

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2018

OBSAH

01. 09. 2018	OPUŠTĚNÝM NÁDRAŽÍM NA OSOBLAŽSKÉ ÚZKOKOLEJCE SE VRÁTÍ JEJICH PRVOREPUBLIKOVÁ PODoba	3
03. 09. 2018	PRAHA CHCE V BUDOUCNU VÍC ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK I TRATÍ.....	3
03. 09. 2018	VÝPRAVNÍ BUDOVA V TURNOVĚ JE PO ROZSÁHLÉ REKONSTRUKCI	4
04. 09. 2018	KDO MŮŽE ZA VYKOLEJENÝ VLAK? ČESKÉ DRÁHY SE SOUDÍ SE SPRÁVCEM ŽELEZNICE (4. ÚNORA 2014, JINDŘICHOV VE SLEZSKU).....	4
04. 09. 2018	ČESKÉ DRÁHY ŠIKOVNOU KLIČKOU VYDĚLÁVAJÍ NA SLEVÁCH PRO STUDENTY A DŮCHODCE	5
05. 09. 2018	STÁTY VISEGRÁDU SE DOHODLY, ŽE JE PROPOJÍ RYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE (BUDAPEŠŤ – BRATISLAVA – BRNO – OSTRAVA – WARSZAWA)	6
05. 09. 2018	REGIONÁLNÍ DEN PID V ČELÁKOVICÍCH V SOBOTU 8. ZÁŘÍ 2018	6
06. 09. 2018	DOPRAVNÍ FAKULTU UNIVERZITY PROPAGUJE JUBILEJNÍ LOKOMOTIVA (151.006, UNIVERZITA PARDUBICE – DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA)...	7
06. 09. 2018	OPRAVENÉ PENDOLINO SE PO HAVÁRII U STUDĚNKY VRÁTILO NA KOLEJE. ÚPRAVY STÁLY PŘES 200 MILIONŮ (680.003)	8
06. 09. 2018	ČD VRÁTÍ NA KOLEJE DVĚ UNIKÁTNÍ PARNÍ LOKOMOTIVY, PŘEDSTAVUJÍ DŮLEŽITÉ ŽELEZNIČNÍ PAMÁTKY (434.2186, 365.024)	9
06. 09. 2018	SKOMÍRAJÍCÍ TRATĚ NA KRÁLICKU MÁ OŽIVIT LEO EXPRESS	10
07. 09. 2018	K VÝTAHŮM PŘIBUDOU PO MODERNIZACI CHEBSKÉHO NÁDRAŽÍ I ESKALÁTORY	11
10. 09. 2018	REGIOJET LONI PROHLOUBIL ZTRÁTU NA 36 MILIONŮ KORUN.....	11
11. 09. 2018	DOPRAVCI NAŠLI TRIKY, JAK DOSTAT VÍC PENĚZ ZA SLEVY NA JÍZDNÉM... 12	
11. 09. 2018	KRTEK SKONČIL V ČELE ČESKÝCH DRAH. NOVÝM GENERÁLNÍM ŘEDITELEM JE MIROSLAV KUPEC	13
12. 09. 2018	NA NOVÉ KARLOVARSKÉ NÁDRAŽÍ SE VRACÍ PŮVODNÍ LITINOVÉ SLOUPY. 14	
13. 09. 2018	KNIHA O ČESKOSLOVENSKÉ ŽELEZNICI „HISTORIE STÁTNÍCH DRAH 1918–2018“ DNES POKŘTĚNA V BRATISLAVĚ	15
13. 09. 2018	SŽDC ZMĚNÍ ORGANIZAČNÍ STRUKTURU, KONČÍ DVA NÁMĚSTCI.....	15
14. 09. 2018	ČESKÉ DRÁHY ODE DNEŠKA MĚNÍ SYSTÉM SLEV, CESTUJÍCÍ NASMĚRUJÍ DO PRÁZDNĚJŠÍCH VLAKŮ.....	16
14. 09. 2018	ODVOLANÝ ŠÉF KRTEK ČESKÉ DRÁHY ZCELA OPUSTÍ, ODMÍTL BÝT MÍSTOPŘEDSEDOU.....	16
17. 09. 2018	V NĚMECKU ZAČALY JEZDIT VLAKY NA VODÍKOVÝ POHON, PRVNÍ SVĚHO DRUHU (CORADIA ILINT)	16
17. 09. 2018	OBJEM MINERÁLKY NA KOLEJÍCH ROSTE, Z KYSELKY VYJEL UŽ PĚTISTÝ VLAK.....	17
18. 09. 2018	TŘETÍM ČLENEM VEDENÍ ČESKÝCH DRAH SE STAL RADEK DVOŘÁK	18
20. 09. 2018	ČESKÉ DRÁHY VÝROBCE NEDISKRIMINOVALY, ZAMÍTL ÚŘAD STÍŽNOST ALSTOMU.....	18
21. 09. 2018	NA TRATI U DALOVIC, KDE SE NA JAŘE SESUNUL SVAH, JE OPĚT OMEZENÝ PROVOZ.....	18
21. 09. 2018	VÝSTAVBA EJPOVICKÉHO TUNELU FINIŠUJE, PRVNÍ VLAK PROJEDE JIŽNÍM TUBUSEM UŽ ZA DVA MĚSÍCE.....	19
21. 09. 2018	ČESKÉ DRÁHY DOSTALY TĚMĚŘ PADESÁTIMILIONOVOU POKUTU.....	19

21. 09. 2018	ZA HODINU TAM A ZPÁTKY. PRVNÍ RYCHLOVLAKY SPOJÍ HONGKONG S ČÍNOU	20
24. 09. 2018	ZÁJEM O TRATĚ NA JIHU ČECH MAJÍ JEN ČESKÉ DRÁHY, KRAJ JEJICH NABÍDKU NECHCE	20
24. 09. 2018	BÝVALÝ ŠÉF ČESKÝCH DRAH KRTEK DEFINITIVNĚ OPOUŠTÍ NÁRODNÍHO DOPRAVCE	21
25. 09. 2018	EVROPSKÁ KOMISE OBVINILA SLOVENSKÉHO STÁTNÍHO ŽELEZNIČNÍHO DOPRAVCE Z PODVODŮ	22
25. 09. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: VÝSTAVBA ZASTÁVKY NERATOVICE SÍDLIŠTĚ	22
26. 09. 2018	OD 1. ŘÍJNA SE ROZŠÍŘÍ SYSTÉM PID NA ŽELEZNICI AŽ NA SAMOTNÉ HRANICE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, LIDÉ VÝRAZNĚ UŠETŘÍ	22
30. 09. 2018	ČESKÉ DRÁHY VYHLÍŽÍ OBŘÍ FINANČNÍ INJEKCI. SPRÁVCI ŽELEZNIC PRODAJÍ MILIONY ČTVEREČNÍCH METRŮ POZEMKŮ	23
30. 09. 2018	ČESKÉ DRÁHY DOMINOVALY DOPRAVĚ, NYNÍ SOUPEŘÍ S KONKURENCÍ.....	24
30. 09. 2018	SLEVY NA JÍZDNÉM ZVÝŠILY POČET CESTUJÍCÍCH O JEDNOTKY PROCENT	25
30. 09. 2018	NEPŘETRŽITÉ STOUPÁNÍ A VÝŠKOVÝ ROZDÍL PŘES 700 METRŮ. IZRAEL OTEVŘEL RYCHLODRÁHU DO JERUZALÉMA (TEL AVIV – JERUSALEM)	25

01. 09. 2018 Opuštěným nádražím na osoblažské úzkokolejce se vrátí jejich prvorepubliková podoba

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2580118-opustenym-nadrazim-na-osoblazske-uzkokolejce-se-vrati-jejich-prvorepublikova-podoba>)

Nádraží na osoblažské úzkokolejce postupně mění svůj vzhled. Nepotřebné chátrající stavby v květnu odkoupily čtyři obce od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) za 1,65 milionu korun. Pět nádražních budov by tak mělo dostat dřívější prvorepublikovou podobu. Budovy jsou většinou nevyužívané a opuštěné. Kromě Osoblahy a Slezských Rudoltic se do renovace objektů zapojily také obce Liptaň a Bohušov. „Samotná dráha včetně zbylých pozemků zůstává nadále v majetku a údržbě SŽDC,“ uvedla mluvčí organizace Kateřina Šubová.

