trilex. „Mám obavu z případného řešení nějaké mimořádné události, jež by souvisela se špatným stavem polského úseku.“

Stav tratě by se mohl zhoršit

Barták se obává, že se stav tratě ještě zhorší. „Pokud bude k údržbě a rekonstrukci tratě takto přistupováno, můžeme se za tu dobu například opět vrátit na dvacet kilometrů v hodině. Nebo se můžeme dočkat úplného zavření. Jen doufám, že k tomu nedojde.“ Podle kuloárních informací se Poláci bojí toho, že po velké opravě začnou na trati jezdit dálkové nákladní vlaky do baltských přístavů a budou objíždět Polsko. To je podle spekulací důvod zdržovací taktiky. „Něco takového nehrozí. Kvůli technickým parametrům tratí na české straně. Pro těžké nákladní vlaky jsou tu velká stoupání a délky kolejí ve stanicích a kapacita není dostatečná, dlouhé vlaky by se neměly kde vykřičovat," upozornil Blažek.

Nízká rychlost působí potíže s návazností vlaků

Kvůli nízké rychlosti v Polsku jsou značné potíže s návazností vlaků. Z Hrádku do Žitavy jede vlak devět minut. Provozovatelé vlaků by se potřebovali dostat na pět minut. Problém se navíc zhorší na konci roku 2018, kdy se změní časy odjezdů vlaků v Německu kvůli modernizaci trati z Berlína do Mnichova. Korid se už teď obává velkých problémů a zhoršeného cestování. „Probírají se dvě varianty. Podle jedné budou sice návaznosti, ale vlak bude muset v Žitavě dvacet minut čekat, podle druhé vlak čekat nebude, ale zároveň nebudou návaznosti. Kvalita cestování by se tak zhoršila," uvedl Blažek. Do budoucna je cílem, aby vlaky přes všechny tři státy jezdily stokilometrovou rychlostí. Opravou by pak musely projít i německý a český úsek. „Má to ale smysl dělat až tehdy, když bude vyřešena polská část," dodal Blažek.

30. 03. 2017 Olomoucké hlavní nádraží získalo moderní podobu (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila několikaletou rekonstrukci olomouckého hlavního nádraží. Cílem projektu bylo kromě celkové modernizace stanice také zvýšení traťové rychlosti, které přineslo zkrácení jízdních dob zejména u rychlíkové dopravy. Stavbu realizovalo sdružení firem pod vedením OHL ŽS.

V železniční stanici Olomouc hlavní nádraží došlo ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdových kolejí. Stávající nástupiště byla modernizována a získala také nové zastřešení. Cestující se na ně stejně jako do rekonstruovaného podchodu dostanou eskalátory. Významnou součástí stavby byla také přestavba mostů a propustků v daném úseku. „Mezi nesporná pozitiva celé stavby patří vybudování nového ostrovního nástupiště číslo 5. Díky němu se zvýšila kapacita stanice, která se řadí mezi nejfrekventovanější na síti SŽDC," řekl náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. Díky rekonstrukci byla stanice uvedena do vyhovujícího stavebně technického a provozního stavu. „Výsledkem je především zvýšení traťové rychlosti až do 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích. Další důležitou částí modernizace bylo zajištění požadované propustnosti a vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožňuje zabezpečení provozu na odpovídající úrovni," uvedl ředitel Divize Z – Železnice OHL ŽS Roman Veis. Vlakové cesty do všech směrů byly zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením. Rekonstrukce se dotkla také elektrických rozvodů, napájení a osvětlení. Do stavby byla rovněž zahrnuta modernizace trakčního vedení v celém dotčeném úseku. Modernizováno bylo sdělovací zařízení včetně zřízení integrovaných telekomunikačních zařízení. Nově je využíván automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky.

