

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2017

OBSAH

02. 05. 2017	ČD CARGO NAKOUPILO LOKOMOTIVY OD SIEMENSU (3X VECTRON).....	3
03. 05. 2017	ŽELEZNIČNÍ VELESTAVBA TUNEL EJPOVICE SE PRODRAŽUJE (EJPOVICE – PLZEŇ).....	3
03. 05. 2017	LEO EXPRESS JE DÁL VE ZTRÁTĚ. CHCE ZVĚTŠIT VLAKY, MÍŘÍ DO POLSKA I USA	3
03. 05. 2017	OPERÁTOŘI UŽ VĚDÍ, JAK PRORAZIT VLAKOVÉ SOUPRAVY KVALITNÍM MOBILNÍM SIGNÁLEM.....	4
04. 05. 2017	STAVBAŘI SE UTKAJÍ O OBŘÍ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKU NA ČTVRTÉM KORIDORU (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE)	4
04. 05. 2017	BUDĚJOVICKÉ NÁDRAŽÍ OPRAVÍ ZA DVĚ STĚ MILIONŮ. DOSTANE SE I NA DALŠÍ.....	5
04. 05. 2017	DRÁHY SI PRONAJMOU DESET LOKOMOTIV SIEMENS VECTRON. BUDOU JEZDIT DO HAMBURKU (EX3)	6
04. 05. 2017	ŘIDIČI VYMĚNILI AUTA ZA VLAKY A ZAHLTILI NÁDRAŽÍ. POMOHOU NOVÁ PARKOVIŠTĚ (STŘEDOČESKÝ KRAJ).....	6
04. 05. 2017	INDICKÁ ŽELEZNICE Z KOLONIÁLNÍCH ČASŮ JE V ROZKLADU	7
05. 05. 2017	NEJHORŠÍ NÁDRAŽÍ V HRADECKÉM KRAJI SE DOČKAJÍ OPRAV, LÉTA SE ODKLÁDALY	7
05. 05. 2017	ČESKÉ DRÁHY: SOUD ZAMÍTL ŽALOBU GRANDI STAZIONI VŮČI DRAHÁM (PRAHA HL. N.).....	9
05. 05. 2017	NA ČESKÉ KOLEJE VYJELA BELGIČANKA. PRVNÍ LOKOMOTIVU KUPUJE IDS CARGO (ŘADA 365).....	9
06. 05. 2017	DRÁHY PŘESTANOU POSÍLAT PÁRU NA ŠUMAVU (OD ROKU 2018, TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	10
06. 05. 2017	WI-FI, KLIMATIZACE. NA LOKÁLKY V POŠUMAVÍ MÍŘÍ VLAKY BEZ PRŮVODČÍCH (GW TRAIN REGIO, TRATĚ Č. 194, 197, 198)	10
06. 05. 2017	V PLZNI SE NAŠLA NEVYBUCHLÁ LETECKÁ BOMBA Z VÁLKY, NEJEZDILY VLAKY NA ŽATEC	11
08. 05. 2017	PLÁN NA PŮJČOVÁNÍ VLAKŮ OPĚT OŽIVÁ, ZÁJEM MAJÍ KRAJE (JIHOMORAVSKÝ A ÚSTECKÝ KRAJ).....	11
09. 05. 2017	SŽDC JEŠTĚ LETOS CHYSTÁ OBŘÍ ŽELEZNIČNÍ STAVBU V PLZNI ZA VÍCE NEŽ 1,5 MILIARDY (UZEL PLZEŇ, 3. STAVBA)	12
09. 05. 2017	MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ STANICE KARLOVY VARY POSTUPUJE DO DALŠÍ FÁZE.....	13
10. 05. 2017	PŘI PŘESTAVBĚ NÁDRAŽÍ ODHALILI ZEĎ STARÉHO MOSTU, STO LET BYL POD HLÍNOU (PLZEŇ HL. N.)	14
10. 05. 2017	LEO EXPRESS ODTAJNIL POLSKÉ PLÁNY. CHCE JEZDIT VLAKEM DO KRAKOVA (PRAHA – KRAKOV)	14
10. 05. 2017	REKONSTRUKCE PŘINESLA ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI Z NYMBURKA DO MLADÉ BOLESLAVI (1. STAVBA).....	15
12. 05. 2017	LIDÉ ZTRÁCEJÍ ZÁJEM O SPANÍ V KUPÉ. NOČNÍ VLAKY SPASÍ DLE STUDIE JEN DOTACE	15
12. 05. 2017	MILIONY OD FANOUŠKŮ NESTAČILY. NĚMECKÝ DOPRAVCE LOCOMORE KRACHUJE	16
12. 05. 2017	KRAJ CHCE MEZI VELENICEMI A GMÜNDEM DESETKRÁT LEVNĚJŠÍ JÍZDNÉ, ÖBB SE BRÁNÍ	16

15. 05. 2017	VLÁDA ROZHODNE O BUDOUCNOSTI RYCHLOTRATÍ V ČESKU, ZÁKLADNÍ SÍŤ VYJDE NA 645 MILIARD	17
15. 05. 2017	Z MINISTERSKÝCH KANCELÁŘÍ NA NÁDRAŽÍ. ČESKÉ DRÁHY ZVAŽUJÍ STĚHOVÁNÍ	17
16. 05. 2017	ČD POSÍLÍ DOPRAVU NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (20. KVĚTNA 2017)	18
17. 05. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI ČESKÝ TĚŠÍN – DĚTMAROVICE..	20
17. 05. 2017	V KOSTOMLATECH NAD LABEM SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA.....	21
18. 05. 2017	DRÁŽNÍ ZAKÁZKA DESETELETÍ. STÁT ZRYCHLÍ ZA 6,2 MILIARDY VLAKY NA JIH (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE)	22
19. 05. 2017	DRÁHY CHTĚJÍ PO STADLERU STO MILIONŮ, PRVNÍ SPOR ALE PROHRÁLY (ŘADA 840 A 841)	22
19. 05. 2017	TOPIČEM NEBO PRŮVODČÍM NA DEN. NADŠENCI ZACHRAŇUJÍ KAFEMLEJNEK (310.0134).....	22
20. 05. 2017	STÁT VYMÝŠLÍ, JAK PŘISPĚT ČESKÝM DRAHÁM NA VLAKY „V KOPŘIVÁCH“ (ZÁLOHA).....	23
21. 05. 2017	MOLDAVSKOU TRATĚ MUSÍ STÁT OPRAVIT. MINISTR CHCE POVINNOST ZMÍRNIT (TRATĚ Č. 135).....	24
22. 05. 2017	PLÁN VÝSTAVBY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ V ČR MÁ POPRVÉ JASNÉ OBRYSY, SCHVÁLILA HO VLÁDA	25
23. 05. 2017	PŘÍPRAVA RYCHLOTRATĚ PRAHA – BRNO ZAČALA (VYPSÁNO VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA STUDII PROVEDITELNOSTI)	26
23. 05. 2017	JEDINÝ PARNÍ VŮZ ZNOVU OŽIVÁ. KOMAREK VYJÍŽDÍ, ABY OSLAVIL RINGHOFFEROVO JUBILEUM (M 124.001, 27. A 28. KVĚTNA 2017).....	26
24. 05. 2017	ČIŇANÉ CHTĚJÍ S ČESKÝM BONATRANSEM VYRÁBĚT KOLA PRO SVĚ RYCHLOVLAKY (CRRC).....	27
25. 05. 2017	NĚMCI CHTĚJÍ ZRUŠIT PAPIROVÉ JÍZDENKY NA VLAK, NAHRADÍ JE MOBIL V KAPSE (DB)	28
26. 05. 2017	ÚŘAD DOPRAVNÍHO REGULÁTORA NEMÁ LIDI. BRZY HO ČEKAJÍ KLÍČOVÁ ROZHODNUTÍ (ÚPDI).....	28
26. 05. 2017	JEDNA JÍZDENKA PRO CELÉ ČESKO. REVOLUCE NA ŽELEZNICI MÁ ALE ZÁDRHEL: CENU	29
29. 05. 2017	O TENDR ZA VÍC NEŽ ŠEST MILIARD NEBYL ZÁJEM, ČESKÉ DRÁHY HO ZRUŠILY (ETCS)	30
30. 05. 2017	KONEC LEGENDY. FRANCOUZI PŘEJMENUJÍ RYCHLOVLAKY TGV (INOUI) ...	30
31. 05. 2017	EXMANAŽER ČD VRÁTIL ZLATÝ PADÁK. PODLE DRAH BYL V ROZPORU S DOBRÝMI MRAVY.....	31
31. 05. 2017	REVOLUCE U ČESKÝCH DRAH. JÍZDENKU ZRUŠÍTE ČTVRT HODINY PŘED ODJEZDEM (E-SHOP, OD ZÁŘÍ 2017)	31
31. 05. 2017	JÍZDA PARNÍHO VLAKU PŘIPOMENE 120 LET TRATĚ PROTIVEC – BOCHOV (3. ČERVNA 2017)	32

02. 05. 2017 ČD Cargo nakoupilo lokomotivy od Siemensu (3x Vectron)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-nakoupilo-lokomotivy-od-siemensu-1331925>)

Nákladní dopravce ČD Cargo nakoupil další tři lokomotivy Vectron od společnosti Siemens. Dopravce patří do skupiny Českých drah využil opci k ložiskému nákupu prvních pěti těchto lokomotiv. Cena jedné byla u ložské i letošní koupě zhruba 100 milionů korun. "Lokomotivy najdou uplatnění především při vozbě vlaků intermodální dopravy nejen s kontejnery, ale i se silničními návěsy. V červnu plánujeme nasadit Vectron na již provozovaný vlak s návěsy mezi Brnem a Rostockem, nově by se tyto lokomotivy mohly objevit v německém Braunschweigu, slovinském Koperu a určitě také v Rakousku," řekl předseda představenstva akciové společnosti ČD Cargo Ivan Bednárik. Vectrony provozované ČD Cargo doposud podle Bednárika nezaznamenaly žádné větší technické problémy. Denně přitom najezdí 700 až tisíc kilometrů.

03. 05. 2017 Železniční velestavba tunel Ejpovice se prodražuje (Ejpovice – Plzeň)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-velestavba-tunel-ejpovice-se-prodrazuje-1331962>)

Stát bude muset v případě ejpovických tunelů na koridoru Rokycany – Plzeň sáhnout výrazně hlouběji do kapsy. Náklady na největší železniční stavbu současnosti se zřejmě vyšplhají až o třetinu. Stavba překvapila stavbaře geologickým složením. Už nyní je proto jisté, že bude stát nejméně o pětinu více, než kolik činila cena vzešlá z tendru. Stavební firma Metrostav v soutěži zvítězila s nabídkou 3,97 miliardy, když předpokládaná cena činila 7,5 miliardy. Správa železniční dopravní cesty jako investor už s Metrostavem uzavřela jedenáct dodatků na vícepráce za dalších 800 milionů korun. Zvýšení přičítá vedle nečekané geologie i zdoluhavému archeologickému průzkumu. Podle SŽDC jde o faktory, se kterými se nedalo počítat dopředu. Nárůst nákladů přitom nemusí u nynějších dvaceti procent skončit. „Předpokládám, že až se sečtou vícenáklady, které nás ještě čekají, tak se dostaneme maximálně na třicetiprocentní hranici, která je daná zákonem,“ řekl správce stavby Milan Majer. Tím by cena stavby vzrostla o 1,2 miliardy. Přes tuto hranici, kterou určoval zákon o veřejných zakázkách v době vypsání tendru, nelze podle správy železnic jít, aniž by se znovu soutěžilo. Šéf Metrostavu Pavel Pilát ale nabízí jiný výklad. Podle něj platí nynější padesátiprocentní mez, kterou přinesla novela zákona. Je tak možné, že mezi železničáři a stavební firmou nastanou tahanice o výklad, kolik lze bez soutěže zaplatit za práce navíc. „Mě to zvýšení ceny nyní netrápí, na druhé straně by bylo dobré při soutěžích trochu pečlivěji zvažovat, kolik mají být vícepráce,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Metrostav zvítězil v soutěži i díky tomu, že na rozdíl od ostatních navrhl zbudovat tunel pomocí razicího štítu. To u antimonopolního úřadu neúspěšně napadla Skanska, která se v tendru s cenou 4,75 miliardy dostala na druhé místo. Podle Skansky varianta Metrostavu nesplňovala podmínky zadání. Úřad ale námítky zamítl. Podle správy železnic by podobné problémy bylo třeba řešit také v případě užití jiné metody. „Ostatní by se také dostali minimálně na tu miliardu a výše. Byly by problémy a byly by obrovské,“ doplnil Majer.

Ministerstvo chce tunel do Berouna

Ministr dopravy Dan Ťok při včerejší kontrole stavby tunelů Ejpovice sdělil, že na stejné trati bude chtít prosadit ještě mnohem větší a nákladnější stavbu. Jde o tunel Praha – Beroun, o kterém se v tuzemsku diskutuje řadu let. „Údolím Berounky nebude možné jezdit dlouho. Pokud máme ambici jezdit rychle, tak se bez tohoto tunelu neobejdeme,“ řekl Ťok. Podle zastavených plánů z minulých let by tunel měřil 25 kilometrů a stál kolem třiceti miliard korun.

03. 05. 2017 Leo Express je dál ve ztrátě. Chce zvětšit vlaky, míří do Polska i USA

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-vysledky-2016-0sw-eko-doprava.aspx?c=A170502_180838_eko-doprava_suj)

Expanze soukromého dopravce Leo Express způsobila loni prohloubení jeho ztráty na 110,8 milionu korun. Firmě se však podařilo přilákat více cestujících a současně i snížit zadluženost. Vyplývá to z výroční zprávy, kterou zveřejnil dopravce na svých webových stránkách. V roce 2015 Leo Express prodělal 92,7 milionu korun. Vyšší ztrátu vysvětluje šéf firmy Peter Köhler hlavně novými akvizicemi a novými projekty, především pak společnosti Tiger Express, zabývající se hlavně minibusovou dopravou. I se započítáním tržeb Tiger Express stouply tržby o čtyřicet procent na 350 milionů korun. Podle výroční zprávy se zlepšil o osm procent ukazatel EBITDA, tedy zisk před zdaněním, úroky

a odpisy na 25 milionů korun. Firma se chce vymanit z nálepky železniční dopravce na firmu poskytující dopravní řešení více způsoby dopravy, k autobusům například přidává službu Smilecar nabízející sdílení osobních automobilů. Ve srovnání s rokem 2015 stoupl počet cestujících o více než třicet procent na 1,4 milionu. Firma expandovala do autobusové dopravy, přeprava po silnici ale tvoří zatím jen pětinu zákazníků. O více než sto milionů korun kleslo loni zadlužení společnosti, dosáhlo 777 milionů korun. Do firmy vstoupil nový investor Martin Burda, někdejší majitel Pivovarů Lobkowicz má ve firmě 14 %, hlavní podíl dál drží Leoš Novotný. Ten ve zprávě představenstva současně mluví i možné expanzi do USA, firma další podrobnosti neuvedla.

Do Polska vlakem ještě letos. Čínské vlaky příští rok

Firma letos dokončila úpravu pěti jednotek Stadler Flirt pro provoz i v Polsku, kam chce začít jezdit během letošního roku. Získala už licenci, čeká ale ještě na přidělení kapacity. Podle Köhlera chtějí jít na tamější trh takticky, protože Polsko ještě na železniční konkurenci není zvyklé. Proto nepůjde s jízdním řádem proti časům, kdy už přímé vlaky mezi Českem a Polskem jezdí. Zda půjde o vlak Praha – Varšava, nebo do jiného města, neuvedl, současně dál zůstane i na lince do Košic. Podle Köhlera řeší firma problém s kapacitou vlaků, proto začala jednat s výrobcem Stadler o možném dodání dalších vozů, o které by prodloužila své pětivozové jednotky Flirt. „Je to ve fázi projektování, do každé soupravy by měl jít nejméně jeden vůz,“ dodal Köhler. V druhé polovině roku by mělo dojít současně ke generální opravě stávajících jednotek. Firma má současně objednané nové vlaky od čínského výrobce CRRC, kde se podílí výrazně i na vývoji. Výroba ještě nezačala, podle Köhlera probíhá finalizace designu interiéru. Dodané mají být příští rok.

03. 05. 2017 Operátoři už vědí, jak prorazit vlakové soupravy kvalitním mobilním signálem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/operatori-uz-vedi-jak-prorazit-vlakove-soupravy-kvalitnim-mobilnim-signalem-1331984>)

Letitý problém s nulovým nebo nekvalitním pokrytím mobilních sítí ve vlacích má konečně řešení. Operátoři se shodli na třech bodech: Zahustit současnou síť GSM a LTE vysílačů výstavbou nových, které by signál patřičně zvýšily. Dovybavit vysílače Správy železniční a dopravní cesty vlastními systémy. Nové vlaky, do kterých by signál nepronikl, vybavit opakovači, které pokryjí celou soupravu.

Zatímco ve většině států západní Evropy mohou cestující z vlaků bez problémů volat, v tuzemsku jde o dlouhodobou potíž. Obdobné řešení, které operátoři navrhují, vyšlo v Rakousku na více než sto milionů eur, téměř 2,7 miliardy korun. Kalkulace pro české prostředí zatím neexistuje, měla by být ale citelně nižší. „Už stávající míra pokrytí mobilním signálem dává předpoklad, že řešení bude levnější. O podílu operátorů, dopravců a státu na financování se teprve bude diskutovat,“ vysvětlil Tomáš Prokopík, vedoucí pověřené pracovní skupiny Asociace provozovatelů mobilních sítí. Dodal, že spoluúčasť státu a dopravců bude nutná, přičemž nespočívá výhradně ve finančních prostředcích, ale i ve sdílení nemovitostí, prostředků napájení či optických kabelů.

Operátoři na výzvu státu vytvoří pracovní skupinu s dopravci a SŽDC, ve které projednají navrhované řešení. Podle Prokopíka je realizovatelné do roka a půl. Slabý signál je především mimo aglomerace. „Ve vlaku je velmi málo komunikačních kanálů – tři až čtyři – pro mnoho lidí na úzkém území. Na jednom kanále přitom obslužíte nanejvýš osm lidí,“ přiblížil Karel Holek z Českého telekomunikačního úřadu. Operátoři musejí do roku 2019 pokrýt padesát procent v aukci přiděleného území, o dva roky později území celé. Tuto povinnost splňují v předstihu, nyní pokrývají přes 85 procent území. Problém ovšem představuje kvalita signálu ve vlacích – ta je však nad rámec stanovených podmínek. Kromě zahuštění sítě vysílačů operátoři navrhují instalovat do moderních souprav opakovače, které zachycují signál na plášti vlaku a zesílený ho předávají dovnitř. U starších vlaků to díky vyšší propustnosti signálu není nutné.