S rekonstrukcí budov, o jejichž přesném využití se bude ještě jednat, pomohl finančně Moravskoslezský kraj. „Budou tam infocentra a věci, které podpoří cestovní ruch v oblasti. Budou tam půjčovny kol nebo elektrokol, aby si lidé, když přijedou, mohli třeba půjčit kolo, dojet do Krnova a tam ho vrátit,“ řekl starosta Osoblahy Antonín Rous (nestr.), který je členem správní rady společnosti Osoblažská úzkorozchodná dráha. „Dá se říct, že ze 70 procent máme hotovo. Potřebujeme jen udělat věci venku, jako je fasáda, střecha a podobně,“ uvedl starosta Slezských Rudoltic Lumír Pargač (nestr.).

Dříve tam bylo pusto

Nepoužívané nádraží ve Slezských Rudolticích bylo přitom ještě před třemi lety zcela opuštěné. Nyní tam podle zjištění České televize už panuje čilý stavební ruch. Budova se svým vzhledem vrátí do 30. let minulého století. Obnovují se omítky, původní břidlicová střecha a samozřejmě i interiér původní čekárny, výdejny jízdenek i bytu pro přednostu. Podle nadšenců se o to zasloužil i projektant, který informace čerpal v archivech a podle dochovaných dokumentů připravil detailní studii jednotlivých nádražních objektů. Například stavbyvedoucí Zdeněk Caisberger již má pro renovovaný objekt nová okna. „Rámy už dáváme dovnitř, jsou z Krnova. Podobný rám dostanou i dveře,“ podotkl.

První zrekonstruované nádraží ve Slezských Rudolticích bude slavnostně otevřeno 28. září při oslavách 120 let osoblažské úzkokolejky. Obce rekonstruují budovy částečně z vlastních zdrojů, ale doufají také, že prostředky získají i z česko-polského projektu, který se chystají podat. V příštím roce by se podle starosty Rouse měla stihnout minimálně ještě rekonstrukce nádraží v Osoblaze. Všechna nádraží by mohla být opravena během čtyř let.

Osoblažská úzkokolejka vede z Třemešné do Osoblahy. Dráha má atypický rozchod 760 milimetrů a pravidelná osobní doprava na ní je od roku 1898. Je zajímavá i svou klikatostí – na 20 kilometrech je celkem 102 oblouků. Je na ní i nejmenší oblouk v síti SŽDC, který má poloměr pouhých 75 metrů.

03. 09. 2018 Praha chce v budoucnu víc železničních zastávek i tratí

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/praha-chce-v-budoucnu-vic-zeleznicnich-zastavek-i-trati/1658807>)

Pražští radní dnes schválili Strategii rozvoje metropolitní železnice. Bude sloužit jako podklad při řešení budoucí podoby a fungování železnice v Praze, kterou bude připravovat Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Novinářům to dnes řekl náměstek primátorky Petr Dolínek. Podle strategie vzniknou nové železniční zastávky, rozšířeny budou některé tratě, zlepší se vybavení zastávek a intervaly příměstských vlaků budou deset až 15 minut. Vzniknou také vysokorychlostní spojení pro dálkovou dopravu. "Na podzim bude SŽDC zadávat studii řešení tzv. železničního uzlu Praha. Strategie rozvoje metropolitní železnice bude sloužit jako podkladová studie," řekl Dolínek. Železnice je podle něj v Praze plnohodnotnou součástí MHD.

Tratě v Praze jsou na řadě míst přetíženy nebo byla jejich kapacita už vyčerpána. Mezi přetížené patří trať ze Smíchova na hlavní nádraží. Vyčerpána byla kapacita na trati z Berouna či Benešova. Řešením by podle strategie rozvoje bylo jednak rozšíření počtu kolejí, které je nutné třeba mezi Libní a Běchovicemi nebo směrem na Turnov. Druhým řešením je vznik vysokorychlostních spojení, na která se přesune dálková doprava. Ta by byla možná například tunelem ve směru od Plzně, Benešova nebo ze severu od Ústí nad Labem i Liberce. Za jeden z největších nedostatků pražské železnice materiál označuje stav jednokolejné tratě na Kladno, ze které by měla vést odbočka na Letiště Václava Havla. Zcela pak chybí tzv. radiála na Brandýs nad Labem a Mladou Boleslav a schází doplňková spojení mezi některými oblastmi mimo centrum. Mezi další slabá místa metropolitní železnice patří nízký počet zastávek nebo nedostatek míst, kde by bylo možné odstavit

vlaků. Zvýšit se proto má jejich počet. Nové jsou v dokumentu navrženy ve Kbelích, Čakovnicích u zámeckého parku, u Výstaviště na trati na Kladno či Výtoň v Podskalí. Zastávka ve Velké Chuchli se má posunout blíže k zastávce. Zlepšit chtějí tvůrci dokumentu i vybavenost zastávek, které mají být zapojeny do struktury svého okolí nebo zastřešeny v délce nejčastěji zastavujícího vlaku. U vybraných zastávek má vzniknout záchytné parkoviště P+R a rovněž místo pro odkládání jízdních kol. Vlaků by měly využívat celou délku nástupišť, být dvoupatrové a preferovány mají být ty elektrické. V rámci PID je podle dokumentu nutné, aby intervaly vlaků byly deset až 15 minut. "Při takto krátkém intervalu cestující již většinou nevyužívají konkrétní spoj a nemusí tak svůj časový program přizpůsobovat dopravě. Což je velkým bonusem srovnatelným s automobilovou dopravou, kde člověk není svázaný jízdním řádem," píše se v dokumentu.

03. 09. 2018 Výpravní budova v Turnově je po rozsáhlé rekonstrukci

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nadrazi-turnov.html>)

Obyvatelům a návštěvníkům Turnova začala sloužit rekonstruovaná výpravní budova. V prostorách důležitého železničního uzlu Libereckého kraje se právě dnes také otevřela pobočka České pošty. Přesně rok trávající práce na jednopatrovém objektu z druhé poloviny 19. století vyšly Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) na bezmála 30 milionů korun. Zhotovitelem stavby byla společnost Chládek a Tintěra, Pardubice.

Již před časem došlo na turnovském osobním nádraží v souvislosti s výstavbou dopravního terminálu k rekonstrukci odbavovací haly, WC pro veřejnost a osobních pokladen. „Navazující druhá etapa řešila komplexní opravu vnitřních i vnějších prostor. Ve spolupráci s novými nájemci – Českou poštou a Městskou knihovnou – byla zpracována změna projektu během stavby a prostory byly uzpůsobeny jejich požadavkům,“ sdělil Tomáš Drmola, náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku. „Nová pobočka se nachází v místě, kde je velká koncentrace lidí, kteří mohou využít naše služby. Kromě vlakového nádraží je poblíž i autobusový terminál,“ uvedla ředitelka pobočkové sítě České pošty pro severní Čechy Olga Syková a dodala: „Původní pobočka byla v patře a neměla přístup pro imobilní občany. Zároveň zde nebyl přístup po chodníku, ale pouze po veřejné komunikaci, kde je velký provoz. Nová pošta má 3 přepážky v současném designu, z toho je jedna určena právě pro imobilní zákazníky. Další výhodou je fakt, že původní prostory jsme mohli předat balíkovým a listovním doručovatelům, kteří tak mají více prostoru.“

Stavební práce zahrnovaly kromě úpravy vnitřních dispozic také kompletní rekonstrukci podlah, obnovu fasády a výměnu výplní vnějších otvorů. Současně došlo ke kompletní obnově krovů, bednění a krytiny peronního přístřešku, v rámci opravy ocelových sloupů se provedlo jejich otryskání a nátěr. Stavbaři dále vyměnili dřevěné sloupy a instalovali nové LED osvětlení. Opravou prošly rovněž veškeré inženýrské sítě. Ve výpravní budově se dokončila spojovací pasáž a vybudoval nový informační systém. Objekt je po rekonstrukci bezbariérový. Úprava dispozic se týkala i nevyhovujících prostor bývalé restaurace, které dostaly moderní podobu při zachování historického zdobení a říms. Nad restaurací vznikly kancelářské prostory, kde došlo k výměně dřevěných stropních trámů. Půdní prostor byl kompletně zateplen a krovky byly ošetřeny proti dřevokazným houbám. Aktuálně se připravuje třetí etapa rekonstrukce, která zahrnuje křídlo budovy směrem na Liberec. Příslušná projektová dokumentace je nyní v připomínkovém řízení.