Projekt s názvem Rekonstrukce žst. Olomouc byl výrazně podpořen finančními prostředky z Evropské unie. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy I. fáze projektu byla spolufinancována v rámci OPD 2007 – 2013 a fáze II v rámci OPD 2014–2020. Celkové náklady projektu (I. i II. fáze) činily 2 484 792 972 Kč

bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro celou stavbu byl až do výše 1 776 068 979 Kč, z čehož příspěvek pro fázi II může být až ve výši 441 503 659 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce žst. Olomouc
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitel	OHL ŽS, a.s., a ALPINE Bau CZ s.r.o.
Termín zahájení	09/2013
Termín dokončení	11/2016
Celkové náklady stavby	2 484 792 972 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	1 776 068 979 Kč

30. 03. 2017 Království železnic má nově kromě modelů i skutečnou lokálku (řada 810)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kralovstvi-zeleznic-video-reportaz-vlak-y-fi9-eko-doprava.aspx?c=A170329_221120_eko-doprava_suj)

Návštěvníci největšího modelového kolejiště v Česku mají od čtvrtka šanci vidět další vlak nejen jako zmenšeninu, ale i ve skutečné velikosti. Motorový vůz řady 810 bude v prostorách Království železnic v Praze sloužit k zábavě, vzdělávání i jako reklama Českých drah. Po lokomotivě řady 141, tramvaji T3 a autobusu Karosa B732 jde o další funkční kokpit, ve kterém si návštěvníci mohou na trenažeru zkusit, jaké to je daný dopravní prostředek řídit. „Všechny kokpity jsou součástí programu dopravní výchovy pro školy a podpory zájmu dětí o technické profese v Království a zprostředkovávají dětem prožitek blížící se realitě skutečného simulátoru,“ řekl Matěj Horn, statutární ředitel Království železnic. Provozovatelé kolejiště odkoupili od Českých drah vůz, který jezdil po západočeských lokálkách a byl určen k likvidaci. České dráhy v části motoráku vytvořily svůj showroom. „Zapadá to do naší firemní strategie podpory cestování rodičů s dětmi vlakem,“ řekl člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.



Motorový vůz řady 810 jezdí na českých kolejích od roku 1975, Vagónka Studénka jich vyrobila 680 kusů. Žádného jiného typu hnacího vozidla nebylo vyrobeno tolik. Jezdily a stále jezdí hlavně na regionálních tratích, díky nim se řadu tratí podařilo zachránit před likvidací. Velká část z nich posléze prošla proměnou na nepřilíš povedené jednotky Regionova, část České dráhy sešrotovaly nebo prodaly, část ještě jezdí.

Království železnic je největší stálá expozice modelové železnice v Česku, na celkem 3 500 metrech čtverečních se buduje postupně zjednodušený železniční model České republiky. Je ale dlouhodobě ztrátové: podle výroční zprávy za rok 2015 firma prodělala osm milionů korun a má záporný vlastní kapitál. Konkurenční a mladší projekt Dům vláček v březnu úplně skončil.

31. 03. 2017 Místo pětikilometrového tunelu za miliardy postačí normální koleje (Nemanice I – Ševětín)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/tunel-zeleznice-koridor-chotycany-budejovice-praha-fh9-budejovice-zpravy.aspx?c=A170331_085147_budejovice-zpravy_khr)

Na železnici z Českých Budějovic do Prahy má letos začít další část modernizace za 6,2 miliardy korun. MF DNES zjistila, že plánovaný nejdělsí tunel v republice u Chotýčan zůstane jen na papíře. Zvítězit má levnější varianta. Jižní expres zvládne trasu Praha – České Budějovice pod dvě hodiny. Brzy si na železnici získal velkou oblibu. Cestující ovšem čekají, že bude v dohledné době o dost rychlejší. Celou trať má jednou projet za 90 minut. Takový je slib. Letos bude k jeho splnění zase o něco blíže. Začít má jedna ze tří hlavních a posledních částí modernizace železnice, konkrétně zhruba 25 kilometrů dlouhého úseku ze Sdoměřic u Tábora do Votic. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) potvrdila, že chce v dubnu vypsát tendr. „Předpokládaná hodnota zakázky je 6,2 miliardy korun,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Když se po vyhodnocení soutěže nebude nikdo odvolávat, začnou práce letos v říjnu. Doba výstavby je odhadnutá na 40 měsíců. Pak České dráhy