04. 05. 2017 Stavbaři se utkají o obří železniční zakázku na čtvrtém koridoru (Sudoměřice u Tábora – Votice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stavbari-se-utkaji-o-obri-zeleznicni-zakazku-na-ctvrtem-koridoru-1332001>)

Dvacet kilometrů nové trati se dvěma tunely vyjde odhadem na šest miliard korun. Po loňském slabém roce se letos vyhladovělí stavbaři dočkají nejtuchnějšího dopravního sousta za poslední léta. Správa železniční dopravní cesty dokončila přípravu tendru na úsek čtvrtého koridoru mezi Sudoměřicemi

a Voticemi na pomezí jižních a středních Čech. Samotná soutěž bude vypsána během příštích deseti dnů, potvrdil deníku E15 náměstek šéfa SŽDC Mojmír Nejezchleb. V kontextu českého železničního stavitelství začne v mnoha ohledech výjimečná stavba. Téměř celý dvacetikilometrový úsek koridoru totiž vznikne na zelené louce mimo stávající trať a součástí díla budou i dva tunely a dvacet mostů. I proto se odhadovaná cena blíží šesti miliardám korun, což projekt řadí vedle pražského Nového spojení a soustavy tunelů mezi Benešovem a Voticemi k nejdražším železničním stavbám tohoto století. „Pokud to bude nekonfliktní z hlediska toho tendru, tak bychom chtěli na podzim zahájit stavební práce,“ řekl Nejezchleb. Nekonfliktnost tendru může být ale jen zbožným přáním. Firmy v honbě za zakázkami podávají námítky a podání k antimonopolnímu úřadu téměř v každé velké soutěži. Stavba potrvá přes tři roky a výrazně změní poměry na čtvrtém koridoru. Vlaky budou jezdit rychlostí 160 kilometrů v hodině, napřímení kolejí ovšem zároveň povede ke zrušení dnešních stanic Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky. Nově naopak vznikne stanice Červený Újezd.

Dnešní jednokolejná trať mezi Voticemi a Sudoměřicemi představuje na trati z Prahy na jih poslední zásadní úzké hrdlo. Osud projektu přitom dlouho visel na vlásku kvůli propadlému stanovisku EIA. Nový souhlas vydalo ministerstvo životního prostředí až koncem loňského roku. K dokončení koridoru pak budou zbývat už jen jihočeské úseky Doubí – Soběslav a Ševětín – České Budějovice. U druhého zmíněného jsou v plánu nejdelší tunely v Česku, přesná podoba úseku se ještě řeší.

04. 05. 2017 Budějovické nádraží opraví za dvě stě milionů. Dostane se i na další

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/oprava-nadrazi-budejovice-i-veseli-a-krumlov-f3i-budejovice-zpravy.aspx?c=A170503_2322911_budejovice-zpravy_mrl)

Jihočeský kraj v květnu předloží seznam 30 nádražních budov vytipovaných pro opravu. Ještě letos má začít rekonstrukce ve Veselí nad Lužnicí a Českém Krumlově. V Českých Budějovicích chce Správa železniční dopravní cesty zahájit práce v roce 2019. Přece jen se začne něco dít, než se propadne promočený strop nebo shnijí rámy oken a opadá omítka. Roky pouze slibovaná kompletní rekonstrukce nádražní budovy v Českých Budějovicích dostává konkrétnější termíny. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která budovu převzala od Českých drah, hodlá do konce května vyhlásit soutěž na projekční práce. „Na jaře příštího roku by projekt mohl být hotový a začala by samotná příprava stavby,“ potvrdil Marek Illiaš, mluvčí SŽDC. Pokud by se pak podařilo bez průtahů vysoutěžit samotnou rekonstrukci, vítězná firma zahájí práce v roce 2019. Do tří let by bylo vše hotové. Náklady na celkovou obnovu budovy správa odhaduje okolo 200 milionů korun, když do nich nepočítá úpravy okolních prostor.



Zásah je nutný. Zatímco nástupiště už jsou opravená, budova je ve velmi špatném stavu a je na tom nejhůře ze všech krajských nádraží v republice. Ohledně rekonstrukce SŽDC spolupracuje i se zástupci města České Budějovice. „V části projektu, který budeme projednávat s magistrátem, probereme i parkování kol. V dalším horizontu úprav území okolo budovy budeme hledat i řešení parkovacích možností pro cestující,“ pokračoval Illiaš. Zásadně by se měly změnit i vnitřní prostory. „Určitě je potřeba je oživit a přizpůsobit dnešním potřebám. Na tyto věci už může odpovědět studie využitelnosti budovy. Jinak bude třeba nová střecha, fasáda a řada dalších prací,“ zdůraznil Ivan Študlar, poradce hejtmanky pro dopravu a člen Jikordu, který organizuje veřejnou dopravu v kraji. Kde by měly zmíněné parkovací plochy být, není úplně zřejmé. SŽDC nemá v místě žádné pozemky k tomuto účelu použitelné. V minulosti se na radnici uvažovalo o záchytném parkovišti v prostoru nákladového nádraží. Tam by se však rovněž muselo vyřešit vlastnictví pozemků, které nejsou města, ale Českých drah.

Zvelebí budovy ve Veselí nad Lužnicí a Českém Krumlově

Zatímco na obnovu budějovického nádraží je ještě potřeba poměrně dlouhá příprava, na jiné se má dostat ještě letos. „Na začátku května budeme mít vytipované tři desítky nádražních budov, které SŽDC doporučíme k opravě, a správa by se do nich měla v následujících třech letech postupně pustit,“ sdělil Študlar. Jmenoval Milevsko, Hlubokou nad Vltavou, Veselí nad Lužnicí či Český Krumlov. Na poslední dvě jmenovaná se má dostat ještě letos. „Ještě letos bychom také rádi připravili projektovou dokumentaci na opravy stanic Písek a České Velenice,“ upřesnil Marek Illiaš.

Podle starosty Veselí Ladislava Sýkory jsou asi největším problémem tamního nádraží toalety. „Doufám, že se podaří zvelebit celý prostor, aby odpovídal současným nárokům. Vzniknout by mohlo i nějaké nové občerstvení. Samozřejmě bude jen dobře, když se opraví i plášť a další prostory budovy, která má svou historickou hodnotu,“ reagoval Sýkora. Předpokládá, že letos se však zřejmě začne jen s jednou částí. Druhá je nadále v majetku drah. „A nemám zprávu, že by se s ní mělo něco dít. Patří do ní i WC a část, kde je restaurace. Je sice snaha toalety nějak udržovat, ale potřebují zásah,“ doplnil

Sýkora. I v Českém Krumlově si od úprav dost slibují. „Od cestujících mám celou řadu ohlasů, že nádraží potřebuje zlepšit, protože je zastaralé. Doufám, že SŽDC současně s rekonstrukcí přizpůsobí i provoz. Při prvních ranních spojích je nyní areál bez obsluhy a budova je nepřístupná, což je pro cestující nepříjemné. S rekonstrukcí by se mohl proměnit i prostor před nádražím,“ říká krumlovský starosta Dalibor Carda.

SŽDC získalo loňským převodem v Jihočeském kraji přibližně devadesát nemovitostí. „Jsou to většinou nádražní budovy, například v okresních městech Tábor, Prachovice, Písek, ale i v menších stanicích Třeboň, Milevsko, Blatná, Hluboká nad Vltavou, Bechyně či Čičenice,“ vyjmenovala před časem Radka Pistoriusová, mluvčí Českých drah.

04. 05. 2017 Dráhy si pronajmou deset lokomotiv Siemens Vectron. Budou jezdit do Hamburku (Ex3)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-si-pronajmou-deset-lokomotiv-siemens-vectron-budou-jezdit-do-hamburku-1332065>)

České dráhy dnes završily výběrové řízení na pronájem deseti rychlých lokomotiv. Řídící výbor drah dnes dal z pozice valné hromady vedení podniku volnou ruku k uzavření smlouvy na desetiletý pronájem lokomotiv Siemens Vectron. Tyto německé stroje pro rychlost až 200 kilometrů v hodině tak na českém trhu slaví další úspěch. Používá je například i ČD Cargo nebo RegioJet, nedávno jejich akvizici oznámila Unipetrol Doprava. Dráhy až do uzavření smlouvy nechtějí zveřejnit cenu zakázky ani vítěze tendru. Předpokládaná cena pronájmu i s údržbou byla nicméně 1,3 miliardy. Podle informací deníku E15 je vítězem jeden z největších evropských pronajímatelů kolejových vozidel, rakouská společnost ELL (European Locomotive Leasing), konkrétně její německá odnož. Dráhy chtějí moderní lokomotivy od prosince nasadit na linku z Prahy přes Berlín do Hamburku. Do poloviny listopadu převezme dopravce osm strojů, další dva pak do konce roku. „Cena pronájmu bude plně kryta v rámci obchodního modelu kalkulovaného pro linku Praha – Hamburk,“ uvedl mluvčí Radek Joklík. Původně měly vlaky do Hamburku tahat lokomotivy řady 380 od Škody Transportation. Tyto stroje však stále podle drah nezískaly všechna potřebná povolení pro provoz na této lince v Německu, jsou proto využívány pro zajištění jiných linek, například do Maďarska a do Rakouska.

04. 05. 2017 Řidiči vyměnili auta za vlaky a zahltili nádraží. Pomohou nová parkoviště (Středočeský kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/nove-parkoviste-ridic-stredocesky-kraj-modre-zony-parkovani-nadrazi-1j9-/praha-zpravy.aspx?c=A170504_2323062_praha-zpravy_nub)

Stále více Středočechů vyráží po zavedení parkovacích zón v Praze do hlavního města vlakem nebo autobusem. Řidiči tak zahltili okolí nádraží odstavenými auty. Kraj chce městům pomoci stavět parkoviště. Nejen řidičské schopnosti, ale také pátrací talent potřebují řidiči, když chtějí ve všední den dopoledne zaparkovat v rozšířeném centru Benešova poblíž tamního vlakového a autobusového nádraží. Okolní ulice jsou zahlcené auty. A jako přes kopírák jsou na tom i další středočeská města. „Většinu odstavených aut bezesporu tvoří přespolní, kteří zde auta na celý den odstaví a cestují vlakem do Prahy,“ řekl MF DNES starosta Benešova Petr Hostek (ČSSD). Město to chce co nejdříve změnit a plánuje vysokou investici kolem 180 milionů korun do proměny prostoru u Nádražní ulice. Vyrostou tam nové dopravní terminály, který propojí vlakové a nově přestavěné autobusové nádraží. Dnes je odděluje právě frekventovaná Nádražní. A součástí investice bude také záchranné parkoviště pro zhruba 200 automobilů. Nejde přitom jen o snové plány na papíře, se stavebními pracemi by se mohlo začít letos. „Máme hotový projekt, běží stavební řízení,“ potvrzuje Hostek.

Středočeští politici chtějí ulevit přetížené automobilové dopravě hlavně na silnicích mezi Prahou a středočeskými městy, která tvoří prstenec kolem hlavního města. Do Prahy denně míří za prací i dalšími povinnostmi desetitisíce lidí, přitom zhruba 40 tisíc Středočechů tam vyráží autem. Kromě dopravních kolon na Jižní spojce či Pražském okruhu a dalších dopravních tepnách u Prahy to způsobuje i zahlcení parkovišť. „Na záchranném parkovišti na Černém Mostě je umění najít v pondělí dopoledne volné místo. Kdo chce riskovat pokutu nebo odtah, nechá to u nákupního centra,“ říká Ondřej Bečvář z Mladoboleslavska. Situaci ještě více zhoršilo loňské zavedení takzvaných modrých zón pro rezidenty v dalších částech Prahy.

Statisíce lidí v busech a vlacích

„Chceme proto cestující co nejvíce rozmělnit mezi více druhů dopravy a motivovat lidi k cestování hromadnými prostředky,“ říká krajský radní pro dopravu František Petrtýl (ANO). Aby stále více

Středočechem vyrazilo do hlavního města vlakem či autobusem, si ale vyžádá také nemalé investice do služeb, které s tím souvisejí. U středočeských nádraží především zoufale chybějí právě parkovací plochy. Hlavně obyvatelé vzdálenějších obcí, kam vlaky nezajíždějí, parkují u nádraží ve městech. Jejich vozy ale zahlcují okolní ulice, což se zase nelíbí místním obyvatelům. To je příklad právě Benešova. „Počítáme s tím, že záchytné parkoviště Benešovu od tohoto problému výrazně uleví,“ říká starosta Hostek.

Aktuálně vlaky přepraví 130 000 Středočechem denně, autobusy vyrazí do Prahy z kraje každý den 70 000 lidí. Hejtmanství proto spolu s jednotlivými městy plánuje výstavbu rozsáhlé sítě záchytných P+R parkovišť. „Financování bude možné s pomocí evropského dotačního programu ITI pro města v okolí Prahy. Tento program bude vypsán na podzim letošního roku a řada měst se na to již připravuje, zaznamenali jsme značný zájem,“ uvedl Petrtýl. Investice si budou zajišťovat a spolufinancovat sama města, kraj je však připraven pomoci. „Chceme být nápomocni formou metodické podpory, pomoci s administrativou,“ říká Petrtýl. Podle něho už často u nádraží sice parkoviště jsou, ale obvykle jde o nedostatečné a často „partyzánské“ plochy bez potřebných parametrů. Kraj chce městům pomoci také výhodně získat potřebné pozemky od Českých drah, které obvykle plochy kolem drážních budov vlastní.

Například Benešovu se již podařilo pozemek koupit od Správy železniční dopravní cesty. „Bylo to martyrium, ale podařilo se,“ potvrzuje starosta. České dráhy slibují, že v tom budou městům nápomocné, pro ně samotné by to mohlo znamenat další růst platících cestujících. „V současné době jednájí České dráhy v rámci Středočeského kraje o prodeji pozemků pro parkoviště například s městy Lysá nad Labem, Říčany u Prahy, Kralupy nad Vltavou, Úvaly u Prahy a Kladno,“ sdělil MF DNES mluvčí Českých drah Radek Joklík. Někde už byly transakce dokončeny. „Již byly prodány pozemky v Pečkách, Týnci nad Sázavou, v Rudné, Řevnicích a také v Rakovníku. Další tipování vhodných pozemků probíhá aktuálně i v rámci Prahy,“ dodal Joklík. Jako ideální vidí výstavbu záchytného parkoviště u nádraží také v Berouně. Také ulice Berouna v blízkosti nádraží se po zavedení modrých zón v Praze staly jedním velkým odstavištěm aut, což místním komplikuje život. Podle mluvčí radnice Jitky Soukupové by poblíž centra Berouna mohlo do dvou let vzniknout až 300 parkovacích míst. Město však bude muset vyřešit dostupnost pozemků.

04. 05. 2017 Indická železnice z koloniálních časů je v rozkladu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznicni-sit-v-indii-obnova-se-nedari-d9m/eko-doprava.aspx?c=A170504_180252_eko-doprava_fih)

Správcům mamutí železniční sítě v Indii, která má své počátky v koloniálních dobách, se třetím rokem po sobě nedaří plnit revitalizační plány. Dluh státního dopravce narůstá a kýžené příjmy do jeho pokladny nepřicházejí. Indická železnice strádá i přes ozdravný plán v objemu 133 miliard dolarů, který prosadil premiér Naréndera Módí. Investice, tvořené veřejnými i soukromými prostředky, měly přinést zvýšení nákladní přepravy i osobní dopravy, výstavbu nových tratí a v neposlední řadě pořízení nových vlaků. Jenomže ekonomický ukazatel efektivity, který srovnává poměr nákladů k příjmům, se podle agentury Reuters propadl na patnáctileté dno.

Šrámy staré železnice jsou vidět například na 150 let staré železniční stanici Ghaziabad poblíž Dillí. Ani dva roky poté, co vláda odsouhlasila projekt, se zde nezačalo stavět. Velkoobchody ovoce a zeleniny poblíž metropole popisují, že kvůli nefunkčnosti železniční sítě dochází k častým zpožděním dodávek zboží a firmy tak nemohou reagovat na požadavky trhu. Mluvčí státní železnice Anil Saxena připouští, že nákladní doprava přichází o zakázky na úkor silniční dopravy a tím i o značnou část tržeb. Přetahování zakázek zpět na železnici je velmi náročné.

05. 05. 2017 Nejhorší nádraží v Hradeckém kraji se dočkají oprav, léta se odkládaly

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/opravy-nadrazi-v-kralovehradeckem-kraji-fd4-/hradec-zpravy.aspx?c=A170505_2323344_hradec-zpravy_tuu)

Letos začnou opravy nejstrašnějších železničních nádraží v Královéhradeckém kraji. Na řadu se po mnoha letech dostanou i Chlumec nad Cidlinou, Lázně Bělohrad nebo Jaroměř. Když přesně před 12 lety vznikl projekt Českých drah Živá nádraží, v Chlumci nad Cidlinou slavili a plánovali, že konečně uvedou ve skutek v tu dobu dva roky starý návrh na proměnu zanedbané stanice. Jenže od roku 2005 se s ní nestalo téměř nic, ambiciózní projekt po dvou letech „zemřel“ a na Chlumec se zapomnělo. Protože však město zůstalo na zaprášeném seznamu nejohroženějších nádraží celé republiky, nedávno si Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přece jenom vzpomněla. Ministerstvo

dopravy uvedlo, že na oživení nádraží letos investuje 600 milionů korun a v příštích třech letech se částka vyšplhá až na 4,4 miliardy. A právě Chlumec nad Cidlinou by vedle Náchoda, Hradce Králové, Jaroměře či Lázní Běláhradu měl být na řadě už brzo. „Já v to uvěřím teprv tehdy, až rekonstrukce začne. Kvůli neustálým slibům se ze mě totiž stal nevěřící Tomáš,“ říká starosta Chlumce Miroslav Uchytíl (KDU-ČSL). Podle něj nádražím ročně projde 720 tisíc lidí, což z něj dělá jeden z nejvýznamnějších českých železničních uzlů.

Dostane se na opravy v Meziměstí nebo Lázních Běláhradu

Výbornou zprávou pro cestující je, že SŽDC se jen v Královéhradeckém kraji letos chystá investovat přes 70 milionů korun. „Jen na opravy nádraží plánujeme vynaložit kolem 22 milionů. Mezi ty největší patří Lázně Běláhrad, Bartoušov, Meziměstí a Hradec Králové zastávka. Zpravidla se jedná o výměny oken a dveří, opravy fasád či střech. Největší letošní investicí je dokončení rekonstrukce náhodského nádraží a plánovaná rekonstrukce královéhradecké výpravní budovy, celkem ve výši asi 43 milionů. Do projektování se vloží přibližně sedm milionů, a to na rekonstrukce nádraží v Jaroměři, Letohradě a Chlumci nad Cidlinou,“ říká mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Ani si netroufám uvěřit, glosuje starosta Chlumce

Kromě loňských oprav sociálního zařízení chlumecká stanice jen chátrala. Je potřeba vyměnit okna, střechu i fasádu, nevyhovující jsou nástupiště. „Ani si netroufám věřit tomu, že by tu mohly vzniknout třeba lepší nástupní ostrůvky a další věci. Já budu hlavně věřit v poněkud větší stabilizaci SŽDC, protože se štěpila na dílčí úseky a zodpovědní náměstci se tu měnili tak často jako ponožky. Je hezké, že si na nás také vzpomněli, ale zatím nemáme slíbený žádný termín. Byl bych rád, kdyby mne také oslovili,“ pokračuje starosta. Telefonát z Prahy může Uchytíl očekávat možná ještě letos, přestože léta vyhlášené opravy začnou přinejlepším ve druhé polovině roku 2018. Ale podle předpokládaných nákladů budou stát za to. „Rádi bychom letos zahájili projektovou přípravu kompletní rekonstrukce, která by se realizovala nejdříve v roce 2018. Náklady na rekonstrukci by mohly dosáhnout asi 42 milionů korun,“ uvádí Šubová. Jen pro ilustraci: vydařená rekonstrukce nádraží v Týništi nad Orlicí vyšla na 28 milionů. Naopak jistotu, že opravy památkově chráněné budovy nádraží začnou skutečně ještě letos, už má Hradec Králové.

Chlumecká budova dostane prosklenou střechu

„Reálný termín zahájení je letošní září. Plánujeme opravu proskleného zastřešení haly výpravní budovy. Při rekonstrukci zastřešení, které se skládá ze sedlové prosklené střechy a vodorovných prosklených podhledů, také kompletně vyměníme vnější i vnitřní skleněné pláště. Původní nosné ocelové konstrukce ošetříme a zachováme, zároveň ale odstraníme některé dřívější necitlivé opravy včetně nefunkční lávky pro čištění skel,“ shrnuje Šubová. Podle ní je nutné opravit i vnitřní stropní omítky. Náklady sice bude možné vyčíslit až z projektové dokumentace, avšak investor již dříve operoval s částkou kolem 35 milionů. Některé zastávky a menší stanice na lokálkách – například na Broumovsku – jsou uzavřené, ničí je vandaloři a v některých případech nejsou jejich opravy v plánu.