04. 09. 2018 Kdo může za vykolejený vlak? České dráhy se soudí se správcem železnice (4. února 2014, Jindřichov ve Slezsku)

Zdroj: iDNES.cz (https://zpravy.idnes.cz/soud-zaloba-cd-szdc-0aq-/domaci.aspx?c=A180904_112153_domaci_bja)

Kdo může za to, že kvůli stromu, který spadl na trať, vykolejil vlak? Tuto otázku musí řešit Obvodní soud pro Prahu 1, který rozhoduje spor Českých drah a Správy železniční dopravní cesty, první svého druhu. Zatímco dráhy požadují odškodné s odůvodněním, že měl být strom preventivně odstraněn, správce se hájí, že za nehodu mohlo počasí. Dotyčná nehoda se odehrála před čtyřmi roky. Čtvrtého února kolem šesté hodiny ranní, ještě za tmy, narazil vlak jedoucí z Jindřichova ve Slezsku do spadlého dubu a následně vykolejil. České dráhy pak požádaly Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) o odškodnění zhruba ve výši 1,2 milionu korun. Nárok zdůvodnily zanedbanou prevencí.

Dráhy se ve sporu opírají o zprávu drážní inspekce, která konstatovala, že zásadní příčinou vykolejení bylo „neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy“, tedy tří dubů rostoucích u dráhy v dopadové vzdálenosti od koleje. O což se měl podle inspektorů postarat správce

trati. „Provozovatel dráhy prohlídku udělal, nicméně stromy nevyhodnotil jako ohrožení bezpečnosti,“ uvedl u soudu jako svědek ředitel Územního inspektorátu Ostrava Drážní inspekce Petr Maikranz. A dodal, že v roce 2013 registruje inspekce 86 případů srážky vlaku s překážkou v podobě spadlého stromu, z čehož vyplývá, že strom nacházející se v dopadové vzdálenosti od provozované koleje zdrojem nebezpečí evidentně je. Maikranz upřesnil, že provozovatel dráhy si riziko uvědomoval, protože požádal o povolení k odstranění stromů příslušný obecní úřad s odůvodněním, že žádá o odstranění potenciálního nebezpečí. Nakonec však SŽDC vykácela okolní dřeviny, ale vzrostlé stromy ponechala. Šetření podle svědka vyloučilo, že by za srážku mohl strojvedoucí, protože byla tma a tak neměl šanci vlak ubrzdit. Inspekci se nepodařilo zjistit, jak dlouho stromy na trati ležely. Poslední vlak místem projel předchozí den v půl osmé večer.

Zanedbali kontrolu?

Právní zástupce Českých drah Jakub Jáč u soudu poukázal na skutečnost, že poslední komplexní prohlídku v daném úseku provedla SŽDC devět měsíců před nehodou, což je podle něj nevyhovující. A dodal, že prohlídky prováděné z vlaku jsou nedostatečné a důkladná kontrola mohla nehodě zabránit. Naopak zástupkyně protistrany Barbora Marešová přinesla dokumenty, podle nichž daný úsek trati pracovníci SŽDC prozkoumali na konci ledna, zhruba týden před nehodou. „Nelze stanovit, aby každou hodinu nebo každý den byla železniční síť ze strany žalované kontrolována,“ sdělila Marešová. U soudu se zaštitila stanoviskem Českého hydrometeorologického ústavu, že v dané lokalitě se prohnal silný vítr, jehož následkem stromy spadly. Na nich nebyly zjištěny jakékoli známky hniloby a vyvrátily se i s balem, což je podle Marešové znak, že byly zdravé. „Nelze požadovat, aby všechny stromy podél dráhy byly vykáceny vzhledem k rozhodnutí České inspekce životního prostředí a následně i rozsudkem Městského soudu,“ uvedla Marešová. Soud podle ní již dříve konstatoval, že životní prostředí je postavené nad drážní zákon. Jáč namítl, že stanovisko inspekce životního prostředí bylo vydáno až po nehodě. Navíc se v něm řeší preventivní kácení bez povolení.

Postavení inspekce životního prostředí a drážního zákona nakonec vyřešila novela zákona, která vstoupila v účinnost loni na jaře. Nově je možné kácet dřeviny u trati i bez souhlasu inspekce životního prostředí, stačí to nahlásit patnáct dnů předem. V případě rozporů má poslední slovo Drážní úřad. Soud si po vyslechnutí závěrečných řečí dal čas na rozhodnutí. Verdikt vynese za týden.

04. 09. 2018 České dráhy šikovnou kličkou vydělávají na slevách pro studenty a důchodce

Zdroj: Novinky.cz (<https://www.novinky.cz/ekonomika/482253-ceske-drahy-sikovne-vydelavaji-na-slevach-pro-studenty-a-duchodce.html>)

České dráhy při výpočtu 75procentní slevy pro studenty a důchodce vycházejí z kilometrového tarifu, nikoli z akčních cen, za které se nabízejí lístky na pokladně. Díky tomu získají od státu více na vyplácených kompenzacích. Upozornili na to soukromí dopravci. Slevy začaly platit v sobotu 1. září. Metodu výpočtu cen národního dopravce ve svých vyjádřeních komentovali konkurující soukromé společnosti. „Slevy pro studenty a seniory počítáme na rozdíl od ČD z cen jízdének, které jsou platné v daném spoji a za které cestující reálně cestují. Nebudeme slevy počítat z nějakého dražšího imaginárního základního jízdného, které si dneska na klíčových trasách de facto nikdo ze zákazníků nekupuje,“ řekl Novinkám mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. „Slevy počítáme z obyčejného jízdného ve druhé vozové třídě Economy. Tedy z ceny plného jízdného, které lze v okamžiku nákupu reálně zakoupit, nikoliv z nějakého fiktivního tarifu,“ přidal se mluvčí Leo Express Emil Sedlařík.

Stát zaplatí víc, ministerstvo to posvětilo

České dráhy uvedený postup výpočtu nepopírají. Tvrdí, že postup stanovení slev konzultovaly s ministerstvem dopravy. To na přístupu dopravce, který ještě zvýší nároky na státní rozpočet, nevidí nic nezákonného, uvedl server Zdopravy.cz. Kompenzace za slevy přitom vyjde stát podle odhadů až na šest miliard korun ročně. „České dráhy při stanovení 'státní' slevy ve výši 75 % ve vnitrostátní dopravě postupují v souladu a podle pokynů MD ČR a toto jízdné vypočítávají povinně ze skutečného obyčejného jízdného, tj. základního ceníku,“ řekl Novinkám mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Například na trase Praha – Ostrava stojí akční jízdenka ČD 295 korun pro dospělého bez slev. Dráhy prodávaly v sobotu na tyto spoje jízdné pro důchodce za 121 korun, což znamená výpočet z jízdného 484 Kč. Z toho 363 korun doplatí stát. ČD sice u tzv. superakčních jízdének počítají slevu z nejnižší jízdenky na trase, tento tarif ale používají jen na několika málo tratích. O kolik díky slevám ve vlacích přibýlo cestujících, dokáží dopravci podle svých vyjádření spočítat až za nějaký čas. První víkend po prázdninách bývá obvykle vyprodáný, některým společnostem přibývali meziročně cestující i bez vlivu slev. Všichni velcí dopravci ale počítají s tím, že pokud to bude potřeba, posílí operativně spoje.