na trase zkrátí jízdu o dalších pět minut. Pro někoho to může být směšně malé zrychlení, navíc v tu dobu bude hotová dálnice D3 z Budějovic až na hranice kraje, což je přímá konkurence. Podle posledních zkušeností se však dráhy na této trase zřejmě o zákazníky obávat nemusí. „Mezi cestujícími si expres rychle získal oblibu. Nejvíce s ním jezdí v neděli, v pátek a pondělí. Lidé slyší na každé zrychlení, takže svou roli hrají i minuty,“ říká mluvčí drah Radka Pistoriusová. Úspěšné je i expresní spojení Tábor – Praha. Po části u Sodoměřic má následovat úsek Soběslav – Doubí rovněž na Táborsku. SŽDC očekává, že tam práce potvrzují tři roky a začnou na podzim 2018. „Momentálně zde probíhá majetkoprávní vypořádání a nový proces posuzování vlivu na životní prostředí, tedy proces EIA,“ upřesnil Illiaš.

Z 12 na 1,7 miliardy korun

MF DNES pak na jednání o nových jízdních řádech zjistila aktuální informace o modernizaci a výstavbě druhé koleje mezi Nemanicemi a Ševětínem na Českobudějovicku. Je to zřejmě nejvíce problémový úsek celého koridoru. Jeho součástí měl být Chotýčanský tunel o délce přes pět kilometrů, když první odhady počítaly s cenou 12 miliard korun. Původně mělo být všechno hotové v roce 2020. Je jasné, že tento termín je nereálný. Navíc i zmíněný tunel kvůli náročnosti a také vysokým nákladům nakonec pravděpodobně zůstane jen na papíře, nebo bude výrazně kratší. „Nová studie proveditelnosti nabízí nové varianty řešení. Ty výrazně snižují investiční náklady z 12 miliard až na 1,7 miliardy korun,“ oznámil Ivan Študlar, poradce hejtmana pro dopravu.

Pro levnější variantu však bude nutné udělat i změnu v takzvaných zásadách územního rozvoje kraje. Modernizaci u Budějovic to tak vrátí zpět na začátek. Na druhé straně příprava nebyla výrazně daleko a poslední dva roky se prakticky neposunula kupředu. Nový návrh ještě není schválený a bude se o něm jednat. Rozhodující slovo bude mít centrální komise ministerstva dopravy. Souhlasit by s ním mohly i dotčené obce poblíž plánované trasy. „Železnici návrh posouvá dál do lesa od obydlených oblastí,“ upozornil Študlar. Klidnější by tak mohli být především obyvatelé Dobřejovic. „Pokud tomu tak bude, je to určitě dobrá zpráva. Už dříve jsme podávali i vlastní návrhy, tak uvidíme, jaký bude výsledek. Nejsme proti, ale naší snahou je, aby měla trasa co nejmenší negativní vliv,“ reagoval Jan Řičánek, starosta Hosína, pod který Dobřejovice spadají. Kromě úseku Nemanice – Ševětín by tak měla být trať z Budějovic do Prahy ve dvou kolejích hotová v roce 2021. Chybí ještě část Ševětín – Dynín o délce přes čtyři kilometry. SŽDC předpokládá, že tam bude pracovat v době od začátku roku 2018 do ledna 2019. Na modernizovaných úsecích je možné jet rychlostí až 160 kilometrů v hodině.

31. 03. 2017 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 3. dubna 2017

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-jr-3.4.2017.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 3. dubna mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2017 na více než desítku tratí. Stalo se tak na základě žádostí dopravců ČD, LEO Express a Arriva vlaky. V rámci této změny dochází v dálkové dopravě u dopravce ČD v období letní turistické sezony k zavedení nových vlaků Rx 631 a Rx 632 v úseku Český Krumlov – Nové Údolí. Jedná se o pokračování přímých vozů od Ex 531, resp. Ex 532 Praha – České Budějovice – Český Krumlov a opačně. Vlaky LE 1342, 1343, 1351, 1352, 1355, 1358, 1361 a 1362 dopravce LEO Express vedené na trati Praha – Bohumín/Staré Město u Uherského Hradiště mají nově upravené období jízdy. To platí i pro vlaky AEx 1057 a 1058 dopravce Arriva vlaky vedené na trati Praha – České Budějovice – Nová Pec. Vlaky AEx 1040 a 1042 téhož dopravce nově zastavují v Kolíně pouze pro výstup. Na základě žádostí dopravce ČD a příslušných krajů byly provedeny některé drobné úpravy jízdního řádu regionální osobní železniční dopravy:

- V Jihočeském kraji na tratích 194 a 197 došlo k drobným úpravám časových poloh, příp. období jízdy u vlaků 8105, 8108 a 18009 a dále byl zaveden nový vlak 8171 jako alternativní poloha vlaku 8105 v úseku Černý Kříž – Nové Údolí. Všechny tyto úpravy jsou vyvolány výše uvedenými změnami v dálkové dopravě.