V Lázních Běláhradu začnou opravy koncem roku

To naštěstí není případ Lázní Běláhradu. „Plánujeme celkovou stavební opravu výpravní budovy, především veřejně přístupných prostor, sanaci konstrukcí zasažených vlhkostí a výměnu sítí ve výši kolem čtyř milionů korun. Termín zahájení předpokládáme na konci letošního roku,“ dodává Šubová. Rovněž Chlumec se na seznam nejvíce zanedbaných nádraží nedostal náhodou. Přestože toalety jsou opravené, podle starosty zůstávají zamčené a klíč je k dispozici jen za koupi jízdenky. „V čekárně se zdržují podivní lidé. Je zarážející, jak několik šmejdů dokáže otrávit život mnoha cestujících. Stejně tak mne ale udivuje tlak, abychom se na údržbě sociálního zařízení podíleli. Někteří starostové už na tyto řeckně ultimativní požadavky Českých drah přistoupili, teď je řada na nás. Chtějí po nás finanční spoluúčast na něčem, co vždy bylo v majetku drah. Nechci vyhlašovat válku, ale je to téma pro svazek měst a obcí, protože bychom si to neměli nechat líbit,“ zdůrazňuje Uchytíl.

V Chlumci se blýská na lepší časy nejen díky plánované rekonstrukci nádraží. Možná už příští rok začne rovněž výstavba zcela nového terminálu. Město čeká, zda dosáhne na dotace z programu ITI (integrované územní investice) pro rozvoj hradubické aglomerace, jde totiž až o devadesátiprocentní pokrytí odhadované sumy 33 milionů korun. „Kvůli šibeničním termínům musíme spěchat. Ještě je před námi nějaké majetkové vypořádání a usilujeme o stavební povolení. Každopádně bychom rádi začali stavět příští rok a terminál otevírali v roce 2019,“ dodává Uchytíl.

05. 05. 2017 České dráhy: Soud zamítl žalobu Grandi Stazioni vůči drahám (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-soud-zamitl-zalobu-grandi-stazioni-vuci-draham/1481592>)

Obvodní soud pro Prahu 1 zamítl žalobu společnosti Grandi Stazioni na České dráhy o náhradu nákladů na rekonstrukci pražského hlavního nádraží. ČTK to dnes řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Italská společnost požadovala zhruba 770 milionů korun za rekonstrukci nádražní budovy. Kromě původního vlastníka, Českých drah, Grandi Stazioni žalovala nového majitele nádraží Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta už italské společnosti zaplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady. "Přes výzvu soudu k opravě však Grandi Stazioni nedokázaly dostatečně srozumitelně formulovat, čeho že se touto žalobou domáhají konkrétně na Českých drahách, a soud tak žalobu ve vztahu k Českým drahám odmítl pro nesrozumitelnost a neurčitost," uvedl Joklík.

Grandi Stazioni spravovala pražské hlavní nádraží do loňského října, kdy jí smlouvu neprodloužil nový vlastník SŽDC kvůli nesplnění smluvních podmínek. Podle dohody s Českými drahami z roku 2003 měla společnost do loňského října dokončit rekonstrukci nádraží včetně historické Fantovy budovy. Pokud by rekonstrukci zvládla dokončit, získala by právo na pronájem nádražních prostor na dalších 30 let. Za 13 let ale opravila jen část budovy a odbavovací halu nádraží. Boční trakty a fasáda Fantovy budovy se rekonstrukce dosud nedočkaly. Kromě sporu o náhradu finančních prostředků existují další dvě žaloby, které řeší ukončení smlouvy mezi SŽDC a Grandi Stazioni. Ta v Česku spravuje ještě nádraží v Mariánských lázních.

Grandi Stazioni do poloviny loňského roku většinou vlastnily italské dráhy. V současnosti firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. Předloni česká pobočka Grandi Stazioni hospodařila se ziskem 64,8 milionu korun.

05. 05. 2017 Na české koleje vyjela Belgičanka. První lokomotivu kupuje IDS Cargo (řada 365)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/belgicke-lokomotivy-class-12-nakup-ids-cargo-fkb/eko-doprava.aspx?c=A170504_133422_eko-doprava_suj)

Třicet let staré belgické lokomotivy Class 12 po kompletní modernizaci začínají jezdit v pravidelném provozu po českých kolejích. První stroj převzal nákladní železniční dopravce IDS Cargo, který vícesystémovou lokomotivu použije především pro přepravu tranzitních vlaků mezi Břeclaví a Děčínem. „Její technické parametry odpovídají našim potřebám, a to jak z hlediska výkonu, tak například i rychlosti a územního schválení této řady lokomotivy. Máme v plánu ji co nejdříve nasadit na výkony, kde doposud využíváme technologii přepřahu dvou elektrických lokomotiv podle střídavé a stejnosměrné napájecí trakční proudové soustavy,“ řekl ředitel IDS Cargo Michal Gajdoš. Firma je v pětici největších nákladních dopravců v Česku.



Pro CZ Loko jde o první velký vstup do segmentu elektrických lokomotiv. Míří na dopravce, kteří nechtějí platit za úplně nové lokomotivy, ale chtějí vícesystémové hnací vozidlo s vysokou spolehlivostí. „Původní je z lokomotivy podvozek a část karoserie, jinak je vše zcela nové nebo modernizované,“ řekl ředitel CZ Loko Josef Gulyás. Cena má být zhruba na dvou třetinách pořizovací ceny úplně nových strojů, vydržet mají třicet let. Lokomotivy už prošly schválením v Česku a na Slovensku, postupně chce firma získat povolení pro provoz v dalších sousedních zemích. Z Belgie od státního dopravce si jich CZ Loko přivezlo zatím dvanáct, odstavených v Belgii jich je ale ještě kolem šedesáti.

Další dodávky jsou ve hře

„Postupně připravujeme sériovou výrobu, od přelomu roku bychom měli dělat dvě (lokomotivy) měsíčně,“ podotkl Gulyás. Firma jedná o dodávce s dalšími čtyřmi zájemci, ve hře je také možnost, že by lokomotivy s plným servisem dál jen pronajímala dopravcům. „Je to pro nás jeden z největších projektů, poprvé se výrazně zabýváme elektrickými lokomotivami,“ dodal.

Na českých kolejích v posledních letech přibýly stovky vozů a jednotek ze západoevropských železnic. Na ojetinách především z Rakouska postavil svůj byznys RegioJet, přes sto vagonů z Rakouska koupily i České dráhy, které nedávno pořídily z Německa další použitý motorový vůz řady 841. Pro cestující jsou tyto nákupy ale často přínosem, kvalita vozového parku se zlepšuje. Na druhou

stranu se v posledních týdnech objevila i oznámení o nakupech nových strojů: lokomotivy Siemens Vectron kupuje ČD Cargo a Unipetrol doprava, Bombardier Traxx si pořídí RegioJet.

06. 05. 2017 Dráhy přestanou posílat páru na Šumavu (od roku 2018, tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-prestanou-posilat-paru-na-sumavu-1332132>)

Jihočeská část Šumavy přijde od příštího roku o atrakci v podobě parních vlaků. České dráhy totiž na místních lokálkách přestanou po pětadvaceti letech pořádát akci zvanou Šumavské léto s párou, která představuje nejrozsáhlejší nabídku jízd historickým vlakem v tuzemsku. Důvodem je skutečnost, že běžný provoz na šumavských lokálkách začne od letošního prosince díky vítězství v tendru zajišťovat společnost GW Train Regio. A dráhy nevidí význam v provozování nostalgie na tratích, kde nejedí jejich běžné vlaky. „ČD respektují výsledky nabídkového řízení a přenechávají i v oblasti podpory turistického ruchu prostor pro realizaci novému dopravci,“ uvedla mluvčí drah Radka Pistoriusová. Podle ní nostalgické akce podporují nejen turismus, ale i osobní dopravu, a proto dráhy přesunou své historické vlaky jinam. Jako příklad uvádějí Třeboňsko. „V případě zájmu jsme připraveni jednat o pronájmu historických vozidel ČD pro tyto účely novému šumavskému dopravci, nebude-li to věcně a termínově kolidovat s jinými aktivitami ČD Nostalgie,“ doplnila mluvčí.

Náklady na Šumavské léto s párou vyčíslují dráhy na statisíce korun za sezonu. Částečně se zaplatí z jízdného, část přidají České dráhy z rozpočtu na marketing a část partneři a sponzoři. V uplynulých letech byla akce spolufinancována i z grantů kraje a spolupráce s obcemi. Vlaky na Šumavě obvykle tahala českobudějovická lokomotiva z dob monarchie řady 310 zvaná Kafemlejnek, letošní poslední ročník ale zajistí královéhradecká lokomotiva řady 464 přezdívaná Bulík nebo Ušatá. „Nabídka letos zahrnuje trasu z Volar do Nové Pece a do Nového Údolí, odtud do Volar a na Kubovu Huť a z Volar do Chrobol,“ řekl ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Českých Budějovicích Jiří Kafka.

Šumavské léto s párou je letos naplánováno od 21. července do 12. srpna. Nabídka nostalgických vlaků na jihu Čech bude ale letos v létě mnohem širší. Historické motoráky vyjedou například na nevyužívané tratě do Netolic a Týna nad Vltavou, ve vybrané dny dráhy rovněž vypraví staré elektrické lokomotivy Elinku a Bobinku na nejstarší tuzemskou elektrifikovanou trať z Tábora do Bechyně. Právě tuto krajem dotovanou akci pojmenovanou Léto na Bechyňce, jejíž letos proběhne druhý ročník, dávají dráhy za dobrý příklad spojení starého s novým. Podle drah došlo loni díky zavedení provozu historických vlaků k nárůstu cestujících i v pravidelné dopravě.

06. 05. 2017 Wi-fi, klimatizace. Na lokálky v Pošumaví míří vlaky bez průvodčích (GW Train Regio, tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/posumavi-vlaky-gw-train-regio-dkg-eko-doprava.aspx?c=A170506_120431_eko-doprava_bse)

Cestující na několika tratích v Jihočeském kraji čeká od prosince zásadní změna. Po letech na nich přestanou jezdit vlaky Českých drah, místo toho je začnou vozit zelenooranžové soupravy společnosti GW Train Regio. Její vlaky prošly rozsáhlou modernizací. Dopravce v pátek vlaky pro pošumavské lokálky poprvé ukázal, v příštích dnech začne s prezentačními jízdami. Na koleje vyšle motorové jednotky RegioSprinter z poloviny 90. let, které jezdily v Německu. Firma GW Train Regio je koupila a nechala je opravit ve společnosti CZ Loko. Nahradí staré motorové vozy řady 810 nebo novější Regionovy, které většinou na trasách jezdí. Vozy jsou nízkopodlažní, mají bezbariérový prostor a jsou klimatizované. Na rozdíl od původních jednotek mají i WC, na kterém bude přebalovací pult. Součástí vlaku budou zásuvky pro dobíjení drobných přístrojů nebo bezdrátové připojení k internetu. Do každé soupravy se vejde 65 sedících cestujících. Sedadla budou polohovací s opěrkou hlavy.



Kraj výrazně ušetří

Společnost GW Train Regio vyhrála soutěž na provoz vlaků, kterou vypsal Jihočeský kraj. Firma porazila Arrivu a České dráhy, které dosud na tratích jezdí bez soutěže. České dráhy zkoušely u antimonopolního úřadu výběrové řízení zarazit, nakonec ale neuspěly a loni v prosinci kraj

s GW Train Regio smlouvu podepsal. Kraj díky soutěži uspoří za patnáct let smlouvy zhruba 450 milionů korun oproti stávajícím cenám za stejné služby, které poskytují České dráhy. Firma zatím jedná s krajem o ceníku, který by se neměl příliš lišit od stávajících cen. Smůlu ale budou mít majitelé různých průkazů Českých drah na slevu. V případě některých relací bude GW Train Regio levnější: například jízdenka z Českých Budějovic do Českého Krumlova bez slev má stát 40 korun, u Českých drah stojí jízdenka 52 korun. Řada kritiků nástupu nového dopravce se obává toho, jak bude firma zvládat návaly cestujících v sezoně například při cestách na Lipno. Firma však připravuje vlastní vozy na přepravu jízdních kol. „Zaměříme se na podporu turistiky v hlavní sezoně od května do září nasazením většího počtu vozidel a speciálních železničních vozidel na přepravu kol,“ potvrdil šéf GW Train Regio Robert Krigar.

V sezoně průvodčí budou

Na cestující čekají samoobslužné automaty na jízdenky, které budou přijímat hotovost i karty. Nebudou ve vlacích náhodou: zejména mimo sezonu, kdy nejezdí tolik lidí, firma počítá s tím, že vlaky budou jezdit bez průvodčích. Kontrolovat lidi, zda mají jízdenku, budou revizoři, kteří budou náhodně do vlaků nastupovat. O výši pokuty pro případ jízdy bez lístku dopravce zatím nerozhodl. „V sezoně průvodčí budou, stejně jako ještě lidé, kteří budou pomáhat s nakládáním kol,“ dodal Krigar. Firma jedná s Českými drahami o tom, že by převzala jejich depo ve Volarech, které by sloužilo jako opravárenská základna. Dohoda zatím ještě nenastala.

GW Train Regio bude jezdit na tratích, které kraj nazval Provozní soubor Šumava. Jde o tratě České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Volary – Nové Údolí a Strakonice – Volary. Jihočeský kraj je jedním z mála krajů, který se odhodlal regionální vlaky soutěžit. Pro tratě má dopravce připraveno celkem 11 jednotek RegioSprinter, jako zálohu pro silné dny má firma ještě čtyři motorové vozy řady 810. Jednotky mají lepší zrychlení než stávající soupravy na tratích, proto by se měly mírně zkrátit i jízdní doby. Přesné jízdní řády sice firma ještě nezveřejnila, podle Krigara to však bude zkrácení v řádu minut.

06. 05. 2017 V Plzni se našla nevybuchlá letecká bomba z války, nejezdily vlaky na Žatec

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/plzen-letecka-bomba-vlak-0ws-domaci.aspx?c=A170506_170011_domaci_amu)

Nález nevybuchlé letecké bomby z druhé světové války zastavil v sobotu odpoledne Plzni na několik hodin provoz vlaků ve směru na Žatec. Puma se našla při opravách na seřadovacím nádraží u teplárny. Pyrotechnik už odstranit roznětku, takže nehrozí výbuch. Provoz byl obnoven kolem 19. hodiny. Nález nevybuchlé pumy GP 500 lb byl oznámen pět minut před 15. hodinou. Po objevení munice byl podle webu Českých drah přerušen provoz mezi stanicemi Plzeň hlavní nádraží a Třemošná u Plzně. Vlak R 1189 jedoucí z Mostu do Plzně proto dráhy v tomto úseku nahradily autobusem.

Pyrotechnikům se podařilo odstranit roznětku letecké pumy a eliminovat nebezpečí výbuchu krátce před půl sedmou večer. „Poté byl obnoven provoz v Jateční ulici. Ve večerních hodinách se všichni evakuovaní pracovníci mohli vrátit zpět k práci a nájemníci ubytovny do svých domovů,“ uvedla mluvčí hasičů Plzeňského kraje Pavla Jakoubková. Pyrotechnik před tím určil nebezpečnou zónu 400 metrů, hasiči tak museli evakuovat celý areál nákladového nádraží, přilehlou ubytovnu a zastavit dopravu v části Jateční ulice včetně autoservisu a sběrného dvora. Plzeňské teplárenské a pivovaru se evakuace vyhnula.

08. 05. 2017 Plán na půjčování vlaků opět ožívá, zájem mají kraje (Jihomoravský a Ústecký kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/statni-pujcovna-vlaku-ceske-drahy-ministerstvo-dopravy-kraje-pbj-ekonomika.aspx?c=A170507_180018_ekonomika_ale)

Když před několika měsíci ministerstvo dopravy odpískalo plán na státní půjčovnu vlaků, České dráhy a železniční odboráři mohli začít slavit. Proti myšlence, že by si soupravy půjčovali od státu, stáli od začátku. Nyní však s plány na státní půjčovnu počítají kraje, a České dráhy by tak mohly přijít o peníze. Po prvotní výhře se Českým drahám rýsuje podobná hrozba, s jejímž odražením budou mít daleko více starostí. Projekt na pořízení vlastních vlaků se po Jihomoravském zalíbil i Ústeckému kraji, kde v dubnu rada kraje schválila jak nákup vlaků, tak i následné soutěže na jejich provozovatele.

Podmínkou je získání evropských dotací. „Vlastnictví železničních kolejových vozidel pro závazkové smlouvy je logické řešení,“ uvádí materiál, který schválili ústečtí radní.

Ministerstvo dopravy má v Operačním programu doprava připraveno 7,7 miliardy a ještě dalších 3,3 miliardy do druhé výzvy na nákupy nových vozidel. Původně je úřad chtěl dát na nákupy vlaků pro rychlíky, teď však počítá s tím, že peníze zamíří krajům, aby si za ně objednaly regionální vlaky. Jenže v takovém případě platí podmínka Evropské komise, podle které budou kraje muset dopravce soutěžit. Dosud přitom většina osobních vlaků jezdí na základě nevysoutěžených smluv. „Předpokládáme, že čerpání bude možné pro objednatele či dopravce, kteří splní podmínky Evropské komise, vymezené v jejím dopise z července 2016,“ potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar.

Sever Čech, jih Moravy

Ústecký kraj v materiálu uvádí, že počítá hlavně s evropskou dotací, která může dosáhnout až 85 procent. Kraj neřekl, zda bude projekt nákupu vlastních vlaků tlačit i bez dotace. „Těžko takto předvídat, to by podléhalo dalším rozhodnutím orgánů kraje. Nyní je úkol připravovat a podat projekt a činit příslušné kroky, aby byla projektová žádost ministerstvem dopravy akceptována,“ řekla Markéta Flochová z tiskového oddělení Ústeckého kraje. Jihomoravský kraj postoupil dál, soutěž na pořízení vlaků už běží, uzávěrka nabídek na kvalifikaci už uplynula. Dlouhodobé smlouvy bez soutěže by měly evropské směrnice úplně vytlačit. České dráhy přitom opakovaně proti soutěžím bojují například argumentem, že musí uznávat režijní jízdenky. Na tomto zdůvodnění už jednu soutěž na rychlíky zarazil antimonopolní úřad. Soutěž v Jihočeském kraji na provoz vlaků na pošumavských lokálkách však nakonec posvětil a od prosince na trať vyjede soukromý dopravce.

Kraje jsou pro České dráhy klíčovým zákazníkem. Z 13 miliard, které ročně dostávají z veřejných rozpočtů za provoz vlaků, jde většina právě od krajů. Odpor proti krajům je obtížnější – zatímco k ministerskému materiálu se v meziresortním řízení často připojí nejrůznější protichůdné návrhy podporující současný stav, v případě krajů žádné připomínkování neběží. I proto jsou možná proti konceptu pořízení vlaků do majetku krajů České dráhy smířlivější než v případě takřka totožných státních plánů. „My takové rozhodnutí respektujeme a v tom případě nabízíme kraji naše dlouholeté know-how v oblasti provozu a provozní údržby vlakových souprav,“ řekl v lednu v reakci na plány Jihomoravského kraje mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Kraje nejsou v přístupu k soutěžím jednotné a kritizují ministerstvo dopravy, že chce dát dotace jen na vlaky, jejichž provoz se bude soutěžit. Kraje teď proto chtějí napsat dopis premiéroví, ať věc řeší. Nespokojený je například plzeňský hejtman Josef Bernard. Někdejší šéf Škody Transportation a stále minoritní akcionář si nechal udělat i posudek od PwC, podle kterého přímé zadání možné je a neohrožuje dotace. Podle něj jde v případě stanoviska Evropské komise jen o nezávazné stanovisko. Část krajů se staví proti také kvůli tomu, že by na ně nemusely peníze vůbec zbyť. Počítá se totiž s nákupy jen pro elektrifikované tratě, které v některých krajích chybějí.