Slevy na jízdné

S prvním zářijovým dnem začaly platit výrazné slevy na jízdném, které na jaře schválila vláda. Týkají se cestujících od 6 do 18 let, studentů od 18 do 26 let a cestujících starších 65 let. Cestující těchto kategorií mohou nově využívat jízdenky se slevou 75 procent. Slevy platí pouze ve 2. třídě, jízdného v 1. třídě se vládní nařízení netýká. Podle vyhlášených podmínek budou moci využít slevu i cestující do zahraničí. „Státní slevu“ dostanou cestující, kteří na ni prokážou nárok, tedy včetně cizinců, kteří jsou v ČR např. na turistické cestě.

05. 09. 2018 Státy Visegrádu se dohodly, že je propojí rychlostní železnice (Budapešť – Bratislava – Brno – Ostrava – Warszawa)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/staty-visegradu-se-dohodly-ze-je-propoji-rychlostni-zeleznice/1659697>)

Státy visegrádské skupiny (V4) se dohodly, že je propojí rychlostní železnice. Povede z Budapešti přes Bratislavu a Brno do Varšavy a mělo by být možné po ní jezdit rychlostí až 250 km za hodinu. Ministerstva dopravy Maďarska, Polska, Slovenska a České republiky zadají studii proveditelnosti stavby, řekl dnes agentuře MTI na jednání v polské Krynici maďarský ministr zahraničních věcí Péter Szijjártó. Studie by podle ministra měla být hotova příští rok na podzim. Maďarská vláda na ni vyčlení 1,5 miliardy forintů (117,8 milionu Kč). Szijjártó se v Polsku účastní 28. Krynického ekonomického fóra, kterému se přezdívá východoevropský Davos. Podle webu českého velvyslanectví ve Varšavě jde o největší konferenci tohoto typu v regionu střední Evropy. Pravidelně se jí účastní zástupci ekonomických a politických elit nejen z těchto zemí. Z Česka se do Krynice vydal ministr dopravy Dan Ťok.

05. 09. 2018 Regionální den PID v Čelákovících v sobotu 8. září 2018

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30222/>)

V sobotu 8. září 2018 cca od 9:00 do 17:00 se bude konat další Regionální den Pražské integrované dopravy, který se uskuteční ve středočeských Čelákovících. Tamní vlakové nádraží prošlo rozsáhlou modernizací a pro návštěvníky zde bude od 10:00 zajištěna organizovaná exkurze po této stanici. Hlavním magnetem pro návštěvníky budou jako obvykle jízdy historickými vlaky i autobusy. Na akci se můžete dostat mimořádnými jízdami parního vlaku taženého lokomotivou „Šlechtična“, legendární pantografovou jednotkou řady 451 „Žabotlam“ nebo vlakovou soupravou složenou z historických patrových vozů tažených elektrickou lokomotivou „Bobina“, jež budou odjíždět z pražského hlavního nádraží. Zde si můžete čekat na vlak zpestřit prohlídkou prezidentského salónku, který je součástí Fantovy budovy. Ten bude zpřístupněn veřejnosti v rámci Dnů evropského kulturního dědictví. Z Čelákovíc bude do nedalekého Mochova jezdit navíc motorový vůz řady 830. Speciální program připravilo i samotné město Čelákovice, které pro návštěvníky přichystalo zajímavá hudební vystoupení skupin z blízkého okolí a Prahy. Kromě kulturního programu se můžete těšit i na tradiční doprovodný program:

- informační stánky PID, ČD a města Čelákovice
- tradiční workshop PID pro děti
- atrakce pro děti
- stánky s občerstvením
- prohlídka nejstaršího českého skanzenu lidové architektury v Přerově nad Labem
- prohlídka renesančního zámku v Brandýse nad Labem

Do Přerova a Brandýsa nad Labem vás dovezou oblíbené historické autobusy, tentokrát bude možné se zdarma svézt autobusy Škoda 706 RTO a Karosa ŠD11 Tourist. Každý cestující navíc dostane při nástupu do vozidla speciální slevenku pro návštěvu přerovského skanzenu nebo brandýského zámku.

Odjezdy historických vlaků:

- Parní vlak tažený lokomotivou Šlechtična:
 - vlak vyjede z Prahy hlavního nádraží v 9:56 do Nymburka, odkud se bude vracet do Prahy ve 13:08

- další jízda z Prahy hlavního nádraží bude ve 14:56 do Lysé nad Labem, odkud se na zpáteční cestu vydá v 17:01, zpátky do Prahy přijede v 17:54
- Elektrická jednotka 451 „Žabotlam“:
 - odjezdy z Prahy hl. n.: 9:44, 11:44, 13:44, 15:44
 - odjezdy z Lysé nad Labem: 10:40, 12:40, 14:40, 16:40
- Elektrický vlak s patrovými vozy tažený lokomotivou „Bobina“:
 - odjezdy z Prahy hl. n.: 10:44, 12:44, 14:44
 - odjezdy z Lysé nad Labem: 11:40, 13:40, 15:40
- Motorový vůz řady 830:
 - odjezdy z Čelákovic: 10:13, 11:13, 12:13, 13:13, 14:13, 15:13, 16:13
 - odjezdy z Mochova: 10:37, 11:37, 12:37, 13:37, 14:37, 15:37, 16:37

Odjezdy historických autobusů:

- Škoda 706 RTO:
 - odjezdy z Čelákovic: 9:55, 10:55, 11:55, 12:55, 13:55, 14:55, 16:25
 - odjezdy z Přerova nad Labem: 10:05, 11:05, 12:05, 13:05, 14:05, 15:05, 16:35
- Karosa ŠD11 Tourist:
 - odjezdy z Čelákovic: 9:25, 10:25, 11:25, 12:25, 13:25, 14:25, 15:25
 - odjezdy z Brandýsa nad Labem od zámku: 9:54, 10:54, 11:54, 12:54, 13:54, 14:54, 15:54, 16:34

Podrobné informace včetně jízdních řádů najdete na <https://pid.cz/regionalni-den-pid-v-celakovicich-8-9-2018/>.

06. 09. 2018 Dopravní fakultu univerzity propaguje jubilejní lokomotiva (151.006, Univerzita Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/dopravni-fakulta-univerzity-pardubice-lokomotiva-151-pcm-pardubice-zpravy.aspx?c=A180906_093304_pardubice-zpravy_jah)

Dopravní fakulta Jana Pernera na pardubické univerzitě dostala k 25 letům své existence lokomotivu se speciálním polepem. Lidé ji mohou potkávat nejčastěji na trati Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Žilina a Praha – Ústí nad Labem. Lokomotiva 151 006-4 nese barvy Českých drah i Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, tedy modrou a bílou. Je na ní také nápis symbolizující dlouholeté partnerství fakulty s drahami: „Jedeme v tom spolu“. „Je nádherná, jsem maximálně hrdý. Perfektně je udělané fakultní logo i slogan Svět je v pohybu. Těším se, až se s lokomotivou svezu,“ řekl při slavnostním křtu lokomotivy Ondřej Mach, student třetího ročníku dopravní fakulty, oboru technologie a řízení dopravních systémů.

Základem barevného provedení lokomotivy jsou odstíny modrých a bílých barev, které používá dopravce i fakulta. Samotná univerzita používá červenou barvu, proto je v designu zakomponována také.

Grafika je provedena celozbovým polepem fólií. „Cílem bylo vedle propagace školy vyjádřit eleganci a dynamiku, korunovanou znakem univerzity s latinským nápisem ‚Universitas Pardubensis‘. Projekt od zrodu myšlenky až po realizaci trval více než rok,“ uvedl Radovan Soušek, proděkan pro rozvoj Dopravní fakulty Jana Pernera, který tento symbolický společný partnerský projekt inicioval. Historie elektrické lokomotivy řady 151 se začala psát před čtyřiceti lety. Původně byly lokomotivy určeny pro rychlost do 140 kilometrů za hodinu, v letech 1998 až 2008 jich byla část modernizována pro provoz rychlostí 160 kilometrů za hodinu.

Při příležitosti významného výročí fakulty se koná v Pardubicích ve čtvrtek a v pátek VII. mezinárodní vědecká konference s názvem „Efektivní dopravou k udržitelné mobilitě“. Část programu konference je spojena s Dopravní konferencí 2018 pořádané v Pardubicích Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě. V programu vědecké konference vystupují přední domácí i zahraniční odborníci, manažeři a experti z praxe, kteří diskutují o nejnovějších trendech a vědeckých



poznacích z oblasti dopravy a možnostech jejich aplikace v praxi s přihlédnutím k principům udržitelné dopravy.