- V Jihomoravském kraji na trati 260 byly zavedeny v pracovní dny mimo období letních školních prázdnin nové vlaky 4773 Blansko (8:19) – Brno hl. n. (8:45), 4774 Brno hl. n. (18:16) – Rájec-Jestřebí (18:54) a 4775 Rájec-Jestřebí (19:06) – Brno hl. n. (19:45). V této souvislosti došlo i k drobné časové změně u vlaku 4006 v úseku Brno-Židenice – Rájec-Jestřebí. Pro navázání přípojů ve Skalici nad Svitavou směr Boskovice byly drobně upraveny časové polohy vlaků Sp 1972 (nově projíždí Brno-Židenice a Adamov zastávku), Sp 1974 (nově projíždí Brno-Židenice), Sp 1976 (nově projíždí Brno-Židenice a Adamov zastávku) a Os 4753 (nově projíždí Doubravici nad Svitavou). Na trati 262 byly návazně minutově přizpůsobeny vlaky 14711 a 14712 v úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice.

Na trati 340 byl v návaznosti na zavedení nových vlaků na trati 260 zrušen vlak 4785 Brno-Židenice – Brno-Slatina.

- V Ústeckém kraji na trati 083 mají vlaky 5262 až 5271 nově upravené období jízdy z Dolního Žlebu směr Německo z důvodu zrušení plánované výluky na německém území. V této souvislosti byl též zrušen i výlukový vlak 21003.

I když je tato změna minimálního rozsahu, doporučujeme cestujícím, aby se před nástupem cesty na výše uvedených tratích přesvědčili o aktuálním stavu svého vlakového spojení. Všechny změny jsou zveřejněny na internetových stránkách www.szdc.cz a dále v příslušných železničních stanicích. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích dopravců.

31. 03. 2017 S rychlotratěmi Česku poradí britský odborník. Výhoda, že je nemáte, říká

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rychlovlak-ceska-republika-odbornik-poradce-fo0-/eko-doprava.aspx?c=A170331_103955_eko-doprava_suj)

S plány na vysokorychlostní vlaky má české vládě pomáhat britský odborník Andrew McNaughton, který stojí za projektem nové vysokorychlostní železnice HS2 ve Velké Británii. Na Železniční konferenci v Pardubicích to ve čtvrtek oznámil poslanec Martin Kolovratník. McNaughton by se měl podílet hlavně na chodu pracovní skupiny, která kvůli přípravě vysokorychlostních tratí vznikla. Britský odborník nechce Česku navrhovat, kudy mají tratě vést, spíše působit jako kritický oponent návrhů ministerstva dopravy a Správy železniční dopravní cesty. „Fakt, že tu ještě vysokorychlostní tratě nemáte, je i výhodou. Můžete se učit od jiných zemí a z jejich chyb,“ řekl McNaughton. Ten za úspěšné projekty považuje především japonské a italské rychlovlaky. Do Česka by měl britský odborník jezdit na konzultace zhruba jednou za dva měsíce. Cenu za jeho rady zatím stát nezveřejnil.

McNaughton působí jako technický ředitel projektu HS2, což je nové vysokorychlostní spojení ve Velké Británii pro rychlost až 360 kilometrů v hodině. Po letech příprav se začne letos stavět první etapa z Londýna do Birminghamu. Jako strategický poradce působí i pro australskou vládu. Příprava vysokorychlostních tratí v Česku byla až dosud ryze česká záležitost. Průlomem je i nedávná zakázka na studii proveditelnosti pro trať Praha – Drážďany, kterou bude připravovat český Cedop s francouzskou projekční firmou Egis Rail. Ta stojí za projekty nových rychlotratí ve Francii. O přípravě rychlotratí se v Česku mluví dlouho, zatím ale přípravy příliš nepokročily. Poslanci před několika týdny zavázali svým usnesením vládu, aby přípravy urychlila.