09. 05. 2017 SŽDC ještě letos chystá obří železniční stavbu v Plzni za více než 1,5 miliardy (Uzel Plzeň, 3. stavba)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-jeste-letos-chysta-obri-zeleznicni-stavbu-v-plzni-za-vice-nez-1-5-miliardy-1332220>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vyhlásí v červnu soutěž na dodavatele další velké železniční stavby v Plzni za 1,6 miliardy korun. Jde o takzvaný přesmyk domažlické trati, kde na třech kilometrech přibude druhá kolej a nebezpečný úroňový přejezd nahradí přeložka silnice I/26 po mostě směrem na Domažlice. Stavba bude zahájena ještě letos, řekl náměstek generálního ředitele SŽDC Mojmír Nejezchleb. "Hlavní práce na téměř tříkilometrovém úseku, rozděleném na šest stavebních povolení, začnou na jaře a potrvají do roku 2019," řekl Pavel Paidar ze Stavební správy západ SŽDC. Kvůli přidání jedné koleje se celá lokalita Domažlické ulice promění. Demolice objektů a odstraňování kolejí vleček už začaly. "Drahé budou přeložky silnice I/26 a vleček ve Škodovce," dodal Paidar. Trať se narovnaná, přibude nová zastávka Skvrňany. Železnice bude připravená na plánovanou elektrifikaci trati Plzeň – Domažlice. Podle Paidara jsou vykoupeny všechny budovy a valná většina pozemků. "V Plzni nás ještě čekají dvě další velké stavby. Komplet hotovo by to mělo být do konce roku 2022, těžiště uzlu v polovině 2021. Bude to obrovský posun vpřed," řekl náměstek.

Přestavba železniční stanice Plzeň, která si do roku 2022 si vyžádá 6,3 miliardy korun, je v polovině. Jde v současnosti o největší rekonstrukci železničního uzlu v ČR, 70 procent nákladů pokryjí dotace EU. Nyní končí první z pěti staveb, úpravy kolejí a nástupišť ve směru na Prahu za 1,8 miliardy.

V plném běhu je druhá stavba za jednu miliardu korun, jejíž hlavní částí je přestavba dvou mostů Mikulášská a jižní části nádraží. V nulté etapě zmodernizovala SŽDC trať mezi hlavním nádražím a stanicí Plzeň-Jižní předměstí, také za jednu miliardu korun. Ve fázi projektové přípravy je pátá stavba, tedy zvýšení kapacity výjezdu na České Budějovice. "Půjde o nové koleje, novou zastávku v centru Šlovan a zruší se nástup na Koterově, vše za necelou miliardu," uvedl Paidar. Stavbu připravuje SŽDC spolu s Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD), které postaví přeložku silnice I/20, přes níž povede nová trať po mostě.

Železniční stanice Plzeň patří mezi významné uzly v Česku. Ústí do něj šest tratí regionálního, celostátního i evropského významu. Trasy směrem od Prahy do Chebu, do Domažlic a také do Českých Budějovic jsou součástí evropské železniční sítě TEN-T. Ve směru z Prahy do Chebu je uzel součástí III. tranzitního železničního koridoru ze Slovenska do Německa.

09. 05. 2017 Modernizace železniční stanice Karlovy Vary postupuje do další fáze

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/modernizace-kv-2.cast.html>)

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně zahájila druhou část modernizace stanice Karlovy Vary. Projekt zahrnuje v současné době dokončenou první etapu – demolici a výstavbu výpravní budovy – a právě zahajovanou rekonstrukci kolejiště. Jejím cílem je zlepšit technický stav nástupišť a přístřešků a zajistit zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících. V rámci první části stavby se provedla demolice stávající výpravní budovy a na jejím místě byla postavena moderní novostavba vycházející z návrhu architekta Petra Franty. Ústředním prvkem stavby je prosklená hala přecházející přes obě patra a vytvářející vzdušný a prosvětlený veřejný prostor. Na prostor haly v podzemním podlaží se v budoucnu napojí podchod vedoucí na jednotlivá nástupiště. V nadzemním podlaží je umístěna hala s prostorem pro prodej jízdenek a administrativní část včetně zázemí. Celý objekt staniční budovy je bezbariérový.



„Karlovy Vary patří k významným lázeňským centrům naší republiky. Zdejší železniční stanice tvoří vstupní bránu pro velkou část tuzemských i zahraničních hostů, kteří přijíždějí do lázní. Dřívější stav nádraží byl skutečně zoufalý, dnes se jeho podoba viditelně mění k lepšímu. Po dokončení všech zbývajících úprav včetně kolejiště získají obyvatelé krajského města stanici, která bude odpovídat představám o moderní české železnici,“ konstatoval ministr dopravy Dan Ťok. „Součástí projektu je návrh rekultivace zeleně, kdy kvalitní stávající stromy budou zachovány a dotvoří tak budoucí tvář stanice v její nové podobě. Díky tomu budou mít Karlovy Vary skutečně reprezentativní vlakové nádraží,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola.

Nová výpravní budova začne sloužit veřejnosti 10. května 2017. V jejím přízemí najdou cestující osobní pokladny, které se dočasně otevřou v místě jedné z budoucích komerčních provozoven. Přístup do nové budovy bude zpočátku možný jen hlavním vchodem. Po dokončení výstavby prvního nástupiště v srpnu letošního roku se otevře rovněž vstup z její horní části, kde současně dojde ke zprovoznění pokladních přepážek. Na výstavbu nové výpravní budovy navazuje druhá, právě zahajovaná část projektu, která se týká kolejiště. Rekonstrukcí projde 1. a 2. nástupiště. Kromě výstavby nového podchodu se dále provedou potřebné úpravy železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení.

Zhotovitelem první části projektu s názvem Modernizace ŽST Karlovy Vary byla firma Skanska, zhotovitelem právě zahajované druhé části je firma STRABAG Rail. Celkové náklady činí 716 721 628 Kč bez DPH. Projekt je schválen v rámci Operačního programu Doprava ke spolufinancování Evropskou unií z Evropských strukturálních a investičních fondů, a to až do výše 532 410 543 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Modernizace ŽST Karlovy Vary
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Skanska a.s., STRABAG Rail a.s.
Termín zahájení	04/2015
Termín dokončení	01/2019
Celkové náklady stavby	716 721 628 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	532 410 543 Kč

10. 05. 2017 Při přestavbě nádraží odhalili zeď starého mostu, sto let byl pod hlínou (Plzeň hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/prestavba-nadrazi-plzen-historicky-most-fpi-plzen-zpravy.aspx?c=A170510_103056_plzen-zpravy_pp)

Dělníci, kteří přestavují hlavní nádraží v Plzni, se prokopali až do doby prvních parních vlaků. Při rozšiřování Mikulášské ulice totiž odhalili zeď historického železničního mostu z 19. století, který byl sto let ukrytý pod vrstvou hlíny. „V projektové dokumentaci je napsané, že se při stavbě nového mostu původní opěrná zeď objeví. Pro nás to překvapení nebylo,“ řekl vedoucí projektu z firmy Metrostav Petr Hanzal.



Ted' se na několik týdnů dostala na světlo, ale zanedlouho ji opět čeká zasypaní zeminou. „Právě před ní zakládáme piloty pro opěrnou zeď budoucího severního mostu. Po vybetonování nové opěry původní zeď zase zasypeme,“ popsal Hanzal. Zeď z tmavého kameniva se objevila po odtěžení náspu železničních tratí mezi mosty. Je vpravo od provizorní cesty, kterou stavbaři vybudovali z panelů pro nákladní automobily z úrovně silnice a tramvajové trati k železnici u mostů přes Mikulášskou třídu.

Podle informací, které mají historici k dispozici, most sloužil od začátku 60. let 19. století, kdy do Plzně přijely první vlaky, až do velké přestavby nádraží na začátku 20. století. Na rozdíl od současných mostů byl ten historický pouze jednokolejný. Most měla postavit tehdejší Česká západní dráha, která vybudovala železniční spojení mezi Plzní a bavorským hraničním městem Furth im Wald. První vlak obě města spojil v roce 1861. Most sloužil železnici zhruba čtyřicet let.

Zajímavostí plzeňského hlavního nádraží je, že vzniklo v místě, kde se potkala kolejiště tří různých společností. Česká západní dráha měla původně společné budovy s Dráhou císaře Františka Josefa. Vlastní budovy měla společnost Plzeňskobřezenská, jejíž trať vedla na Žatec. V letech 1884 a 1885 zestátnila tehdejší monarchie všechny dráhy a koncem 19. století začala v Plzni velká přestavba. Nově vznikla hlavní nádražní budova pro tratě ze všech směrů, přestavba skončila v roce 1907. Tehdy u nádraží vznikly podjezdy, jak je známe dosud. Současná přestavba mimo jiné přináší rozšíření a zahlobení silnice před nádražím, což si vynutilo postavit delší železniční mosty. Do konce letošního roku má být hotový větší severní most, který před třemi týdny snesl po kusech velký jeřáb k zemi. Příští rok to samé čeká jižní most.

10. 05. 2017 Leo Express odtajnil polské plány. Chce jezdit vlakem do Krakova (Praha – Krakov)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-praha-krakov-polsko-vlak-dsp-eko-doprava.aspx?c=A170510_102015_eko-doprava_suj)

Soukromý dopravce Leo Express chce spojit přímým vlakem Prahu a Krakov. Doplní tak nabídku vlaků Českých drah, které na stejné trase jezdí přes den dvakrát denně. Informaci polského serveru Rynek Kolejowy potvrdil ředitel Leo Express Peter Köhler. „Plánujeme jezdit do Krakova, vše ale ještě podléhá finálnímu schválení polských úřadů,“ řekl Köhler. Firma by jezdila do Krakova jinudy než České dráhy – přes Katovice. V Polsku, na rozdíl například od Česka, jsou soukromí dopravci na železnici výjimkou, zvláště pak ti jezdící mimo závazek. Dopravce v režimu open-access, jak se na železnici takovému modelu říká, dosud v Polsku žádný nejezdí. „Vzhledem k tomu, že je to poměrně složitá a nová úřední procedura, termín ukončení je těžké odhadnout. Věříme ale, že se bude jednat maximálně o několik měsíců, a ne několik let,“ dodal Köhler.

Leo Express už nechal upravit své jednotky Stadler Flirt pro provoz na polské železnici. Už dříve firma uvedla, že nechce časy konkurovat stávajícím vlakům Českých drah, ale jezdit mezi nimi. Přesné návrhy jízdního řádu firma neuváděla, ale mělo by jít o podobný model, jako má u vlaků na Slovensku, tedy odpoledne z Prahy a v časných ranních hodinách z Polska. Firma tak více vytíží své jednotky, které by byly jinak odstavené v depu přes noc. Dopravce už vlaky v Polsku testuje, před několika dny se s jednou soupravou vydal až do Poznaně. Leo Express již do Polska zajíždí autobusy.

Vlaky Českých drah mezi Bohumínem a Krakovem dosud jezdí přes Czechowice, mezi Katovicemi a Krakovem není trať v ideálním stavu pro častější spojení a většina spojení je zde s přestupem v Częstochowę. Do Krakova dosud jezdí každý den noční vlak z Prahy přímo, přes sezónu také České dráhy spustily denní vlak Cracovia, ten ale v úseku z Ostravy na státní hranici objednává ministerstvo dopravy a tím má přednost před vlaky mimo závazek. Leo Express věří, že i přes delší dobu jízdy kvůli zajíždě do Katovic lidi do vlaku přiláká.

10. 05. 2017 Rekonstrukce přinesla zvýšení kapacity trati z Nymburka do Mladé Boleslavi (1. stavba)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nymburk-ml.boleslav-1.st.html>)

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila rozsáhlé stavební práce na železniční trati Nymburk – Mladá Boleslav. Hlavním přínosem projektu bylo zvýšení kapacity dráhy na jedné z nejméně zatížených jednokolejných tratí na území ČR, zajištění větší plynulosti drážní dopravy a zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující.

Projekt zahrnoval stavební úpravy splňující požadované zvýšení rychlosti v dopravních na 100 km/h a vybudování nového traťového a staničních zabezpečovacích zařízení v úseku Luštěnice – Mladá Boleslav hl. n. Byla zřízena nová výhybna Bezděčín, což umožnilo vložení dalších tras nákladních vlaků a přispělo k plynulejšímu průjezdu vlakových souprav. Zvýšení kapacity trati bylo dosaženo rovněž prodloužením užitečných délek dopravních kolejí ve stanicích Luštěnice-Újezd a Dobrovice na 650 m, díky čemuž je možné prodloužit nákladní vlaky na 610 až 630 m. V rekonstruovaných stanicích došlo k vybudování nástupišť ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, přístup pro cestující je bezbariérový. V Luštěnicích navíc vlaky zastavují blíže k obci v nově vybudované zastávce. V celém úseku bylo modernizováno zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně informačního systému pro cestující. Trať byla vybavena elektronickým staničním i traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s dálkovým ovládním z dispečerského pracoviště v Mladé Boleslavi.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 1 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské síti TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba činily 945 901 526 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 729 440 278 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Sdružení Zkapacitnění Nymburk – Mladá Boleslav, vedoucí účastní AŽD Praha s.r.o., účastníci sdružení TSS Grade a.s. a Swietelsky Rail CZ s.r.o.
Termín zahájení	11/2015
Termín dokončení	05/2017
Celkové náklady stavby	945 901 526 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	729 440 278 Kč

12. 05. 2017 Lidé ztrácejí zájem o spaní v kupé. Noční vlaky spásí dle studie jen dotace

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/studie-evropskeho-parlamentu-navrhuje-dotace-na-nocni-vlaky-prh-eko-doprava.aspx?c=A170511_155357_eko-doprava_suj)

Nočních vlaků v Evropě ubývá kvůli jejich ztrátovosti a menšímu zájmu cestujících, přesto by z kolejí neměly zmizet. Studie zadaná Evropským parlamentem navrhuje, aby ohrožené spoje získávaly dotace. Nová studie detailně řeší finanční, ekonomické nebo sociální aspekty provozu nočních vlaků. Jde o aktuální téma: po velkých redukcích v letošním jízdním řádě v Německu či Francii znovu ubylo měst, mezi kterými lze přes noc jezdit vlakem a cestou se pohodlně vyspat. Rozsáhlý materiál zpracovala poradenská firma Steer Davies Gleave a vysoká škola Politecnico di Milano. Porovnává noční vlaky v celé Evropě i důvody jejich mizení: konkurují jim jak rychlovlaky, tak levná letecká doprava nebo i změna zvyklostí. „Lidé jsou méně ochotní spát v kupé s někým neznámým než v minulosti,“ tvrdí autoři.

Lůžkové a lehátkové vozy prošly rozsáhlou redukcí i v Česku, největší nabídka je hlavně směrem na východ na Slovensko nebo do Polska a Maďarska. Ministerstvo dopravy letos plánuje, že zruší objednávku posledního vlaku do Košic a nechá na Českých drahách, zda ho budou komerčně provozovat. „Noční vlaky v přepočtu na cestujícího stojí více než vlaky jezdící přes den,“ konstatuje studie. Podle ní sice počet cestujících v nočních vlacích dlouhodobě klesá, stále ale přispívají k mobilitě evropských občanů.

Studie jako jednu z možností navrhuje vlaky dotovat, což se už nyní v řadě zemí děje: například ve Švédsku jde v přepočtu o 20 euro na každého cestujícího, ve Francii dotace dosahovala až sto eur. Mezi návrhy je například i snížení poplatku za dopravní cestu. Dotace na noční vlaky by se podle autorů studie mohly vyplácet například podle ujetých kilometrů nebo přepravených cestujících. Dotace by měly dopravcům umožnit reagovat i na vysokou sezónnost. Podle studie je jedním z příkladů vzkříšení přístupu Rakouska a jeho státních drah ÖBB, které převzaly velkou část nočních vlaků Deutsche Bahn. Díky nim zůstalo noční spojení Česka a Švýcarska namísto Německa, ale vlak jede přes Rakousko.

12. 05. 2017 Miliony od fanoušků nestačily. Německý dopravce Locomore krachuje

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nemecky-dopravce-locomore-krachuje-duh-eko-doprava.aspx?c=A170512_094729_eko-doprava_nio)

Německý dopravce Locomore, který jako první získal kapitál na provoz vlaků mezi Berlínem a Stuttgartem ve sbírce na internetu od železničních nadšenců, je půl roku po startu v existenčních potížích. Firma ve čtvrtek poslala návrh na insolvenční řízení, neboť příjmy nedosahují plánované úrovně. Nadšenci firmě do startu poslali téměř půl milionu eur. Locomore podání insolvenčního návrhu oznámila v pátek na svých stránkách. V pátek se také naposledy vypraví na cestu. Od soboty nejdou už lístky koupit, firma oznámila přerušení prodeje. Zda ještě oranžové soupravy někdy vyjedou, není jasné. „Naše finanční rezervy jsou vyčerpány, jednání s možným investorem nedopadla,“ uvedla firma v prohlášení. „Náš vlakový personál za ekonomickou situaci nenese žádnou odpovědnost, pro všechny pracovníky to není jednoduchá situace. Prosím, mějte toto na vědomí, pokud vám neodpoví na všechny otázky,“ dodala firma v prohlášení. Dopravce chtěl konkurovat Deutsche Bahn především nižší cenou i zastávkami ve více městech. I když počet cestujících rostl, firmě se nepodařilo dostat do zisku. V Německu tak končí další dopravce, který se snažil konkurovat DB v nedotované dopravě. Firma ve vyjádření přesto zůstává optimistická a tvrdí, že projekt na dálkovou dopravu může přežít za spolupráce s insolvenčním správcem. „Intenzivně hledáme investory,“ dodala firma v prohlášení.



Za Locomore stojí tamější podnikatel Derek Ludwig, který stál u rozjezdu jiného soukromého dopravce v Německu, společnosti HKX. Ta provozuje dálkové vlaky mezi Hamburkem a Kolínem nad Rýnem. V Německé dálkové dopravě nejde o jedinou firmu v problémech. V insolvenční je rovněž společnost Deutsche Touring, která provozuje dálkové autobusy v síti Eurolines.

12. 05. 2017 Kraj chce mezi Velenicemi a Gmündem desetkrát levnější jízdné, ÖBB se brání

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2116833-kraj-chce-mezí-velenicemi-a-gmundem-desetkrat-levnejsi-jizdne-obb-se-brani>)

Jihočeský kraj marně usiluje o zlevnění cestování vlakem mezi Českými Velenicemi a Gmündem. Za dvoukilometrovou cestu, která trvá čtyři minuty, dnes cestující zaplatí nejméně dvě eura (přes 50 korun), základní jízdné stojí více než trojnásobek. Podle poradce jihočeské hejtmanky Ivana Študlara se ale dohodě o levnějších jízdenkách brání Rakouské spolkové dráhy (ÖBB). Pokud by nádraží Gmünd leželo na českém území, stála by cesta z Českých Velenic maximálně dvanáct korun. Jihočeský kraj podle Ivana Študlara navrhuje, aby se z nádraží v Českých Velenicích a v Gmündu stal jeden tarifní bod, cesta z jiného města do Velenic i Gmündu by tedy stála stejně a cesta z Velenic do Gmündu by pak vyšla na půl eura, tj. asi 13 korun. Oproti nynějšímu základnímu jízdnému by to bylo více než desetinásobné zlevnění. „Pomohlo by to jak české, tak rakouské straně. Vlaky by byly plnější a nestálo by to ani o korunu navíc, protože vlaky už zde jezdí,“ míní poradce jihočeské hejtmanky. Mezinárodní jízdenka za 164 korun, která je základem jízdného dnes, je podle něj drahá i pro rakouské cestující. Z konference, jež se problematice přeshraničního cestování také věnovala, navíc vyplynulo, že snazší přeshraniční styk má podporu i rakouských regionů.