06. 09. 2018 Opravené Pendolino se po havárii u Studénky vrátilo na koleje. Úpravy stály přes 200 milionů (680.003)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2586532-opravene-pendolino-se-po-havarii-u-studenky-vratilo-na-koleje-upravy-staly-pres-200>)

Pendolino zničené při nehodě u Studénky se po více než třech letech vrátilo do ostrého provozu. Kromě opravy řídicího vozu soupravy nechali železničáři ve vlaku obnovit vnitřní vybavení. Jednotka by ve čtvrtek měla ujet skoro čtrnáct set kilometrů. V červenci 2015 vlak narazil ve Studénce na Novojičínsku ve více než 140kilometrové rychlosti do polského kamionu, který vjel na červenou na železniční přejezd a zůstal tam stát. Při srážce zemřeli tři lidé a desítky dalších se zranily.



Oprava poškozené soupravy, při které musela italská továrna Alstom řídicí vůz vyrobit z velké části znovu, stála přes dvě stě milionů korun.

Po jarním návratu přišla na řadu oprava interiéru. Modernizací, při které vlaky dostaly nová sedadla, vizuální informační systém, dětské kino, nové obložení stěn a nové toalety, prošla i ostatní pendolina. Náklady na modernizaci interiéru jednoho vlaku se pohybují kolem pětatřiceti milionů. Opravená souprava vyrazila ve čtvrtek v 7:10 hodin z pražského hlavního nádraží a po více než sedmihodinové jízdě by měla dorazit do Košic. Po krátké přestávce se vrátí do Prahy. Jednotka bude podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského fungovat v provozu stejně jako ostatní pendolina. V příštích dnech se tak může objevovat na jiných spojích, především na hlavní části linky mezi Prahou a Ostravou, ale také na spojích Bohumín – Praha – Cheb/Františkovy Lázně.

Soupravy pendolino s maximální rychlostí 230 km/h jsou nejrychlejší vlaky v České republice. Na tuzemské železnici však mohou jezdit jen 160 km/h. Poprvé byla pendolina uvedena do zkušebního provozu před Vánocemi 2004, od prosince 2005 jezdí pravidelně na trase Praha – Ostrava a dalších exponovaných tratích. Nehoda, po níž se nyní pendolino vrací na trať, není první, která se ve Studénce na Novojičínsku odehrála. Před deseti lety, 8. srpna 2008, tam na železniční trať spadl rekonstruovaný silniční most. Do jeho trosk narazil mezinárodní rychlík Comenius. Na místě zahynuli čtyři ženy a dva muži, dva zranění zemřeli později. Zraněno bylo 95 cestujících, z toho devět těžce. Někteří mají doživotní následky. Policie obvinila a státní zástupce obžaloval deset lidí z obecného ohrožení. Šlo o manažery i pracovníky stavebních firem, živnostníka či jednoho úředníka. Loni je soud všechny zprostil obžaloby. Odvolací soud ještě nezasedl.

Nehoda u Studénky

Polský řidič vezoucí náklad plechů z Polska do Maďarska podle obžaloby na železniční přejezd vjel 22. července v době, kdy už 30 sekund svítila červená výstražná světla. Na kolejích jej uvěznily závory. Řidič mohl závory prorazit, ale neudělal to.

- Vlak, který do kamionu narazil, jel těsně před nehodou rychlostí okolo 160 kilometrů v hodině. Strojvedoucí stihl rychlost snížit na přibližně 140 kilometrů za hodinu.
- Při nehodě zemřeli tři lidé a dvě desítky dalších byly zraněny.
- Vlak po srážce před sebou tlačil některé části kamionu, které začaly hořet, cestou postupně odpadávaly (motor byl nalezen cca 200 metrů od místa nárazu) a zraňovaly lidi okolo trati. Vlaková souprava zastavila asi po 500 metrech.
- Kabina kamionu se po nárazu odtrhla od zbytku vozidla a zůstala téměř nepoškozena. Řidič z ní v šoku vystoupil až po srážce. Podle policie neřídil pod vlivem alkoholu, srážkou nebyl zraněn a policisté jej zadrželi.
- Událost se stala asi 1,5 km od místa železniční nehody ze srpna 2008, při níž zahynulo 8 lidí.
- V roce 2016 byl řidič odsouzen k osmi a půl letům vězení. Soud mu také uložil desetiletý zákaz řízení. Rozsudek byl pravomocný, nikdo se neodvolal.

Pendolino

- Sedm jednotek vlaků pendolino představuje pro České dráhy i po téměř 13 letech provozu prémiové vozy a dopravce je plánuje i do dalších let nasazovat na rychlé expresní linky.

- Patří ale také k nejkontroverznějším nákupům Českých drah. Jedna sedačka dopravce vyšla na téměř 1,9 milionu korun. Dráhy navíc původně plánovaly pořídit deset těchto vlaků. V roce 1995 proto uzavřely kontrakt s mezinárodním konsorciem ČKD, MSV Studénka, Fiat Ferroviaria a Siemens pro linku Berlín – Praha – Vídeň. Po krachu ČKD však dráhy dostaly nakonec jen sedm souprav, které dodala italská firma Fiat Ferroviaria, aktuálně součást koncernu Alstom. Hodnota kontraktu přesáhla čtyři miliardy korun.

- České tratě navíc neumožňují využít plný potenciál pendolina. Vlak může díky zabudované konstrukci s naklápěcí skříní jet rychlostí přes 230 km/h. V Česku však tyto vlaky jezdí v pravidelném provozu maximálně 160 km/h, protože vyšší rychlost tuzemské železnice zatím nedovolují.

- Poprvé byly u nás vlaky pendolino uvedeny do zkušebního provozu před Vánocemi 2004, od prosince 2005 pak pendolino jezdí pravidelně na trase Praha – Ostrava a dalších exponovaných tratích. Krátce po zahájení pravidelného provozu měla pendolina problém se sérií poruch, později však již jezdila bez větších problémů. Za tu dobu najela pendolina v Česku více než 28 milionů kilometrů, což je v průměru přes čtyři miliony kilometrů na jednotku.

- Dnes jezdí vlaky Pendolino na trase Ostrava – Olomouc – Pardubice – Praha, navíc jednou denně spojují Prahu se slovenskými Košicemi a dvakrát denně Ostravsko a Prahu se západem Čech. Zastavují pouze v nejvýznamnějších stanicích.

- Vlaky pendolino nabízí velkokapacitní klimatizované vozy s bistroem a roznáškovou službou. Je možné se v nich připojit k internetu nebo dobít telefon či notebook. Na rozdíl od vozů railjet, které platí za další z vlakových lodí Českých drah, je místenka nutností.

- Vozy prochází od roku 2017 modernizací, která by u jedné soupravy měla vyjít na zhruba 35 milionů korun. Renovovaná pendolina dostanou nová sedadla, vizuální informační systém, dětské kino, nové obložení stěn a zmodernizované toalety.

- Vlaky pendolino, které bylo prvním rychlovlakem využitým na italských vysokorychlostních tratích, oslavily na konci letošního května 30 let od své první jízdy. Italský železniční dopravce FS je poprvé nasadil do provozu 29. května 1988 na trati z Říma do Milána. Jízda tehdy trvala 3 hodiny a 58 minut, což bylo o hodinu méně, než do té doby potřebovaly nejrychlejší expresy. Nyní jezdí po celém světě 186 těchto vlaků v různých provedeních.

06. 09. 2018 ČD vrátí na koleje dvě unikátní parní lokomotivy, představují důležité železniční památky (434.2186, 365.024)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30219/>)

V rámci péče o železniční technické dědictví se rozhodly České dráhy vrátit na koleje dvě významné železniční technické památky. Jedná se o populární lokomotivu 434.2186 „čtyřkolák“, která byla v uplynulých desetiletích ozdobou nostalgických jízd v Praze a okolí, a po 50 letech se do provozu vrátí zástupkyně první v Československu zkonstruované řady parních lokomotiv. „České dráhy se jako národní dopravce hlásí k záchraně a péči o naše národní technické dědictví. V rámci našeho železničního muzea v Lužné u Rakovníka a jeho poboček se staráme o několik desítek provozních i neprovozních historických lokomotiv a vagónů různých typů. Ilustrují vyspělou technickou tradici v našich zemích a umění našich otců a dědů. Výjimečným příkladem jejich umu jsou i obě parní lokomotivy, které jsme nyní poslali do opravy. Chceme je uvést do provozního stavu, aby je mohli v plné kráse, zahalené oblaky páry, obdivovat i budoucí generace,“ říká Miroslav Kupec, člen představenstva odpovědný za techniku, servis a majetek a upozorňuje na některé nové komplikace, které s ochranou národního technického dědictví souvisejí: „S otevíráním trhu osobní dopravy a soutěžením výkonů ve veřejné dopravě je však stále větší tlak na úspory, které se mohou v budoucnosti dotknout i našich technických památek, které patří k národnímu dědictví. Proto považujeme za nutné v blízké budoucnosti vyřešit systém péče a financování těchto unikátů, které dokumentují naši národní historii v oblasti techniky.“

Stoletá parní lokomotiva 434.2186 byla až do loňského roku v provozu, kdy ji propadla platnost tlakové zkoušky kotle. Desítky let představovala ikonu nostalgických jízd v okolí Prahy, především na Posázavském pacifiku. V současnosti byla zahájena její oprava opět do provozního stavu, kterou provede pracoviště muzejního depa přímo v Lužné u Rakovníka. Specializovanou opravu kotle pak provede kolínská firma SEA. Do provozu by se mohla tato lokomotiva vrátit ve druhé polovině příštího roku.

Druhý opravovaný stroj představuje jedinečná lokomotiva 365.024. Jedná se o první samostatnou československou konstrukci lokomotiv vyprojektovanou ve svobodném Československu. Symbolicky je tak zahájena její oprava v roce 100. výročí Československé republiky. Řada 365.0 má tak

výjimečné a symbolické postavení v historii československé železnice a dopravního strojírenství. Lokomotiva 365.024 byla 51 let odstavena na různých místech, většinou vystavena povětrnostním vlivům a postupně chátrala. České dráhy se rozhodly tento historicky významný stroj opravit do provozního stavu. Rozsah oprav si tak vyžádal zajištění prací ve specializovaných dílnách DB v německém Meiningenu, které se specializují na záchranu parních lokomotiv z celé Evropy. V současnosti byl do dílen odeslán pojezd lokomotivy a další součásti tam budou převezeny v průběhu samotné opravy. Obnovená kráska by se mohla vrátit do České republiky v provozním stavu do konce příštího roku. Tendr lokomotivy prochází opravou v ŽOS Nymburk.

Unikátní historické stroje se představují

Řada 365.0 představuje první typ parních lokomotiv zkonstruovaný ve svobodném Československu. V letech 1921 až 1924 vyrobila firma První Českomoravská továrna na stroje v Praze Libni, později lokomotivka ČKD Praha, celkem 40 strojů původně určených pro rychlíky a pro těžké dálkové osobní vlaky. Jejich maximální rychlost byla 90 km/h a výkon přibližně 1 500 koňských sil. V počátku provozu byly soustředěny např. v depech v Praze-Nuslích (dnes Vršovice), České Budějovice a Přerov, odkud vyjížděly na hlavní československé tratě. Koncem 20. let 20. století je z prestižních výkonů začaly vytlačovat modernější „mikáda“ řady 387.0. Přesto byly poslední lokomotivy vyřazeny a předány do kovošrotu až v roce 1972. Jejich provoz na přelomu 60. a 70. let ukončila intenzivní motorizace ČSD. Tendr 818.021, který bude k lokomotivě připojen, uveze 11 kubíků uhlí a 18 kubíků vody.

Parní lokomotiva 434.2186 loni oslavila sté narozeniny. Vyrobená byla v roce 1917 v lokomotivce Breitfeld & Daněk ve Slaném pro Císařsko-královské státní dráhy. Patří mezi lokomotivy řady 170 vyráběné v několika lokomotivkách v rakousko-uherské monarchii v počtu několika set kusů. Československé státní dráhy jich převzaly více než 300 a dalších 70 si nechaly po roce 1918 ještě dodatečně vyrobít – označily je řadou 434.0. Jejich maximální rychlost byla 60 km/h a výkon kolem 1 300 až 1 400 koňských sil. Díky tomu utáhly na rovině vlak o hmotnosti 1400 t rychlostí 58 km/h, na stoupání 5‰ vlak o hmotnosti 600 t rychlostí 51 km/h a stejnou hmotnost na sklonu 10 ‰ rychlostí 30 km/h. Hmotnost v provozu je skoro 70 tun. Její tendr pojme 8 kubíků uhlí a 16 kubíků vody. Původně rakousko-uherské lokomotivy byly Československými státními drahami modernizované v letech 1924 až 1947. Lokomotivy nové řady 434.2 našly během svého života velmi rozličné uplatnění a dopravovaly všechny typy vlaků od rychlíků, přes osobní spoje až po nákladní vlaky. Stroj 434.2186 dosloužil v pravidelném provozu s koncem parní trakce u ČSD a pak byl deponován pro nostalgické vlaky v pražském depu ve Vršovicích.

06. 09. 2018 Skomírající trať na Králícku má oživit Leo Express

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/leo-express-zeleznice-kralicko-hanusovice-f21-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180906_425425_pardubice-zpravy_jah)

Pardubický kraj hodlá svěžit společnosti Leo Express vedle tratě z Ústí nad Orlicí do Mlýnického Dvora i provoz navazující lokálky z Dolní Lipky do Hanušovic. Trať, kde zůstaly jen víkendové spoje, by tak podle místních mohla dostat zase šanci. „V rámci snahy o liberalizaci prostředí na železnici a zkvalitnění služeb chceme zahájit konkrétní jednání o uzavření smlouvy na tyto dvě tratě. Čeká nás však ještě řada jednání,“ uvedl náměstek hejtmána pro oblast dopravy Michal Kortyš (ODS). Je podle něj nutné vyjasnit nejen sankční mechanismus, ale také spolupráci s tarifem IREDO, či způsob prodeje jízdních dokladů.

Dvacet kilometrů dlouhá trať mezi Dolní Lipkou a Hanušovicemi, ležícími v Olomouckém kraji, prochází kvůli politikům v posledních letech turbulencemi. Nejdříve na ni Pardubický kraj přestal platit provoz, pak tam vlaky vrátil, ale letos kvůli malému počtu cestujících a neschopností domluvit se s Olomouckým krajem na financování nechal jen víkendové spoje. Leo Express tvrdí, že tato malá železnice má budoucnost. „Trať 025 má potenciál v turistické dopravě v oblasti Králícka a Jeseníků. Věříme, že s moderními vozidly a lepší návazností přivedeme na tuto trať více cestujících. Vzhledem k probíhajícím jednáním nyní, bohužel, nemůžeme nabídku blíže komentovat,“ uvedl mluvčí Leo Express Emil Sedlařík.

Je šance na přímé spojení s polskou Wroclawí

Trochu podobný je i příběh tratě z Ústí nad Orlicí do Mlýnického Dvora, protože původně vlaky zajížděly do čtyři kilometry vzdálených Štítů. Nicméně toto město leží v Olomouckém kraji a od letošního června už vlaky končí v Mlýnickém Dvoře. „Přitom lidé pravidelně dojíždějí přes hranici kraje. Od nás jezdí do Štítů, z Hanušovic zase do Králík. Bohužel se kraje nedokázaly dohodnout,“ uvedla starostka Králík Jana Ponocná. Avizovaný příchod soukromníka opatrně vítá s tím, že by mohl zajistit, aby spoje navazovaly a dávaly smysl. „Pro něj bude totiž ekonomicky výhodné, aby tím jezdili

lidi, takže se bude snažit, aby spoje byly pro cestující zajímavé. To je pro nás naděje," uvedla starostka.