Snaha o zlevnění cestování vlakem v česko-rakouském pohraničí je však letitá a maximem dosud bylo zavedení jízdenek EURegio. Ty sice jsou levnější než plnohodnotné mezinárodní jízdenky, ale stále velmi drahé, s touto slevou stojí cesta Velenice – Gmünd dvě eura. Dosud nenaplněna zůstala například vize Českých drah, podle které se měly české regionální tratě propojit s rakouskou síťovou jízdenkou Einfach raus. „Vytvořili bychom analogickou nabídku pro pět osob, která by byla vytištěna na jednom dokladu s tím, že na rakouské straně by jízdenka platila podle stávajících podmínek ÖBB,“ plánoval již před dvěma lety Pavel Kosmata z Českých drah.

Situace na železničních přechodech do Rakouska ostatně je v českém příhraničí unikátní. Na čtyřech česko-rakouských přechodech (Břeclav, Znojmo, České Velenice, Horní Dvořiště) jsou jízdenky mnohem dražší než na přechodech do jiných států. Kdo nechce platit drahé mezinárodní jízdné, zaplatí i se slevou EURegio ve všech případech nejméně dvě eura. Oproti tomu například cesta z Děčína do německé Schöny stojí jedno euro, trasa je přitom šestkrát delší než mezi Velenicemi a Gmündem. Jihočeský kraj přitom odkazuje na Rakouské spolkové dráhy, které zavedení zvýhodněného jízdného odmítají. Argumentují tím, že kdyby souhlasily se zásadním zlevněním v úseku Velenice – Gmünd, mohli by s podobnými požadavky na příhraniční cestování přijít i Slováci, Slovinci nebo Maďaři. Jak ale upozornil Ivan Studlar, vztah Gmündu a Českých Velenic je unikátní. „Nikde není podobné dvouměstí. Do roku 1918 to bylo jedno město, po roce 1989 začalo dvouměstí opět srůstat. Fungují zde společní hasiči, záchranka, na hranicích leží průmyslová zóna a města spolu pořádají řadu kulturních akcí,“ poukázal.

Trať, která prochází Českými Velenicemi a Gmündem, vznikla jako součást Dráhy císaře Františka Josefa I. Její hlavní větev vedla z Vídně přes Gmünd, České Budějovice a Plzeň do Chebu, významná ale byla i odbočná větev z Gmündu (Velenic) přes Třeboň a Tábor do Prahy. V současnosti nejezdí žádné přímé vlaky z Vídně přes Gmünd do českého vnitrozemí. Do roku 2010 existovalo přímé spojení z Českých Budějovic, nyní je ale třeba vždy přestupovat ve Velenicích. Hovořilo se sice o možné obnově přímého vlaku Budějovice – Vídeň, ale Jihočeský kraj při projednávání jízdního řádu pro příští rok oznámil, že jezdit nebude „vzhledem k vysoké finanční náročnosti z rakouské strany“.

15. 05. 2017 Vláda rozhodne o budoucnosti rychlotrati v Česku, základní síť vyjde na 645 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlada-rozhodne-o-budoucnosti-rychlotrati-v-cesku-zakladni-sit-vyjde-na-645-miliard-1332413>)

Na dnešním zasedání vlády se bude jednat o budoucnosti vysokorychlostní železnice v českých zemích. Od ministerstva dopravy dostala vláda na stůl materiál, ze kterého má budovatelské úsilí vycházet. Ministerstvo výstavbu vysokorychlostní železnice doporučuje, jako důvody uvádí například přetíženou silniční síť, nutnost propojit regionální centra, zajištění konkurenceschopnosti v Evropě a také odlehčení letecké dopravy. „Stát se ke stavbě rychlých železničních spojení poprvé jasně přihlásí a bude mít základní plán, kterého se můžeme držet během přípravy a výstavby nové sítě železnic,“ uvedl první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. V dokumentu, který má deník E15 k dispozici, se přitom zásadně hovoří o takzvaných rychlých spojeních, nikoli čistě o vysokorychlostní železnici.

Rychlá spojení představují mix tratí s rychlostmi od 200 kilometrů v hodině po 350 kilometrů v hodině. Základní síť má spojit Drážďany, Prahu, Brno, Přerov a Ostravu. Křížit by ji pak mělo i rychlé spojení Vratislav – Praha – Plzeň – Mnichov. Jeho součástí bude vysokorychlostní tunel z Prahy do Berouna. Jen první část tohoto plánu (bez úseků Vratislav – Praha a Beroun – Mnichov) v délce 588 kilometrů vyjde i s rizikovou rezervou na 645 miliard korun. Investici ale bude předcházet dlouhá příprava, ministerstvo ji odhaduje na deset až 15 let. Po prvním úseku plnokrevné vysokorychlostní trati by se měli Češi svěřit v roce 2035, a to mezi Prahou a Lovosicemi. Už tento termín svědčí o výrazném zpoždění plánů, Česká republika se totiž původně v Bruselu zavázala stihnout tuto stavbu do roku 2030. Stavbě budou muset podle ministerstva předcházet i legislativní změny. Úřad například chce, aby bylo možné začít stavět i na pozemku, který ještě nebyl vyvlastněn. K otupení protestů dotčených obcí by navíc měly sloužit finanční kompenzace. Odměnou pak má být cesta mezi Prahou a Brnem za 40 minut, a to za stejné jízdné jako dnes. Ministerstvo odhaduje, že vysokorychlostní vlaky se obejdou bez dotací.

15. 05. 2017 Z ministerských kancelářů na nádraží. České dráhy zvažují stěhování

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zvazuji-presun-sveho-sidla-hlavni-nadrazi-pj-eko-doprava.aspx?c=A170514_221629_eko-doprava_suj)

U vedení Českých drah znovu ožívá myšlenka na přestěhování generálního ředitelství z budovy ministerstva dopravy blíže k železnici na hlavní nádraží. Součástí zvažovaného projektu je komplex budov, který by měl propojit prodloužený podchod pod nádražím. Po předchozích plánech obsadit historickou budovu hlavního nádraží je ve hře jiná varianta: postavit nové kanceláře. „Je to varianta, která má naši podporu,“ říká například člen dozorčí rady Českých drah a místopředseda Odborového sdružení



železničářů Vladimír Vokoun. Mluvčí Českých drah Radek Joklík tvrdí, že o ničem není zatím rozhodnuto a jde o interní diskuzi. „Nic konkrétního, co by schválily orgány společnosti a co by se dalo komentovat, na stole zatím není,“ uvedl Joklík.

Nové sídlo má vyrůst na východním okraji hlavního nádraží mezi kolejemi a Italskou ulicí na pozemcích Českých drah. Developerský plán na kanceláře a byty tu má společnost CR-City, ve které mají podíly České dráhy, Sudop Group a Penta. Pozemky mají získat ještě více na atraktivitě díky chystanému prodloužení podchodu pod hlavním nádražím do této oblasti. U něj je zatím kvůli doplnění podkladů přerušeno územní řízení. Rozhodnutí čeká Správa železniční dopravní cesty do června, stavební povolení chce získat do srpna příštího roku. Budovy by měly vyrůst dříve než podchod. „Na část projektu už máme stavební povolení, pro druhé platné územní rozhodnutí. Ustoupili jsme od původní úvahy, že bychom tu postavili hotel,“ řekl mluvčí Penty Ivo Mravinac. Kromě bydlení tu budou i kanceláře, v osmipatrových budovách by mělo být zhruba 27 tisíc metrů čtverečních kancelářských ploch. „Je jen na Českých drahách, zda by o ně měli zájem. Jednání na toto téma v tuto chvíli nevedeme,“ dodal Mravinac. Stavba by měla začít na podzim.

České dráhy si pronajímají třetinu budovy ministerstva dopravy na Nábřeží Ludvíka Svobody. Ročně zaplatí 31,6 milionu korun na nájmu. „Nemáme žádné informace o tom, že by nájem Českých drah měl skončit,“ dodal mluvčí Tomáš Neřold.

16. 05. 2017 ČD posílí dopravu na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou speciální celodenní jízdenku (20. května 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29133/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 52. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná už tuto sobotu 20. května. Vzhledem k očekávanému velkému zájmu o přepravu do míst startů dopravce vypraví na trati Praha – České Budějovice posilové vlaky a zvětší kapacitu ostatních pravidelných spojů. Vybrané dopolední vlaky navíc mimořádně zastaví ve stanici Střeziměř, odpolední pak ve stanici Heřmaničky. Posílená bude také regionální doprava, kromě vlaků z Prahy do Benešova a navazujících spojů do Tábora budou mít větší kapacitu také vlaky do Milevska a Sedlčan, kde jsou další startovní místa. Účastníci pochodu mohou využít speciální „Celodenní jízdenku – region Středočeský / Prčice“ za 159 Kč, která bude platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

Pravidelní účastníci pochodu by měli věnovat plánování cesty na pochod větší pozornost než předchozích letech. Oproti minulým ročníkům totiž České dráhy provozují na trati z Prahy do Českých Budějovic vedle tradičních rychlíků také expresy, které zastavují pouze v Táboře a z jihočeské metropole pokračují až do Lince. Aby nedocházelo k jejich zpoždování, nebudou tyto vlaky až na několik výjimek stavět podle obvyklého scénáře pro zastavování rychlíků, tj. ráno a dopoledne v místech startů a odpoledne a večer pro návrat z Heřmaniček do metropole. Některé expresy budou výhodné k přepravě na start v Táboře, například cesta expresem Ex 1541 s odjezdem z Prahy hl. n. v 6:02 trvá do Tábora, jednoho ze startovních míst, jen něco málo přes hodinu. „Tento vlak posílíme a předpokládáme, že nebude tak plný jako vlak v 6:32 z Prahy,“ láká do Jižního expresu Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD a dodává: „Pokud pojedete tímto expresem do Tábora, budete na startu mezi prvními a vyhnete se tak dlouhé frontě u registrace.“ Detaily k zastavování dálkových vlaků jsou uvedené ve zvláštním jízdním řádu, vydaném speciálně pro Pochod Praha – Prčice.

Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Z Prahy hl. n. do Tábora pojedou v 7:02 a v 7:55. Vlak v 7:02 zastaví v Praze-Vršovicích, Benešově u Prahy, Bystřici u Benešova, Olbramovicích, Voticích a Střeziměři, spoj v 7:55 zastaví navíc v Praze-Hostivaři. Ve směru do Prahy pojedou celkem tři mimořádné spěšné vlaky. Dva z nich pojedou z Heřmaniček. Odjízdy budou v 17:54 a 19:54 a zastaví ve Voticích, Olbramovicích, Benešově u Prahy, Praze-Vršovicích a jízdu ukončí na pražském hlavním nádraží. Třetí spěšný vlak pojedou v 19:22 z Benešova u Prahy do Prahy hl. n. (jako přípoj od osobního vlaku z Tábora do Benešova u Prahy, který odjíždí z Heřmaniček v 18:48) a zastaví ve Vršovicích.

Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Střeziměř a Heřmaničky

Vybrané dopolední dálkové vlaky Českých drah mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastaví ve stanici Střeziměř, kde se nachází jedno ze startovních míst pochodu (rychlíky tu obvykle nezastavují). Budou tu moci vystoupit cestující, kteří pojedou vlaky s odjezdy z Prahy hl. n. ve směru České Budějovice v 6:32, 7:02, 7:32, 7:55, 8:02 a 8:32, a také cestující, kteří použijí rychlíky

v opačném směru s odjezdy z Českých Budějovic do Prahy hl. n. v 6:05 a 8:05. Pro odvoz účastníků pochodu bude většina odpoledních rychlíků spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je odpoledne dovezou autobusy kyvadlové dopravy z náměstí v Prčici. Ve směru do Prahy v Heřmaničkách zastaví pravidelné rychlíky a expresy ve 13:24, 15:06, 15:24, 16:06, 16:24, 17:23, 18:24, 19:24, 20:24, 21:24 a 22:04, ve směru České Budějovice odtud pojedou vlaky každou hodinu mezi 14:33 a 21:33 a ještě ve 23:02. Kromě toho mohou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky.

Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do rychlíků mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádné posilové vozy. Nejvíce, až osm, jich bude řazeno v ranních spojích. Větší posílení již z technologických důvodů není možné. I přes výrazné posílení vlaků může u některých dálkových spojů z Prahy dojít k vyčerpání kapacity. Účastníkům pochodu proto doporučujeme vzít v úvahu následující odhady počtu cestujících v jednotlivých spojích a pokud možno se vyhnout těm, u kterých hrozí riziko přeplnění.

Spoje, ve kterých neočekáváme kapacitní problémy:

- R 701 (odjezd z Prahy hl. n. v 5:32)
- Ex 1541 (odjezd z Prahy hl. n. v 6:02)
- R 707 (odjezd z Prahy hl. n. v 8:32)
- R 709 (odjezd z Prahy hl. n. v 9:32)

Vlaky, u nichž očekáváme vyšší obsazenost a někteří cestující budou muset stát:

- R 703 (odjezd z Prahy hl. n. v 6:32)
- Sp 11619 (odjezd z Prahy hl. n. v 7:55)
- Ex 531 (odjezd z Prahy hl. n. v 8:02)
- Sp 1831 (odjezd z Prahy hl. n. v 8:22)

Spoje, u kterých je možné úplné vyčerpání kapacity pro sedící i stojící cestující:

- Sp 11617 (odjezd z Prahy hl. n. v 7:02)
- R 705 (odjezd z Prahy hl. n. v 7:32)

Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (některé ranní a odpolední vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora, z Olbramovic do Sedlčan i z Tábora do Milevska.

Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky

V sobotu 20. května odpoledne bude zajištěna za úplaty smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky. Interval mezi spoji bude záležet na počtu cestujících. Autobusy by měly jezdit do cca 21 hod., aby bylo možné stihnout poslední rychlík do Prahy. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce www.praha-prcice.cz.

Celodenní jízdenka region Středočeský / Prčice

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně „Celodenní jízdenku region Středočeský / Prčice“ za 159 Kč pro jednoho cestujícího. Tato jednodenní síťová jízdenka s prvním dnem platnosti v sobotu 20. května 2017 bude platit do 02:00 hod. v neděli 21. května ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti Celodenní jízdenky region Středočeský). Tyto jízdenky je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 20. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici standardně s manipulační přírůžkou). Prodej jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neproказuje. S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí „Celodenní jízdenka – region Středočeský / Prčice“, a pro další cestu navázat touto jízdenkou. Platnost této speciální jízdenky ukazuje následující mapa:

Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících a expresech mezi Prahou a Českými

Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo. Z bezpečnostních důvodů nebude ve stanici Heřmaničky možný nástup cestujících s jízdním kolem do rychlíků a expresů. Cestujícím s jízdním kolem doporučujeme, aby při návratu do Prahy dojeli na kole do Benešova a odtud využili pravidelné osobní vlaky linky S9 ze stanice Benešov u Prahy. Méně zdatní cyklisté mohou využít pravidelné osobní vlaky a mimořádné spěšné vlaky ze stanice Heřmaničky. I přes výrazné posílení těchto spojů ovšem nelze zaručit nástup všech cestujících s jízdním kolem.

Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 20. května 2017)

Sp 11617	Sp 11619	stanice	Sp 11622	Sp 11628	Sp 11624
7:02	7:55	Praha hl. n.	18:58	20:01	20:58
7:07	8:00	Praha-Vršovice	18:53	19:56	20:53
	8:16	Praha-Hostivař			
7:41 – 7:42	8:44 – 8:45	Benešov u Prahy	18:16 – 18:17	19:22	20:16 – 20:17
7:47	8:50	Bystřice u Benešova		–	
7:54 – 7:56	8:57 – 8:58	Olbramovice	18:04 – 18:05	–	20:04 – 20:05
8:01	9:03	Votice	18:00	–	20:00
		Heřmaničky	17:54	–	19:54
8:16	9:15	Střeziměř	–	–	–
8:46	9:36	Tábor	–	–	–

17. 05. 2017 Stavební povolení: Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/170517vyhlaska.pdf>)

Jedná se o liniovou železniční stavbu, která bude realizována mezi žst. Českým Těšínem a žst. Dětmorovice. Stavebním pozemkem bude především stávajícího těleso dráhy, tedy vlastní plocha traťového či staničního kolejiště. Ve výjimečných a nezbytně nutných případech, se stanou stavebními pozemky i pozemky v cizím vlastnictví nebo jejich části, navazující na pozemky dráhy. Účelem stavby "Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice" je zajištění prostorové průchodnosti (ložná míra UIC GC) a traťové třídy o zatížení D4 UIC (nápravový tlak 22,5 t), také zajištění rychlosti do 120 km/h pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km/h pro vlaky osobní dopravy, s umožněním nasazení vozidel s naklápací technikou.

Stavba je rozložena na úseku trati v km 320,126 až po žst. Dětmorovice (včetně) po km 341,076, v celkové délce cca 20,95 km. Výše uvedené kilometrické údaje začátku a konce stavby byly přejaty zpracovatelem projektu stavby z předchozího stupně dokumentace. Nicméně z důvodu provázanosti s návaznou investiční akcí „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín“, Rozhodnutím Odborné komise pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů ze dne 7. 9. 2004 byl (z důvodu poddolování části železniční trati) z optimalizace vyřat úsek od km 326,200 – do 331,600 (celkem 5,40 km). Na tomto úseku trati budou prováděny pouze ty činnosti, které jsou nutné pro správnou funkci zařízení na optimalizovaných tratích železnice ČR (liniové kabeláže).

Základním předmětem stavby je optimalizace dotčené kolejové trasy, tj. hlavních a předjízdých kolejí, a to rekonstrukce železničního svršku a spodku. V traťových kolejích, hlavních a předjízdých staničních kolejích je navržen železniční svršek s kolejnícemi 60E2 na bezpodkladnicových betonových pražcích s pružným upevněním. Výhybky v hlavních a předjízdých kolejích jsou navrženy tvaru UIC 60, 2. generace na betonových pražcích se žlabovými pražci. Výhybky situované mimo hlavní a předjízdě koleje jsou navrženy nové, 1. generace na dřevěných pražcích. Všechny nově vkládané výhybky budou vybaveny čelistovými závěry a budou propojeny do bezстыkové koleje, mimo výhybky č. 16 a 17 v žst. Dětmorovice a výhybka č. 9 v žst. Karviná. Při provádění prací na železničním svršku se mj. předpokládá částečná recyklace šterku, vyzískaného z kolejového lože. V rámci stavby budou dotčeny dva úroňové přejezdy v km 321,069 a v km 285,003. Rozsah sanací železničního spodku a umělých staveb byl upřesněn na základě geotechnického průzkumu a geotechnického posouzení tak, aby vyhověl požadované třídě zatížení D4 UIC. Součástí objektů železničního spodku je rovněž rekonstrukce nebo zřízení nového odvodňovacího systému kolejiště, a to jak v dopravných, tak i na přilehlých traťových úsecích. V rámci stavby bude provedena

rekonstrukce nástupišť v odbočce a zastávce Chotěbuz, v žst. Louky nad Olší, žst. Karviná a žst. Dětmrovce (pouze 1. nástupiště). Výška nástupišť bude činit 550 mm nad T. K.