Pokud se Pardubický kraj s Leo Expressem dohodne, na obou tratích se objeví nové soupravy. „Nedávno jsme oznámili pořízení vozidel, která jsou ideální právě pro regionální závazkovou dopravu. Jedná se celkem o 15 jednotek Lint od výrobce Alstom, z toho jedenáct s kapacitou 120 míst a čtyři s kapacitou 70 míst. Všechny jednotky jsou nízkopodlažní, klimatizované, vybavené wi-fi připojením a zásuvkami, včetně USB," uvedl Emil Sedlařík. Podle zástupců kraje je bonusem spolupráce se soukromíkem také možnost přímého spojení regionu s polskou Wroclawí, kam momentálně neexistuje žádné přímé spojení a je vždy nutné přesezat v Dolní Lipce. „Leo Express je v úzkém kontaktu s polským dopravcem, který by paralelně k Leo Expressu mohl zajišťovat další páry vlaků. Stávající jednotky typu Stadler FLIRT jsou navíc jedinými elektrickými jednotkami schválenými zároveň pro provoz v České republice i v Polsku," řekl Kortyš. Firma podle hejtmana Martina Netolického nabízí zajištění navazující autobusové dopravy v turisticky exponované oblasti, nebo také provoz nostalgických jízd v letním období až do Hanušovic.

Pardubický kraj jednal o provozování všech tratí po roce 2019 se třemi zájemci. Regio Jet nabídku nepředložil, Leo Express projevil zájem o dvě tratě, a tak o zajištění dopravy na území celého kraje nyní vyjednává Michal Kortyš už jen s Českými drahami.

07. 09. 2018 K výtahům přibudou po modernizaci chebského nádraží i eskalátory

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/modernizace-vlakove-nadrazi-cheb-eskalatory-szdc-f72-/vary-zpravy.aspx?c=A180905_425191_vary-zpravy_ba)

Modernizace chebského nádraží, která začala v polovině června, se dotkne i přístupových schodišť k jednotlivým nástupištím. Přestože v původním projektu měla být bezbariérovost nádražní budovy zajištěna pouze výtahy, nakonec v rámci rekonstrukce podchodu přibudou také eskalátory. Chebské radnici se podařilo domluvit, aby investor kývl na návrh udělat v projektu změnu. „Výtahy jsme uvítali. Je to pro vozíčkáře, lidi s pohybovým omezením nebo rodiče s kočárky konečně šance, jak se bezpečně a pohodlně dostat z nádražní haly k vlaku a opačně. Ale napadlo nás, že by bylo vhodné, kdybychom kromě výtahů na chebském nádraží měli i pohyblivá schodiště. Lidé by se nemuseli do schodů tahat s těžkými kufry a taškami," vysvětlil starosta Zdeněk Hrkal. Ten začal se zástupci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem celé akce, jednat o změnách již hotového projektu. „Ukázalo se, že žádný nápad není předem ztracený. Na SŽDC uznali, že moderní nádraží v 21. století by eskalátory mít mělo. Už se pracuje na změně projektu. Novinka má začít sloužit v průběhu příštího roku," dodal Hrkal s tím, že snahu Chebských podpořil také kraj. Oprava chebského železničního uzlu zahrnuje úpravy nástupišť a kolejiště za celkem půl miliardy korun. Úpravy se dotknou i zastřešení a osvětlení peronů. Rekonstrukcí projde také podchod. Vše za běžného provozu. Hotovo má být v září příštího roku.



10. 09. 2018 RegioJet loni prohloubil ztrátu na 36 milionů korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-loni-prohloubil-ztratu-na-36-milionu-korun/1661059>)

Ztráta železničního dopravce RegioJet se loni meziročně téměř ztrojnásobila. Z 13,3 milionu korun v roce 2016 vzrostla v roce 2017 na 35,8 milionu. Vyplyvá to z výroční zprávy a tiskové zprávy firmy. Výsledky byly ovlivněny investicemi do nové linky a nákupem vozů, sdělil ČTK mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Počet lidí, které vlaky RegioJetu loni přepravily na českých a mezinárodních linkách, stoupl meziročně zhruba o čtvrtinu na 4,67 milionu. K nárůstu podle firmy pomohlo zavedení tří párů spojů mezi Prahou, Brnem a Bratislavou od prosince 2016.

Dopravci loni vzrostly tržby na 1,1 miliardy korun. Zároveň ale také RegioJetu v roce 2017 meziročně stouply celkové dluhy o více než 300 milionů korun na miliardu. Počet zaměstnanců RegioJetu loni stoupl oproti roku 2016 o více než stovku na 496. Firma od prosince 2017 provozuje čtyři nové spoje na trase Praha – Brno – Vídeň. Právě náklady na její zavedení nebo koupě nových moderních vagonů ovlivnily podle mluvčího RegioJetu hospodářské výsledky společnosti. "Meziročně se počet nových spojů zvýšil o více než 40 procent. Současně RegioJet výrazně investoval do pořízení nového vozového parku. Jednalo se jak o pořízení a financování čtyř nových vícesytémových lokomotiv Bombardier Traxx, stejně jako o dalších 16 nových moderních vozů Astra," uvedl Ondrůj. "Další podstatný vliv na výsledek měly také kurzové rozdíly spojené s pořízením nových vozů," doplnil.

Investice podle něj pomohly k nárůstu počtu cestujících. Třeba samotný provoz na klíčové trase Praha – Ostravsko – Košice byl loni ziskový. Zákazníků přibývá RegioJetu i letos. Za první pololetí tohoto roku přepravil 2,76 milionu cestujících, o 26 procent více než loni za stejnou dobu.

RegioJet vznikl v roce 2009. Od roku 2011 provozuje pravidelnou osobní železniční dopravu na trase Praha – Ostrava – Žilina – Košice a od prosince 2015 na trase Praha – Olomouc – Přerov. Od roku 2012 také její sesterská společnost RegioJet se sídlem v Bratislavě provozuje vnitrostátní železniční dopravu na Slovensku. Dopravce má podle informací na svém webu 127 vozů sestavených většinou do devíti souprav. Základ tvoří vozy od rakouských a švýcarských drah a RegioJet si také nechal vyrobit nové vagony od rumunské společnosti Astra. Soupravy RegioJetu táhnou lokomotivy Škoda vyrobené na začátku 90. let a loni podle mluvčího firmy koupil dopravce také čtyři nové lokomotivy od firmy Bombardier Transportation sídlící v Berlíně.

Konkurenční státní České dráhy v loňském roce hospodařily se ziskem 984 milionů korun, meziročně o 102 miliony korun vyšším. Soukromý železniční dopravce Leo Express zatím výsledek za minulý rok nezveřejnil, v roce 2016 skončil ve ztrátě 110 milionů korun.

11. 09. 2018 Dopravci našli triky, jak dostat víc peněz za slevy na jízděm

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2590864-dopravci-nasli-triky-jak-dostat-vic-penez-za-slevy-na-jizdnem>)

Od začátku září jezdí důchodci a studenti po Česku jen za čtvrtinu ceny. Zbytek za ně dopravcům platí stát. Některé společnosti, včetně státních Českých drah, ale počítají slevu způsobem, který je výhodný pro ně – a naopak nevýhodný pro stát. Ministerstvo dopravy teď dopravcům vzkázalo, že slevy bude proplácet jen u nejlevnějšího typu jízdének. Chce navíc požádat ministerstvo financí o další peníze na kontroly. České dráhy původně chtěly počítat slevy z tarifního jízdého. Například pro trasu z Ostravy do Prahy to je 480 korun, takže by studentovi nebo seniorovi prodaly jízdenku za 120 korun a dalších 360 korun by dostaly od státu. Na této trase se přitom jezdí téměř výhradně za akční ceny – u ČD beze slevy většinou za 189 nebo 295 korun, a to podle času.