Provozní soubory zabezpečovacího zařízení řeší vybudování nových definitivních staničních zabezpečovacích zařízení elektronického typu s kolejovými obvody 275 Hz ve stanicích Louky nad Olší a Karviná a nových definitivních traťových zabezpečovacích zařízení trojznakového autobloku elektronického typu s kolejovými obvody 75 Hz v mezistaničních úsecích Louky nad Olší – Karviná a Karviná – Dětmrovce (odb. Koukolná) a nové traťové zabezpečovací zařízení v úseku vlečky AWT a.s. Louky nad Olší – Dopravná Darkov, kde bude navrženo automatické hradlo s kolejovými obvody 75 Hz. Zařízení traťového zabezpečovacího zařízení bude integrováno do elektronických staničního zabezpečovacího zařízení a umístěno ve stavědlových ústřednách v žst. Louky nad Olší, Karviná, Dětmrovce a v dopravě Darkov. V mezistaničním úseku Český Těšín – Louky nad Olší bude ve stavbě upraveno definitivní traťové zabezpečovací zařízení (trojznakový autoblok elektronického typu). V žst. Dětmrovce se rovněž upraví stávající elektronické staniční zabezpečovací zařízení pro zabezpečení nově rekonstruovaných výhybek.

V rámci stavby bude pokládána nová sdělovací kabelizace od žst. Dětmrovce do žst. Louky nad Olší. Ve všech dopravních bude vybudována nová místní kabelizace, stanice i zastávky budou vybaveny novým rozhlasem pro cestující, novým informačním zařízením, hodinami, dispozičním spojovačem, novou strukturovanou kabeláží a drobným sdělovacím zařízením. Technologické objekty budou sřeženy zařízením EZS a zabezpečovací prostory i ASHS. Upraven bude i stávající radiový systém TRS, který bude v jednotlivých stanicích doplněn o místní radiové sítě. Součástí stavby jsou i nutné přeložky stávajících sděl. sítí SŽDC, ČD-Telematika a jiných operátorů.

Bude provedena úplná či částečná rekonstrukce vybraných mostních objektů a propustků, celkem 31 stavebních objektů. Jedná se o rekonstrukci dotčených mostů, 3 nové podchody pro cestující, 10 rekonstruovaných propustků a dále 5 silničních nadjezdů (z toho 1 x kompletní přestavba na nový silniční nadjezd a 4 x osazení ochrannými sítěmi či štíty). Snášení 5 propustků je součástí stavebních objektů železničního spodku. Součástí optimalizační stavby je i realizace několika technologických pozemních objektů. Obsahově se jedná především o úpravy, vestavby, přístavby či novostavby drážních pozemních objektů, dále o zastřešení nástupišť, výstupů z podchodů, protihlukové objekty včetně individuálních protihlukových opatření, či o výstavbu kabelovodů a kolektorů. Stavbou budou dotčeny i některé inženýrské sítě (vodovody, plynovody, horkovody, kanalizace), které na mnoha místech kříží optimalizovanou trať. Ty budou buď ochráněny, nebo jsou navrženy úpravy, nejčastěji formou přeložek těchto zařízení.

V rámci stavby bude provedena celková rekonstrukce trakčního vedení ve stanicích Louky nad Olší a Karviná hl. n. a v traťových úsecích Český Těšín – Louky nad Olší a Karviná – Dětmrovce. Komplexní rekonstrukce trakčního vedení bude realizována v rozsahu kolejových úprav. Trakční podpěry budou dále využity pro upevnění svítidel a rozvodů venkovního osvětlení ve stanicích a v celém úseku stavby bude na trakční podpěry upevněn závěsný kabel 22 kV. Součástí stavby je i řešení omezení působení hluku železničního provozu na okolní zástavbu. Je uvažováno s provedením nutných protihlukových opatření na obytných objektech v okolí trati, v souladu se závěry aktualizované hlukové studie (není součástí tohoto stavebního řízení, dle § 5 odst. 1, 2 zákona se nejedná o stavbu dráhy ani stavbu na dráze). V rámci stavby bude provedena demolice obytného domu v Koukolné čp. 25, 735 71 Dětmrovce. Součástí stavby je i výstavba protihlukových stěn.

17. 05. 2017 V Kostomlatech nad Labem slouží cestujícím opravená výpravní budova

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně otevřela nově opravenou výpravní budovu ve stanici Kostomlaty nad Labem. Výsledkem prací je kromě zlepšení celkového vzhledu také zvýšení komfortu pro cestující využívající železniční dopravu. Oprava budovy v železniční stanici ležící na trati z Prahy přes Lysou nad Labem do Nymburka začala v říjnu minulého roku. Zahrnovala nejen kompletní úpravu fasády a výplní otvorů, ale také statické zajištění západního štítu objektu, předláždění a provedení obkladů. Cestující navíc získali příjemnější prostředí díky novému mobiliáři. Stavbaři dále provedli kompletní úpravu osvětlení a označení stanice na výpravní budově. „Stanice v Kostomlatech byla jednou z prvních, které jsme začali opravovat po převzetí od Českých drah. Cestující zde jistě ocení snadnější a bezpečnější pohyb po nádraží. Spokojený by byl určitě i Bohumil Hrabal, který zde sloužil za druhé světové války jako výpravčí,“ poznamenal náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Součástí stavby byla také demolice již nevyhovujícího skladu na uhlí. Dále se vybuďoval nový okapový chodník po obvodu budovy a provedl nátěr všech dřevěných a kovových konstrukcí. Práce provedla společnost STRABAG Rail a.s., jejich celková hodnota dosáhla výše 3,3 milionu korun.

18. 05. 2017 Drážní zakázka desetiletí. Stát zrychlí za 6,2 miliardy vlaky na jih (Sudoměřice u Tábora – Votice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zacala-soutezit-ovou-trat-votice-sudomerice-fvc-eko-doprava.aspx?c=A170518_071946_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vypsalá dlouho očekávanou soutěž na modernizaci železniční tratě z Prahy do Českých Budějovic mezi Voticemi a Sudoměřicemi. Jde o bezkonkurenčně největší stavební zakázku od státu v letošním roce, na železnici pak největší za posledních deset let. Odhadovaná cena zakázky, která má zefektivnit železniční trať z Prahy do Českých Budějovic, je 6,237 miliardy korun. Podle údajů ve věstníku veřejných zakázek bude zakázka dvoukolová: nejprve firmy podají do 23. června žádost o kvalifikaci, a pokud projdou, mohou podávat nabídky. Vítězná firma má celý úsek zdvojkolejnit a zrychlit, na zakázku bude mít téměř 4 roky (46 měsíců). Celý úsek je potom v podstatě novostavbou včetně stavby dvou nových tunelů a více než dvaceti mostů.

Zakázka přichází v době, kdy si stavební firmy stěžují na nedostatek práce od státu, zejména v dopravním stavitelství. Ředitelství silnic a dálnic sice loni na podzim vypsaló zakázky za více než dvacet miliard korun, šlo ale jen o kvalifikace a mezitím se soutěže nepohnuly. Dá se proto očekávat poměrně velký boj firem, který by mohl stlačit i cenu. Stavba je součástí čtvrtého koridoru, do kterého stát nalil v posledních letech desítky miliard. Zatím posledním dokončeným úsekem na této trase je úsek z Benešova do Votic včetně řady nových tunelů. I díky nim se už letos jízdní doba z Prahy do Českých Budějovic zkrátí pod dvě hodiny. Zakázka nabrala více než roční zpoždění kvůli novému povolení vlivu na životní prostředí EIA. Koridor do Českých Budějovic bude ale stále ještě nedokončený. Dva roky zpoždění má například modernizace úseku Doubí – Soběslav. Nejasný je i termín zahájení prací na úseku Nemanice – Ševětín.

19. 05. 2017 Dráhy chtějí po Stadleru sto milionů, první spor ale prohrály (řada 840 a 841)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chteji-po-stadleru-sto-milionu-prvni-spor-ale-prohraly-1332626>)

Český železniční dopravce vede s německým výrobcem celkem pět sporů. První prohrál. Kromě dlouhodobých miliardových příjím se Škodou Transportation se České dráhy pustily do série soudních sporů s dalším dodavatelem vlaků, německou firmou Stadler Pankow ze švýcarské skupiny Stadler Rail. Celkem jde o pětici soudních žalob, jež se týkají dodávky 33 motorových vlaků z počátku tohoto desetiletí. První malý spor o milion korun dráhy ve středu u Městského soudu v Praze prohrály. „Předmětem je úhrada smluvních pokut v souvislosti s dodávkou a provozem motorových vozů pro kraje Liberecký a Vysočina. S ohledem na to, že se jedná o soudní spory probíhající, nebudeme je více komentovat,“ uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Zmíněná dodávka vlaků měla hodnotu 1,8 miliardy. Dráhy se teď snaží prostřednictvím soudů vymoci pokuty v celkové výši sto milionů korun. Důvodů je více, primárně se ale zřejmě týkají zpožděných dodání vlaků a potřebných dokumentů, což dráhy vehnalo do sporů s kraji, především s Libereckým. „Jde o splnění parametrů garantované provozuschopnosti,“ doplnil Šťáhlavský. Soudní tahanice je teprve na začátku, žaloby leží bez verdiktů u prvních instancí. Až na jedinou – tu nejmenší. Dráhy se jí domáhaly úhrady škod ve výši jednoho milionu, které údajně vznikly tím, že Stadler dodal některé vozy s vadnou technickou dokumentací. Dráhy tak musely po určitou dobu vysílat na tratě druhé strojvedoucí. Tím jim vznikly zmíněné vícenáklady. Soudkyně pražského městského soudu Marcela Kučerová potvrdila výrok první instance a dala za pravdu Stadleru. Podle ní drahám faktická škoda nevznikla. ČD tak zbývá už jen dovolání k Nejvyššímu soudu. Deník E15 v této souvislosti oslovil právníky obou stran, ti ale věc nechtěli komentovat. Nevyloučili nicméně, že celá série sporů může skončit i dohodou.

19. 05. 2017 Topičem nebo průvodčím na den. Nadšenci zachraňují Kafemlejnek (310.0134)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kafemlejnek-parni-vlak-zachrana-sbirka-topic-pruvodci-pf9-eko-doprava.aspx?c=A170517_112536_eko-doprava_suj)

Přes deset let patří neodmyslitelně k nostalgickým parním vlakům hlavně v Českém ráji a Podkrkonoší. Poprvé mohou fanoušci internetových sbírek přispět i na to, aby kus železniční historie zůstal v provozuschopném stavu. Parní lokomotiva 310.0134 Kafemlejnek ročně najede kolem

tři tisíc kilometrů, letos ale na tradiční akce z turnovského depa nevyjela. Prochází velkou opravou kotle za zhruba šest set tisíc korun, kterou provádí specializovaná firma ve Zlíchově. Protože získat dotaci na opravu je takřka nemožné, rozhodl se provozovatel lokomotivy, Klub přátel železnic Českého ráje, k netradičnímu kroku. Vyhlásit sbírku na internetu na serveru hithit.cz. Zkouší vybrat 200 tisíc korun, zatím nadšenci poslali přes 60 % této částky. Výměnou za příspěvek mohou dárci získat například pohled, jízdenku, ale také si třeba na den vyzkoušet práci průvodčího či topiče parní lokomotivy. „Část si financujeme z výnosů z našich jízd, ale oprava je drahá, takže zhruba třetinu chceme pokrýt sbírkou,“ říká předseda klubu Josef Semecký.



Kafemlejnek má za sebou 104 let na kolejích včetně mnoha let odstávky. Lokomotiva z První českomoravské jezdila na trati z Litovle do Senic na Hané, pak přešla na vlečku v cukrovaru v Bedihošti u Prostějova. Unikla šrotaci, ale roky stála v Kořenově, odkud si ji nadšenci převezli to Turnova. Téměř deset let trvalo její zprovoznění. Lokomotiva patří Českým drahám a jejich depu historických vozidel v Lužné, Klub přátel železnic Českého ráje ji má v dlouhodobém pronájmu. Podle Semeckého je lokomotiva odstavená kvůli generální opravě kotle, která by měla být hotová do července. Ve válcovém kotli došlo nepříliš povedenou opravou z roku 2011 k uvolnění trubek z trubkovic a částečné korozi, proto teď Výtopna Zlíchov postupně kotel dává dohromady. První jízdy má Klub naplánované na červenec, do té doby Kafemlejnek nahradí na některých akcích lokomotiva 423.0145 přezdívána Velký bejček. Stroj našel své útočiště také v Turnově.

Zájem o historické jízdy stoupá

Lokomotiva vyráží na pravidelné akce po tratích po Českém ráji a okolí. „Máme vyzkoušené, že úspěšně jsou jízdy, které netrvají příliš dlouho, aby se děti nenudily,“ říká Alexander Stamenov, jeden z patnácti členů klubu, který se o lokomotivu stará. Sleduje, jak přitom zájem o historické jízdy v posledních letech stoupá. Provozovatelům nostalgických vlaků ale vadí například některé modernizace železnice. „Ubývá míst, kde se můžeme křížovat s pravidelnou dopravou, někdy je problém se na trať vůbec dostat. Propustnost tratí je po modernizaci horší,“ dodal Semecký. Turnovské depo přitom skrývá řadu dalších pokladů. Kromě Kafemlejnků zde má klub uskladněné i další historické lokomotivy včetně například jednoho z prvních dieselových Brejlovců nebo další historické vozy. Ty prochází postupnou renovací, letos se například poprvé na koleje dostane renovovaný vůz řady Cix vyrobený ještě za Rakouska-Uherska. Některé vozy si koupili přímo členové Klubu a postupně je dávají do pořádku.

20. 05. 2017 Stát vymýšlí, jak přispět Českým drahám na vlaky „v kopřivách“ (záloha)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dotace-vlak-ceske-drahy-zeleznice-dtj-eko-doprava.aspx?c=A170519_2326790_eko-doprava_rts)

Na ministerstvu dopravy a v Českých drahách vzniká nový plán, jak zaplatit stovky vozů i lokomotiv, které České dráhy většinou nevyužívají a mají je jen jako zálohy například pro mimořádné situace. Není však zatím jasné, kolik to bude stát, a které ministerstvo náklady zaplatí. Podle předsedy řídicího výboru Českých drah Tomáše Čočka dostalo představenstvo firmy za úkol zpracovat materiál, ve kterém mají popsat všechny překážky, které znevýhodňují České dráhy v připravovaných soutěžích na provoz vlaků oproti soukromé konkurenci. „Jedním z nich je i vyčíslení nákladů, které České dráhy mají s udržením souprav pro zajištění dopravní obslužnosti při mimořádných situacích,“ řekl Čoček. Jde například o vlaky během povodní. Takové zálohy jiní dopravci řešit nemusí. Poté, co České dráhy materiál dokončí, chce ministerstvo dopravy jednat s jinými resorty, zejména obrany a vnitra, o tom, zda stát bude tuto zálohu požadovat a jakým způsobem si ji do budoucna zajistí. „Je pochopitelné, že tyto náklady nemůže žádný dopravce platit z peněz na dopravní obslužnost,“ dodal Čoček.

Kdo to zaplatí?

Ministerstva obrany a vnitra zatím o ničem takovém nejednala, otázky nakonec nasměrovala na Hasičský záchranný sbor, který ale s ministerstvem dopravy ještě také nejednal. „Máme obecně působnost v oblasti krizového řízení, nicméně poskytování náhrad za zajišťování mimořádných přeprav v dopravě v naší působnosti není,“ řekla mluvčí Hasičského záchranného sboru Nicole Zaoralová. Mluvčí Českých drah Radek Joklík potvrdil, že se o platbě za zálohová vozidla s ministerstvem dopravy jedná. „Byla otevřena i problematika záložních železničních vozidel pro případy mimořádných událostí, jako jsou například závady trakce, větrná kalamita, povodně a s tím spojené odklonové trasy atd., ale i potřeby státu,“ řekl Joklík. Zatím poslední případ, kdy musely České dráhy využít své zálohy, byla ledovka před třemi lety, kdy nemohly na velké části tratí

jezdit elektrické vlaky a ČD nasadily dlouho odstavené diesellové lokomotivy. Pomáhali i někteří soukromí dopravci, kteří takové stroje měli k dispozici.

České dráhy zatím nevyčísly, kolik by mohly na „mimořádných přepravách“ získat. Záleží na tom, kolika strojů v záloze by se vlastně dotace týkala. Jejich stavy se navíc postupně snižují, protože řada vozů už skončila ve šrotovně. „O bližší specifikaci a mechanismu případného financování takové zálohy budeme teprve diskutovat,“ dodal Joklík. Fakt, že České dráhy musí držet zálohy, přináší náklady navíc, a dráhy proto nemohou jít v soutěžích s cenou ještě níž. I proto má plán na novou dotaci podporu například odborářů. „Je to jeden z našich požadavků,“ řekl Vladislav Vokoun, místopředseda Odborového sdružení železničářů.

Ministerstvo dopravy hledá cesty, jak Českým drahám v jejich stížnostech vyhovět, protože dráhy pak soutěže blokují u antimonopolního úřadu. Už v minulosti ČD označily za problém třeba nutnost uznávat režíky vydané i pro zaměstnance jiných organizací, než jsou České dráhy. Ministerstvo toto chce řešit novým jednotným tarifem. Když potřebují České dráhy posílit své soupravy, říká se, že musí vytáhnout vozy z kopřiv, tedy z kolejí, které jsou už většinou značně zarostlé kvůli téměř nulovému provozu. I proto se plánu začíná říkat „kopřivovně“.

21. 05. 2017 Moldavskou trať musí stát opravit. Ministr chce povinnost zmírnit (trať č. 135)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2124837-moldavskou-trat-musi-stat-opravit-ministr-chce-povinnost-zmirnit>)

Ministr dopravy Dan Ťok (nestr. za ANO) by chtěl zmírnit povinnost státu pečovat o železniční trati. Zákon mu nařizuje, že musí udržovat dráhu provozuschopnou, což platí i pro trati, po kterých jezdí jen minimum vlaků. Pokud by se podařilo drážní zákon změnit rychle, mohly by být v ohrožení opravy tratí na Moldavu a z Lovosic do Teplic, které poškodily sesuvy půdy.

Když na sklonku zimy vyhlásila Správa železniční dopravní cesty mimořádnou výlukou na trati, která šplhá úbočím Krušných hor až do Moldavy, místní obyvatelé se vyděsili. Trať stále není sjízdná, a tak se obávají, že je čeká léto bez turistů. „Lidé, co podnikají v turismu, přicházejí o 90 procent klientely, která na hory jezdí převážně tím vlakem,“ poukázal moldavský starosta Jaroslav Pok. Výluka je vyhlášená až do konce platnosti jízdního řádu s tím, že jezdí náhradní autobusová doprava. Přestupuje se již v Oseku pod horami, vlak pak ještě pokračuje do Dubí, ale o nejzajímavější část trati cestující přicházejí. A ministerstvo dopravy dalo najevo, že by mu nevadilo, kdyby to tak už zůstalo. Nyní mu sice drážní zákon nařizuje, aby udržovalo trať provozuschopnou, ale podle ministra Dana Ťoka by bylo vhodné zákon změnit. Zákon 266/1994 Sb. o drahách § 20, odst. 1: Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými drahami. „Bylo by možná dobré téma znovelizovat drážní zákon tak, abychom se starali jen o ty (trati), které budou opravdu využívány,“ řekl Dan Ťok. Moldavská horská dráha by do takové kategorie nejspíše nespádala. Jezdí tudy pouze čtyři páry vlaků, většinou navíc jen o víkendech. Pouze od poloviny června do konce prázdnin jezdí denně. Krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek (KSČM) ujistil, že Ústecký kraj počítá s tím, že bude vlaky na trati objednávat i dalších deset let. Jenomže šestnáct vlaků týdně není dost na to, aby trať státu vydělávala. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš zdůraznil, že až bude hotová projektová dokumentace, rozhodne se státní organizace o tom, jak s trati naloží, právě podle toho, „nakolik bude ta investice návratná“.

Nejisté vyhlídky na záchranu má i trať Lovosice – Teplice. Mezi Lovosicemi a Radejčínem je již čtyři roky výluka. Trať zničil tentýž sesuv, který zasypal i rozestavenou dálnici D8 v sousedství. Zatímco dálnice je dnes již dokončená a jezdí se po ní, koleje jsou stále přerušeny. Správa železniční dopravní cesty i zde připravuje projektovou dokumentaci. Trať by ovšem musela překonat téměř desetimetrovou propast, která při sesuvu vznikla. Bylo by proto nutné vybudovat most nebo násep. Vlaků by tudy přitom také nejezdilo příliš mnoho. V současném jízdním řádu jezdí mezi Lovosicemi a Teplicemi (s náhradní dopravou do Radejčína) denně šest párů spojů a dva další pouze v pracovní dny.

Myšlenka Dana Ťoka ještě není bezprostředně na pořadu dne. Novelizaci zákona chce nechat až na příští vládu. Pokud ale bude rychlá, mohla by i tak ještě mít vliv na opravu moldavské nebo lovosicko-teplické dráhy. I kdyby však ministr Ťok svoji vizi neprosadil a drážní zákon zůstal ve stávající podobě, nebudou mít moldavští ani radejčínští vyhráno, dokud po jejich tratích opět skutečně neprojde první vlak. SŽDC v minulosti již dokázala prosadit zrušení trati poškozené přírodní katastrofou. Z povodní v roce 2010 se nevzpamatovala trať z Hostašovic do Nového Jičína, státní organizace přemluvila místní obce, aby souhlasily s jejím zrušením, a koleje nahradila cyklostezka.

Moldavská horská dráha

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.

22. 05. 2017 Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR má poprvé jasné obrysy, schválila ho vláda

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Plan-vystavby-vysokorychlostnich-trati-v-CR-ma-pop?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

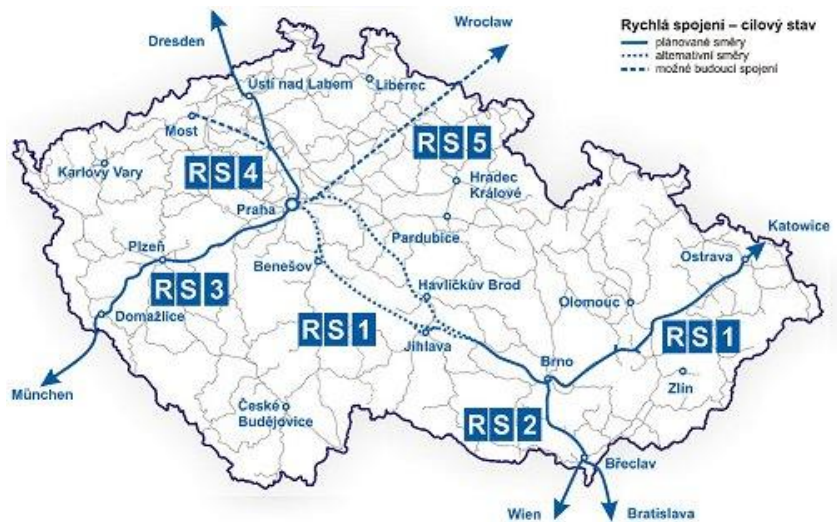
Vláda dnes schválila koncepci výstavby vysokorychlostní železnice v České republice obsažené v dokumentu Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Materiál stanoví další postup při přípravě jednotlivých ramen vysokorychlostních tratí, odhaduje jejich finanční náklady a popisuje efekty plynoucí z různých řešení vysokorychlostní železnice. "Tímto dokumentem se stát poprvé jasně přihlásil ke stavbě vysokorychlostních tratí. Můžeme tedy konečně

přejít od teorií k jejich reálné přípravě a výstavbě. Potřebovali jsme v této věci nový impuls a jasný koncept, kterého se můžeme držet," řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Ministerstvo dopravy doporučuje výstavbu nových vysokorychlostních tratí v nejvíce vytížených trasách a jejich doplnění konvenčními tratěmi s vyššími rychlostními parametry. Z tohoto pohledu je perspektivní se zaměřit na napojení na evropskou síť vysokorychlostní železnice ve směru Drážďany – Praha – Brno – Vídeň/ Bratislava. Další rychlé železniční spojení je plánováno mezi Prahou, Plzní a Mnichovem. Vysokorychlostní trať by měla směřovat také z Brna do Ostravy a dále do polských Katovic. Poslední rychlá železnice by pak měla propojit Prahu s polskou Vratislaví.

Výstavbu nové vysokorychlostní trati mezi saskou a českou metropolí už loni podpořili ministři dopravy obou zemí a vytvořili společný podnik, který bude rychlé spojení prosazovat (více na www.praha-drazdany.cz). „Německý ministr dopravy mně slíbil, že v nejbližší době pošle dopis s informací o tom, kdy by se v německém plánu výstavby dopravní infrastruktury mohla tato trať přesunout z potenciálních potřeb do naléhavých. To by umožnilo na německé straně připravit a stavět trať rychleji. My připravujeme na spojení Praha – Drážďany studii proveditelnosti a budeme co nejrychleji pokračovat v dalších krocích v její přípravě," řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Termín zahájení výstavby nových železničních tratí pro rychlá spojení bude podle ministra záležet na tom, zda se podaří změnit legislativu a prosadit jednodušší povolovací proces pro klíčové dopravní stavby. „Pokud změny neuděláme, tak nám bude příprava trvat deset až patnáct let. V zájmu cestujících věřím, že se pro takové legislativní změny najde většina a celý proces podstatně urychlíme," dodal ministr. Dokument Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR posuzuje rovněž otázku ceny jízdného v rychlovlácích a roli státu ve financování provozu vlaků. Cílem je vybudovat systém vysokorychlostní železnice, který bude sloužit co největšímu počtu cestujících. Předpokládá se tedy, že půjde o kombinaci komerční a dotované dopravy. Pokud jde o rychlost spojů na nových železničních tratích, bude ministerstvo postupovat v souladu s usnesením Poslanecké sněmovny, podle něž by se tratě měly připravovat na rychlost 300 až 350 km/h, tam kde to bude z hlediska geografických poměrů a investičních a provozních nákladů opodstatněné. Sledované rychlosti na jednotlivých tratích musí vycházet z odborného posouzení a příslušných studií proveditelnosti. Maximální rychlost na trati závisí na tom, jaký je provozní koncept, tedy například, zda je trať využívána i pro nákladní dopravu (200 až 250 km/h) a jaké regiony obsluhuje.



23. 05. 2017 Příprava rychlotratě Praha – Brno začala (vypsáno výběrové řízení na studii proveditelnosti)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/priprava-rychlotrate-praha-brno-zacala-1332756>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se odhodlala učinit první krok k výstavbě vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav. V pátek vypsala výběrové řízení na zpracovatele studie proveditelnosti, odhadovaná cena činí 58 milionů korun. „Cílem studie je navrhnout zejména ekonomicky efektivní, územně průchodné a technicky proveditelné řešení tratě pro rychlostní hladiny 250, 300 a 350 kilometrů v hodině,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Součástí zakázky je i posouzení vlivu celé koncepce na životní prostředí, takzvaný proces SEA, včetně projednání. Nová trať Praha – Brno má být nejdůležitější větví budoucí vysokorychlostní sítě v českých zemích. Zároveň je součástí evropské sítě TEN-T, ovšem jen její doplňkové části zvané Comprehensive s nejzazším datem dokončení v roce 2050.

Podle koncepčního dokumentu ministerstva dopravy přicházejí v úvahu dvě varianty, a to přes Poříčany nebo přes Benešov, obě v délce necelých 220 kilometrů. Dnešní konvenční trať měří 255 kilometrů. Ministerské odhady nákladů na rychlotrať Praha–Brno se pohybují až do výše 160 miliard korun v cenách loňského roku. Vlaky by jezdily v patnáctiminutovém taktu a trasu by urazily za čtyřicet minut. V Brně by vysokorychlostní trať měla vedle směru na Břeclav navazovat na novou trať do Přerova, kde ministerstvo počítá s maximální rychlostí 200 kilometrů v hodině. Ta by měla být hotová do roku 2030. Dvouseťkilometrová rychlost se přitom nedávno stala terčem kritiky poslanců, kteří v březnu přijali usnesení, že by vláda měla nové tratě připravovat na rychlost alespoň 300 kilometrů v hodině. Ministerstvo dopravy se ale u přerovské tratě odvolává na dřívější studii proveditelnosti.

23. 05. 2017 Jediný parní vůz znovu ožívá. Komarek vyjíždí, aby oslavil Ringhofferovo jubileum (M 124.001, 27. a 28. května 2017)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2128425-jediny-panni-vuz-znovu-oziva-komarek-vyijzdi-aby-oslavil-ringhofferovo-jubileum#articlewithopenedgallery>)

Komarek je znovu na kolejích. Z dnešního pohledu je to naprostý unikát, žádný jiný provozní parní motorový vůz v Česku není a i v celoevropském kontextu jich je dochovaná jen hrstka. Národní technické muzeum Komarek opravilo a znovu zprovoznilo u příležitosti dvoustého výročí narození Františka Ringhoffera II., zakladatele podniku, který parní vůz M 124.001 vyrobil.



Ringhoffer dodával do celé Evropy železniční vozy, česká města měla díky němu ulice plné tramvají. Kromě toho vyrobil také dva parní vozy Komarek. Tento název dostaly podle konstrukce kotle od firmy F. X. Komarek. Na koleje vyjely oba vozy v době, kdy dopravě vládla pára a alternativa prakticky neexistovala. Benzinové a naftové spalovací motory byly ještě v naprostých plenkách. Existovaly však místní dráhy a na některých z nich bylo již na počátku 20. století tak málo cestujících, že se jejich provozovatelé začali poohlížet po levnější alternativě k parní lokomotivě s vagony. Jednou z odpovědí na snahu o co neefektivnější provoz byl parní motorový vůz. „Spojuje v jednom vozidle lokomotivu a osobní vagon,“ shrnul ředitel Železničního muzea NTM Michal Novotný. Pochopitelně měly i parní vozy své mouchy, například byly poměrně těžké, nápravový tlak byl ve srovnání s poválečnými dieselovými „Hurvínky“ čtyřnásobný a výrazně vyšší byl i proti menším parním lokomotivám (např. řady 310.0). Kapacita parního vozu byla také velmi nízká.

Dvojice Komarků měla původně jezdit na trati do Kamenického Šenova, ale sklonově náročná trať motorovým vozům nevyhovovala. I když brzy dostaly výkonnější kotle, do Kamenického Šenova již nejezdily a nakonec oba vozily cestující na lokálce z Opočna do Dobrušky, kde jejich provoz skončil až po druhé světové válce. Vůz M 124.001 se potom stal exponátem Národního technického muzea a na několik desetiletí skončil v dopravní hale muzejní budovy na pražské Letné. Kupodivu to nebylo navždy. Pro jeho znovuzprovoznění vznikla nadace Okřídlené kolo. V roce 2006 byl parní motorový vůz skutečně po rekonstrukci v Českých Velenicích opět provozuschopný. Michal Novotný z Železničního muzea zdůraznil, že je to jediný dochovaný parní motorový vůz z českých tratí. „Jeho význam překračuje hranice České republiky,“ zdůraznil. Po svém znovuzrození se vůz M 124.001 přestěhoval do Muzea ČD v Lužné u Rakovníka a příležitostně jezdil, posledních pět let však opět šlo jen o statický exponát. Nyní má za sebou další opravu, po které se veřejnosti představí o víkendu při

slavnosti k Ringhofferově výročí na Masarykově nádraží. Bude také jezdit, a to z Masarykova nádraží do Buben a zpět, odpoledne se vydá až do Dejvic. „Kapacita vozu je 32 míst. Zájemci mohou využít předprodeje jízdenek v pokladně Národního technického muzea,“ upozornil ředitel NTM Karel Ksandr.

Při víkendové slavnosti bude na Masarykově nádraží k vidění více historických vozidel z Ringhofferovy produkce, například salonní vozy arcivévody Františka Ferdinanda d'Este nebo prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. Pražský dopravní podnik potom vypraví historické Ringhofferovy tramvaje na trasu ze Smíchovského nádraží přes Anděl na Kotlářku.

Kdy a kam Komarek pojede

Bude jezdit 27. a 28. května přes Negrelliho viadukt. Odjezdy z Masarykova nádraží budou každou hodinu od 8:22 do 15:22 a v 16:06. V 17:06 je poté možné svést se až do Dejvic, parní vůz pojede také v 7:15 z Libně na Masarykovo nádraží. Jízdenky stojí 110 korun (pro děti 70), prodávají se pro cestu z Masarykova nádraží do Buben a zpět nebo jednosměrné z Masarykova nádraží do Dejvic, z Dejvic na Masarykovo nádraží i na ranní jízdu z Libně. Jízdenky jsou v předprodeji v budově NTM. Není možné vzít si do vlaku jízdní kolo, invalidní vozík ani kočárek, vyloučena je i přeprava zvířat a zavazadel.

24. 05. 2017 Číňané chtějí s českým Bonatransem vyrábět kola pro své rychlovlaky (CRRC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/chysta-se-joint-venture-cinske-crcc-a-bonatransu-f6k/eko-doprava.aspx?c=A170524_2327941_eko-doprava_rny)

Číňané plánují několik železničních dohod s českými partnery. O společném podniku jedná největší čínský výrobce CRRC s českou společností Bonatrans, která vyrábí kola a dvoukolí pro rychlovlaky. Stejná CRRC chce koupit i plzeňskou Škodu Transportation. Potenciální společný podnik (tzv. joint venture) Bonatransu a CRRC se objevil na seznamu připravovaných projektů jako součást iniciativy One Belt, One Road (dříve známé jako nová Hedvábná stezka). Seznam zveřejnila kancelář prezidenta republiky.

Generální ředitel Bonatransu Jakub Weimann potvrdil, že obě firmy o spolupráci jedná. Další podrobnosti komentovat nechtěl. Kola by se mohla vyrábět buď v Česku, nebo v Číně, o tom ještě rozhodnuto není. Zástupci Bonatransu byli členy podnikatelské delegace, která do Číny letěla s prezidentem Milošem Zemanem. Bonatrans, který koupil v roce 2013 německého výrobce kol GHH, ovládá dcera Karla Komárka Jitka Cechlová Komárková. Kola vyrábí například v Indii a umí je dělat i pro rychlovlaky jezdící rychlostí 450 kilometrů v hodině. Čína přitom patří v oblasti rychlovlaků aktuálně mezi světovou špičku.

Na seznamu je i akvizice plzeňské Škody...

V seznamu připravovaných projektů jsou i další čínské investice. Na české železnici se ale o nich mluví už téměř rok, například o vstupu CRRC do Škody Transportation. Jednání se vlečou už déle než půl roku a nedospěla zatím k podpisu. Pro Škodu je čekání nepříjemné: firma odkládá strategičtější rozhodnutí, protože neví, zda zůstane v českých rukou, nebo se přesune do čínských. „Stále platí, že k mediálním spekulacím ohledně prodeje naší firmy se nevyjadřujeme,“ prohlásil mluvčí Škody Transportation Michal Tobrman.

Pro čínské výrobce je český železniční průmysl cestou, jak se dostat na evropský trh. CRRC, která je největším výrobcem kolejových vozidel na světě, už otevřela velké zastoupení ve Vídni a dodala vlaky například do Makedonie, však čeká na větší průnik na trhy Evropské unie. Firma má podepsaný kontrakt i na dodávky nových vlaků pro český Leo Express. Letos CRRC oznámila velký zájem umístit svoji továrnu do Bulharska. Firma zkoušela i soutěžit o vlaky pro České dráhy, ale neprošla kvalifikací.

... nebo spolupráce Číňanů s Dako

Na seznamu projektů možné spolupráce je i výrobce vlakových brzd Dako Třemošnice s čínským výrobcem Shenyang 213 Electronics Technology. Drážní dopravou se zabývá rovněž česká firma Ferrit, která se soustředí hlavně na doly – od závěsných transportních systémů přes přepravníkové pásy až po pozemní kolejovou dopravu. O spolupráci Ferrit jedná s firmou Shandong Energy Heavy Equipment Manufacturing. Ne vždy ale ohlášené projekty vyjdou. Například loni ohlásila čínská společnost CEFC vstup do společnosti TSS, rok poté je však firma stále v českých rukou. I letos na seznamu možných projektů znovu figuruje.

25. 05. 2017 Němci chtějí zrušit papírové jízdenky na vlak, nahradí je mobil v kapse (DB)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/blizi-se-konec-papirovych-jizdenek-na-vlak-fjf/eko-doprava.aspx?c=A170524_160537_eko-doprava_rny)

Kdysi oblíbený sběratelský artikl – jízdenky do vlaků – mohou v dohledné době zcela zmizet. Alespoň směřem na západ od nás. K radikálnímu kroku se totiž odhodlává jeden z největších evropských dopravců: Deutsche Bahn. I čeští dopravci a cestující už se dnes u velké části jízdenek obejdu bez toho, aby je tiskli. Nový šéf Deutsche Bahn (DB) Richard Lutz v rozhovoru pro Bild am Sonntag uvedl, že chce postupně papírové lístky zcela zrušit a nahradit je digitálními. Ty by si lidé nemuseli kupovat ani dopředu: podle mobilního telefonu by dopravce poznal, že cestující nastoupil a později vystoupil. A podle ujeté vzdálenosti by mu naučtoval cenu jízdného. „Nebudou potřeba už žádné papírové jízdenky,“ řekl Lutz.

Revoluční návrh je zatím na začátku, DB neřekly, kdy by měly papírové jízdenky skončit. Podle Lutze se tomuto cíli budou každým rokem více přibližovat. Ušetřené peníze za náklady na prodej jízdenek chce firma využít k investicím do větší bezpečnosti. Technologický vývoj výrazně mění způsoby placení a rezervace během cestování. Na letištích například výrazně ubylo vytištěných palubních vstupenek, stačí jen ta uložená v telefonu.

U českých soukromníků je už většina lístků digitální

Elektronické jízdenky jsou dnes už u železničních dopravců v Česku běžné. U soukromých dopravců tvoří jízdenka v mobilu či mailu přes padesát procent všech prodaných lístků. Firma tím šetří nejen za papír, ale hlavně za personál pro jejich vydávání. Cestující se nemusí často ani nijak prokazovat, systém ví, zda je na dané místo zakoupená jízdenka nebo ne. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka bude proces rušení papírových jízdenek postupný. „Ne každý zákazník elektronické technologie ovládá a bude je umět využívat. Obecně jde ale o velké téma železnice. České dráhy tento trend vnímají a jdou mu naproti,“ řekl Joklík. ČD nechtějí říct, kolik procent cestujících jezdí na lístky koupené přes web. Státnímu dopravci v prodeji elektronických jízdních dokladů pomáhá i mobilní aplikace Můj vlak pro chytré telefony nebo zavedení nového způsobu placení ČD Kredit.

26. 05. 2017 Úřad dopravního regulátora nemá lidi. Brzy ho čekají klíčová rozhodnutí (ÚPDI)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pavel-kodym-urad-pro-pristup-k-dopravni-infrastrukture-zeleznice-doprava-1tq/eko-doprava.aspx?c=A170525_2328151_eko-doprava_rts)

Bezkonkurenčně nejmenší úřad v Česku má dva zaměstnance. Jeho šéf Pavel Kodym je oficiálně ve funkci od dubna a jeho jedinou podřízenou je zatím právnička. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře ale může už za pár měsíců výrazně ovlivnit železniční byznys v Česku. Nejnovější instituce na seznamu tuzemských úřadů vznikla kvůli požadavkům Evropské komise a má zajistit rovné podmínky pro všechny dopravce, hlavně na železnici. A už teď řeší desítky problémů. Vznik úřadu provázela politická hra. Vláda nejprve odmítla jmenovat Kodyma, přestože zvítězil ve výběrovém řízení. Ministerstvo dopravy proto vypsalo druhou soutěž, jenže i tu vyhrál Kodym a vláda kapitulovala. „Když jsem jednou kandidoval, neváhal jsem se zúčastnit i podruhé. Škoda jen, že tím opakováním došlo ke zpoždění ve jmenování. Teď čas chybí,“ říká Kodym.

Rozpočet 35 milionů a zaměstnanci nikde

Naráží tím na fakt, že úřad začal fungovat podle zákona 1. dubna, ale neměl vůbec čas připravit například výběrová řízení na zaměstnance. Těch má mít postupně až 25, přičemž roční rozpočet by se měl pohybovat kolem 35 milionů korun. Část lidí měla přejít z Drážního úřadu a Drážní inspekce, ukázalo se ale, že často nesplňují podmínky, například co se týče vzdělání. „Nechci hned obsadit všechna místa, spíše postupně. Rád bych zde dal také příležitost absolventům,“ dodal Kodym. Proto nemá ani zástupce – zastupováním hodlá pověřovat některého zaměstnance.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře sídlí v suterénu ministerstva dopravy, brzy ho však čeká stěhování do pronajatých prostor v Myslíkově ulici. Vládní dislokační komise žádné vhodné kanceláře v majetku státu nenašla, proto povolila pronájem od soukromých majitelů. Smlouva je zatím na tři roky s možností prodloužení. „Není dobré, abychom byli ve stejné budově jako ministerstvo dopravy a České dráhy,“ vysvětlil Kodym, který dříve působil jako šéf Drážního úřadu a poté pracoval v Českých drahách v odboru kolejových vozidel. „Byla to pozice, která neměla strategický význam, v tomto ohledu jsem zcela nezávislý,“ podotkl Kodym.

Letiště i tramvaje

Úřad nyní řeší mimo jiné dvě správní řízení, v nichž České dráhy napadají připravované Prohlášení o dráze. To je zásadní dokument pro provoz na železnici, který každoročně vydává Správa železniční dopravní cesty. Kodym nicméně zjišťuje, že do jeho kompetence spadají rovněž neželezniční dráhy, tedy například tramvajové tratě. Musí tak třeba povolovat výluky pro dopravní podniky. K povinnostem Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře patří i kontrola způsobu, jakým letiště jedná s aerolinkami o cenících za služby, nebo spory provozovatelů evropského elektronického mýta s provozovateli různých mýtných systémů. Většinu práce ale bude mít na železnici. Největší vytížení čeká úřad v září, kdy se objeví finální návrhy jízdních řádů Správy železniční dopravní cesty a úřad bude muset řešit stížnosti dopravců, na které nezbude na tratích místo. Velké spory se dají očekávat hlavně kvůli trase Praha – Brno – Břeclav, kam chce výrazněji vstoupit RegioJet. Dají se však také očekávat námítky nákladních dopravců, že nemají místo na trati nebo že musí za dopravní cestu platit příliš.

Vyhlídky drážního regulátora přesto nejsou zcela jasné. Do vlády totiž nedávno zamířil materiál, který počítá s vytvořením jednoho velkého regulačního úřadu pro všechna síťová odvětví, tedy i železnici. Vznikne ale nejdříve za sedm let.

26. 05. 2017 Jedna jízdenka pro celé Česko. Revoluce na železnici má ale zádrhel: cenu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jednotna-jizdenka-vlaky-jednotne-jizdne-cesko-f4a-ekonomika.aspx?c=A170526_2328405_ekonomika_rts)

Projet Česko vlakem různých dopravců má být od konce roku 2019 stejně jednoduché jako ve Švýcarsku. Nebudete si muset pro každý úsek kupovat jízdenku zvlášť, ale bude stačit jedna. Postupně by stejný model mohl platit i u autobusů. Nevýhodou navrhované jednotné jízdenky ale může být cena. Plán na jednotný tarif schválilo tento týden ministerstvo dopravy, příprava by se měla rozjet v příštích týdnech. V české dopravě je to průlom: právě rozdílné jízdné a podmínky pro dopravce jsou považovány za hlavní překážku soutěží na dálkové i regionální vlaky. To v minulosti potvrdil i antimonopolní úřad. „Národní tarif počítá s tím, že bude možné jet libovolným spojem libovolného dopravce mezi dvěma body na základě jednoho jízdního dokladu,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Projekt má na starosti ministerský podnik Cendis, který by měl zajišťovat i rozúčtování tržeb a nákladů mezi jednotlivými dopravci. V Česku jsou podobné tarify už běžné, ale jen na krajských úrovních. O celostátní jízdenku byly v minulosti různé pokusy, ale vždy selhaly. Dopravcům se do dohod nechtělo z obavy z kartelové dohody. Proto teď chce udělat tarif ministerstvo dopravy. Podle Miroslava Vyky, prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě, by měl jednotný tarif umožnit cestování libovolnými vlaky, autobusy i městskou dopravou. „Odbavení cestujících by mělo být stejně jednoduché jako otočení klíčem od auta,“ řekl Vyka.

Problémem může být cena

Podle materiálu se má celostátní tarif povinně týkat dálkových vlaků, které objednává ministerstvo dopravy. Postupně by do něj stát rád začlenil například i krajské vlaky nebo autobusy tak, jako je to ve Švýcarsku, které je průkopníkem jednotných jízdenek. Fungují tam výborně, jsou jen dosti drahé. Právě cena je v analýze považována za mírnou hrozbu. Zákazníci na české železnici jsou dnes částečně rozmazlení, zejména na hlavních trasách Praha – Olomouc – Ostrava či Praha – Brno, kde platí za jízdenky v přepočtu na kilometr výrazně méně, než je běžný kilometrický tarif Českých drah. Důvodem je konkurence více dopravců. Dochází tak k situacím, kdy jízdenka stejným vlakem stojí z Prahy do Brna méně než z Kolína do Brna. Nový jednotný tarif ale počítá s tím, že se jízdné bude počítat podle ujetých kilometrů, ne podle konkurence. Jinými slovy, pokud dnes někdo jede například z Plzně do Ostravy, vyplatí se mu koupit jízdenku do Prahy a pak další do Ostravy a vyjde ho to levněji, než když se bude počítat cesta podle ujetých kilometrů. Národní tarif umožní jednodušší nákup na jednu jízdenku, ale za vyšší cenu.

Z Prahy do Ostravy o 300 korun dráž?

Návrh počítá s cenou 1,35 Kč za kilometr, každoročně navýšenou o inflaci. K tomu se připočte poplatek 9,50 Kč za každou vydanou jízdenku bez ohledu na vzdálenost. Podle jednotného tarifu by tak jízdenka z Prahy do Ostravy vyšla na 480 korun. Běžně se přitom dnes dají jízdenky sehnat na této trase za 150 i méně korun. Výše ceny za kilometr je ale zatím orientační, může se měnit. Návrh řeší i zavedení časových jízdenek včetně možnosti roční jízdenky na celou železniční síť nebo obdoby současných In Karet s různě velkou slevou, zatím ale bez konkrétního návrhu. Už dnes je na některých tratích v jízdném chaos. Například mezi Plzní a Mostem jezdí za veřejné peníze vlaky

Českých drah (osobní a spěšné) a GW Train Regio (rychlíky). Navzájem si jízdenky neuznávají, takže při koupi zpáteční jízdenky musí lidé řešit, s jakým dopravcem pojedou.

Ministerstvo dopravy se jednotnou jízdenkou snaží vzít Českým drahám jeden z trumfů, kterým státní železniční společnost blokuje u antimonopolního úřadu soutěžení na železnici. „S ohledem na plány ministerstva dopravy otevírat dálkovou železniční dopravu konkurenci je zavedení jednotného tarifu naprostou nutností,“ dodal Vyka. České dráhy jednotný tarif vítají. „Jednotný celostátní tarif je jednou ze základních podmínek, které je potřeba splnit ještě před otevřením trhu v železniční dopravě. Jsme připraveni nad materiálem ministerstva diskutovat a aktivně se podílet na přípravě modelu síťového odbavení cestujících i na jeho realizaci,“ říká mluvčí firmy Radek Joklík. Společnost chce státu nabídnout například fungující kartové systémy pro odbavení zákazníků, které lze využít jako nosiče dokladů více dopravců včetně jízdenek integrovaných systémů měst a krajů.

29. 05. 2017 O tendr za víc než šest miliard nebyl zájem, České dráhy ho zrušily (ETCS)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-tendr-vybaveni-lokomotiv-zabezpecovaci-zarizeni-pt6-eko-doprava.aspx?c=A170529_170841_eko-doprava_rts)

České dráhy zrušily obří zakázku na vybavení lokomotiv evropským zabezpečovacím zařízením za víc než šest miliard korun. Důvodem bylo to, že se nepřihlásil žádný uchazeč, řekl v pondělí mluvčí dopravce Radek Joklík. Podobnou zakázku na nákup elektronických zařízení, která umí zastavit vlak například v případě chyby strojvůdce, ze stejných důvodů nedávno zrušila dceřiná firma Českých drah ČD Cargo. Ta plánovala za zabezpečovače pro své lokomotivy utratit 3,7 miliardy korun.

Jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS umožňuje například včasné zastavení vlaků před návěstím stůj i bez zásahu strojvedoucího. Umí také snížit rychlost vlaku před jízdou do odbočky nebo před snížením traťové rychlosti. ETCS se postupně buduje na českých páteřních komunikacích, celkem má tímto systémem být vybaveno 2 000 kilometrů nejvýznamnějších železničních tratí. Jeho předchůdcem jsou národní zabezpečovací systémy, vlaky jedoucí napříč různými zeměmi tak musí být vybaveny zabezpečovači pro dané země.

Doprovce nyní plánuje vypsát nové výběrové řízení. „V rámci přípravy zadávacích podmínek vyhodnocujeme i možné důvody, proč žádný z uchazečů nepodal nabídku,“ uvedl Joklík. České dráhy zvažují možnost využít takzvané tržní konzultace, aby se neopakovala situace, kdy se nikdo nepřihlásil. Na pořízení ETCS mohou České dráhy čerpat dotace z evropských fondů, čas na dokončení projektu je stanoven do konce listopadu 2020.

30. 05. 2017 Konec legendy. Francouzi přejmenují rychlovlaky TGV (inOUI)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sncf-prejmenovani-vlak-y-tgv-inoui-drh-eko-doprava.aspx?c=A170529_143522_eko-doprava_suj)

Nejrozšířenější rychlovlaky v Evropě změní od července svůj název. Francouzské státní železnice přejmenují vysokorychlostní vozidla TGV na inOUI. Současně oznámily jejich rozsáhlou modernizaci. Změnu názvu po 36 letech od vyjetí prvního vlaku mezi Paříží a Lyonem v úterý oznámila Société nationale des chemins de fer français (SNCF) na tiskové konferenci a chystanou modernizaci představila v tiskové zprávě. K přejmenování přikročila i proto, že současné označení TGV je jen zkratkou pro vysokorychlostní vlak (Train à Grande Vitesse).

SNCF už dříve začala označovat některé vlaky značkou OUIgo, pod kterou prodávala nízkonákladová spojení. Značka inOUI, kterou SNCF nasadí jako první na novou trať z Paříže do Bordeaux 2. července, má společně s velkými investicemi do vylepšení vozů přitáhnout více zákazníků. Přejmenování se bude postupně týkat i jiných tras, další na řadě je spojení Paříže a Štrasburku. Do konce příštího roku bude jako inOUI jezdit 80 procent stávajících rychlovlaků. „Křtíme službu, která zatím neměla jméno,“ řekl prezident SNCF Guillaume Pepy. Pod značkou inOUI chtějí francouzské dráhy nabízet prémiové služby včetně připojení k internetu, více místa na nohy nebo jídelních vozů. Samotné vlaky však zůstanou stejné, zmizí z nich jen nápis TGV. Podnik slibuje, že přejmenování nezdraží jízdenky, upozornil i na zlevnění v roce 2015 o šest procent.

Slovo oui, které znamená ve francouzštině ano, se stává základem pro označování služeb SNCF. Firma už používá značku OUIgo pro nízkonákladové rychlovlaky nebo OUIBUS pro síť autobusů. Stejně tak přejmenuje svůj e-shop z voyages-sncf.com na oui.sncf.com. Jedním z důvodů změny je i chystaná liberalizace rychlovlaků na síti vysokorychlostních tratí LGV, která se ve Francii chystá

od roku 2021. Firma chce být připravená na vstup konkurence, a proto chce zlepšit i služby. Už dnes se potýkají dráhy s konkurencí nízkonákladových leteckých dopravců. Ročně vlaky TGV svezou přes 105 milionů cestujících.

31. 05. 2017 Exmanažer ČD vrátil zlatý padák. Podle drah byl v rozporu s dobrými mravy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/milan-ruttner-vratil-odstupne-cd-dq1-/eko-doprava.aspx?c=A170531_072507_eko-doprava_ozr)

Vleký spor bývalého personálního náměstka Českých drah Milana Ruttnera s železničním dopravcem má pokračování. Ruttner vrátil podniku část odstupného – sedm milionů korun, o které se léta soudí. Reagoval na verdikt Ústavního soudu, který věc vrátil nižším instancím. Spor tím tak nekončí. O nejnovějším vývoji v případě štědrého zlatého padáku informovaly server Lidovky.cz. Táhlá kauza odstartovala už v roce 2009. Ruttner odešel z Českých drah po pouhém roce a třinácti dnech na vlastní žádost. Přesto mu podle dodatku ke smlouvě vznikl nárok na odstupné ve výši 8,7 milionu korun. Částku měl totiž podle smlouvy, kterou podepsal tehdejší ředitel drah Petr Žaluda, dostat vyplacenou už po roce ve firmě. Jak upozornily LN, Ruttner jako personální náměstek systém odměňování sám vymyslel. České dráhy odmítly peníze vyplatit s tím, že by to bylo v rozporu s dobrými mravy, a následovala řada složitých sporů, při nichž jednotlivé instance rozhodovaly protichůdně, nicméně peníze nakonec skončily na Ruttnerově účtu.

Peníze poslal zpět

V minulých dnech však částka putovala opět zpátky na účet Českých drah. A to dobrovolně. Podle serveru Lidovky.cz Ruttner zřejmě zareagoval na rozhodnutí Ústavního soudu, který případ vrátil k novému projednání. Podle soudu Ruttner mohl jednat v rozporu s dobrými mravy, i když nemusel chtít svého zaměstnavatele poškodit. „Můžeme potvrdit, že jsme v návaznosti na rozhodnutí Ústavního soudu obdrželi spornou částku. Nyní se kauza vrací Městskému soudu v Praze, který bude věc znovu posuzovat, přičemž je vázán názorem Ústavního soudu,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Nejde o celé odstupné. O část peněz se rozhoduje v jiném sporu. Nynější manažer společnosti Provident Financial Ruttner se nechtěl nijak vyjadřovat. Je však pravděpodobné, že o peníze se bude dál soudit.

31. 05. 2017 Revoluce u Českých drah. Jízdenku zrušíte čtvrt hodiny před odjezdem (e-shop, od září 2017)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-ceske-drahy-zruseni-jizdenek-storno-odjezd-fob-/eko-doprava.aspx?c=A170529_223236_eko-doprava_suj)

Služba, která je roky samozřejmá u soukromých dopravců, dorazila také k Českým drahám. Cestující si díky ní budou moci bezplatně stornovat jízdenky až patnáct minut před odjezdem vlaku. O změně podmínek mluví České dráhy delší dobu, v posledním vydání interního časopisu Železničář ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace Zuzana Čechová uvádí jako termín spuštění září letošního roku. České dráhy kvůli tomu musí změnit smluvní přepravní podmínky. Ty mají umožnit, aby jízdenku na konkrétní vlak zakoupenou přes e-shop bylo možné vrátit bez jakéhokoliv poplatku patnáct minut před odjezdem vlaku.

Stornování jízdenky Českých drah je dosud poměrně komplikovaná záležitost. Podle podmínek na webu Českých drah účtují poplatek deset procent a nejméně 35 korun při zrušení jízdenky den před odjezdem, pokud si nekoupí jízdenku na stejnou nebo delší vzdálenost na jiné datum. V praxi ale České dráhy už ustoupily u jízdenek koupených přes internet od účtování tohoto poplatku, vyřízení storna ale trvá i několik týdnů, než se peníze za neprojetou jízdenku zruší. Pokud zákazníci zruší jízdenku až v den odjezdu, přijdou o polovinu ceny, mohou ale využít jiný spoj během celého dne. „Nově půjde jízdní doklad vrátit beze srážky do patnácti minut před odjezdem zvoleného vlaku,“ potvrdil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Ihned by se zákazníkovi měly připsat i peníze na účet ČD Kredit. Kdo platí jízdenku kartou, dostane peníze později. „U návratků přes systém platebních karet dojde k zadání pokynu bance v okamžiku vyřízení v e-shopu, k připsání částky návratku na účet zákazníka dojde ve lhůtách stanovených zákonem o platebním styku,“ dodal Joklík. Obdobný systém používají dlouho soukromí dopravci. RegioJet nabízí zrušení jízdenky bezplatně patnáct minut před odjezdem, Leo Express do času odjezdu.

31. 05. 2017 Jízda parního vlaku připomene 120 let tratě Protivec – Bochov (3. června 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29178/>)

Jedinečná příležitost čeká na účastníky jízdy parního vlaku z Lužné u Rakovníka do Bochova. České dráhy vypraví v sobotu 3. června zvláštní vlak v čele s lokomotivou „Všudybylkou“ (354.195) při příležitosti 120 let tratě Protivec – Bochov, na niž již řadu let není provozována pravidelná osobní doprava.

Parní vlak odjede pět minut po deváté hodině z Lužné u Rakovníka a přes Jesenici, Lubenec a Chyši zamíří do Bochova, kam přijede v poledne. Na zpáteční jízdu se parní vlak vydá z Bochova ve 13:30 a do Lužné u Rakovníka přijede v 16:05. Zvláštní vlak je sestavený z osobních vozů „Rybáků“.

Jízdní řád parního vlaku Lužná u Rakovníka – Bochov a zpět (3. června 2017)

tam		stanice	zpět	
přij.	odj.		přij.	odj.
	09:05	Lužná u Rakovníka	16:05	
09:18	09:25	Rakovník	15:51	15:53
09:38	09:40	Senomaty	15:40	15:41
09:48	09:50	Pšovlky	15:33	15:34
10:07	10:20	Jesenice	15:13	15:20
10:30	10:38	Blatno u Jesenice	14:47	15:02
10:47	10:50	Lubenec	14:35	14:37
11:08	11:10	Chyše	14:17	14:19
11:20	11:25	Protivec	14:02	14:07
12:00		Bochov		13:30

Ceník jízdného

- Lužná až Pšovlky – Bochov: 160 Kč / děti 6 až 15 let 120 Kč
- Jesenice až Chyše – Bochov: 100 Kč / děti 6 až 15 let 80 Kč
- Chyše – Bochov: 80 Kč / děti od 6 do 15 let 60 Kč