Vozy první třídy bereme jako druhou třídu, vysvětluje RegioJet

Firma RegioJet zase poskytuje slevy i v tarifu Relax: vagony, ve kterých je tato třída, jsou přitom registrovány jako vozy „Ampz“ – tedy první třída. Vozy druhé třídy začínají písmenem „B“. Problém je v tom, že slevy mohou být poskytovány pouze ve vozech druhé třídy. „Nějaké technické označení vozu není vůči zákazníkovi příliš relevantní. Třída Relax je od počátku brána jako druhá třída, je to protějšek druhé třídy ve vlacích Pendolino,“ tvrdí mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

RegioJet nabízí čtyři třídy, slevy platí ve třech z nich – Relax, Standard a Low-cost; jízdenka do třídy Relax je přitom obvykle zhruba o polovinu dražší než nejlevnější jízdenka. Po započtení slevy je rozdíl kolem dvaceti až třiceti korun. Pro cestujícího je rozdíl relativně malý, dopravce jej ale dostane proplacený celý. „Důvod je jednoduchý – chtějí maximalizovat své příjmy, což jim cenový výměr umožňuje. Pro dopravce je výhodnější, aby slevy počítali z vyšší ceny než doteď, což by mohlo vést ke zvýšení cen jízdého pro dospělé,“ upozorňuje redaktor webu Zdopravy.cz Jan Sůra. Konkurenční Leo Express poskytuje slevy jen ve své nejlevnější třídě Economy.

Podíváme se na to, slibuje ministr

Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) po upozornění na nejasnosti zareagoval tak, že Českým drahám počítání slev podle vlastního klíče zakázal. I ostatním dopravcům vzkázal, že resort bude proplácet slevy jen u nejlevnějších možných jízdének. „My se na to musíme podívat. Jednoduché vodítko je, že slevu budeme určovat z nejnižšího aktuálního jízdého na té trase. Jinými slovy, pokud tam bude někdo jezdit jenom jedničku (vozy první třídy, pozn. red.), tak to platit nebudeme,“ řekl ministr Ťok. Jaká bude praxe, to ukážou zřejmě až další týdny, kdy dopravci začnou posílat faktury za poskytnuté slevy.

Vláda o zavedení slev pro studenty do 26 let a důchodce nad 65 let rozhodla letos v březnu, tedy v době, kdy byla v demisi. Hlavním cílem je podle ní zvýšení dostupnosti cestování pro skupiny obyvatel s obvykle nižšími příjmy. Zároveň chce zvýšit zájem o cestování mezi mladými. Stát plánuje, že za slevy zaplatí dopravcům téměř šest miliard korun.

První třída u ČD zdražila

Nové slevy naopak prodražily cestování v první třídě ve vlacích Českých drah. Zatímco dříve mohli důchodci i děti do 15 let cestovat v nejvyšší třídě až se slevou 50 procent, od září už musí zaplatit plnou cenu. Slevu bez ohledu na typ vozu zajišťoval státní výměr, nově už tato možnost není.

Na podobnou slevu mohli dosáhnout také senioři nad 65 let díky slevové aplikaci IN50, kterou nabízel dopravce v rámci svých slev. Důchodci tak mohli jezdit za poloviční jízdné v obou třídách. Při nových slevách však podle Českých drah tato sleva ztratila svůj význam, protože jsou platné pouze do vozů druhé třídy, a cestování v první třídě by tak pro seniory už nebylo tak výhodné. Důchodci, kteří si pořídili slevovou aplikaci dříve, budou ještě moci využít zbývající část, kterou si zaplatili, nebo zažádat o její vrácení. Znovu však už tyto slevy nepořídí. Dříve zvýhodnění cestující tak musí ve vozech 1. třídy platit plnou cenu.

Nové slevy zavedla i některá města

Na vládní slevy reagovala úpravou cen také řada měst: Ze statutárních měst zavedlo nové slevy patnáct z nich. Slevu předplatných a/nebo jednorázových jízdenek zavedli v Brně, ve Zlíně, v Děčíně, Přerově nebo Teplicích. Levnější kupony mají nově například v Ústí nad Labem, Českých Budějovicích, Liberci, Ostravě, Chomutově nebo Jablonci nad Nisou. V Pardubicích stojí zase celoroční jízdné seniory jen 30 korun. V Plzni se změny dotkly i žen na mateřské nebo rodičovské dovolené. V Havířově mají děti, mládež a senioři MHD zadarmo. Praha se ke slevám připojí až od října. Dalších jedenáct statutárních měst ceny nezměnilo. Například Olomouc, Hradec Králové, Jihlava, Karlovy Vary, Opava, Kladno, Most, Třinec nebo Mladá Boleslav se shodují, že zlevňovaly jízdné v předešlých letech. Karviná a Frýdek-Místek mají dopravu pro děti a seniory už dlouho zdarma.

Slevy u hlavních železničních dopravců podle tříd

- České dráhy: 1. třída NE, 2. třída ANO
- RegioJet: Business NE, Relax ANO, Standard ANO, Low-cost ANO
- Leo Express: Premium NE, Business NE, Economy ANO

Na koho se sleva vztahuje a co je k ní potřeba?

- Skupin cestujících, kteří mají na slevu nárok, je několik. Tou první jsou děti a mládež do 18 let. Od patnácti budou muset věk prokázat identifikačním průkazem s fotografií. Platný doklad budou předkládat taky studenti do šestadvaceti let. Dále na slevu mají nárok lidé, kterým je přes 65 let, a tak jako doposud zůstává sleva i držitelům průkazu ZTP.
- Za nižší jízdné jezdí tito pasažéři od 1. září. V případě studentů nezáleží na tom, jestli je nebo není školní rok, a podstatné není ani to, zda cestují mezi bydlištěm a školou nebo po jiných trasách.
- Ve vlacích ale nebude možné slevu uplatnit v první třídě – pouze ve druhé. A soukromé společnosti – například RegioJet nebo Leo Express – s ní počítají jen pro vybrané tarify. Jinak bude platit u všech dopravců a na všech pravidelných linkách – kromě spojů MHD, které nepřekročí hranice města.

11. 09. 2018 Krtek skončil v čele Českých drah. Novým generálním ředitelem je Miroslav Kupec

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2591746-krtek-skoncil-v-cele-predstavenstva-ceskych-drah>)

Dozorčí rada Českých drah provedla výměnu ve vedení podniku. Pavla Krтка nahradil ve funkci předsedy představenstva a generálního ředitele Miroslav Kupec. Krtek však zůstal v představenstvu jako místopředseda. Rada ještě odvolala Martina Bělčíka a Ludvíka Urbana. Na dvě neobsazená místa bude vypsáno výběrové řízení. Odbory se změnami nesouhlasí.

Předsedou představenstva národního dopravce se po necelých čtyřech letech stává nová tvář. Krtek zastával funkci od listopadu 2014, kdy vystřídal Daniela Kurucze. Nový předseda Kupec se do představenstva Českých drah dostal z pozice vrchního přednosty pražského depa v prosinci 2016. Zaměstnancem podniku je ale Kupec už od roku 2013. Kupec dosud v Českých drahách zodpovídal za úsek techniky, servisu a majetku a tuto část bude prozatím řídit i nadále. Před příchodem do Českých drah působil ve vrcholových manažerských funkcích strojírenských firem, mimo jiné F. X. Meiller a ČKD Vagonka.

Podle předsedy dozorčí rady Petra Moose z analýzy současného stavu podniku vyplynulo, že státní dopravce zaostává v procesu liberalizace za konkurencí, která díky tomu získává čím dál větší výhodu. „Věřím, že impulsem, který jsme dnes dali, jsme proces liberalizace rozhybali, aby České dráhy byly úspěšným konkurentem na dopravním trhu,“ řekl. „Souhlasím s názorem dozorčí rady Českých drah, že představenstvo je třeba doplnit o osoby s novými znalostmi a kompetencemi. Rozhodnutí ponechat ve vedení Ing. Krтка chápu jako potřebu zachovat kontinuitu a stabilitu vedení,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO).

Úplně v představenstvu skončili Martin Bělčík a Ludvík Urban. Podle serveru zdopravy.cz jsou odvolaní oba považováni za zástupce ČSSD. Noví členové představenstva by měli být známi v listopadu. Soutěže se budou moci zúčastnit i Bělčík a Urban. Moos zmínil, že noví členové by neměli pocházet z politického prostředí. Petr Moos: „Dva, kteří by měli doplnit tým, by měli být vskutku odborníci, žádní političtí nominanti. A měli by to být odborníci z oblasti techniky a z oblasti vysoké ekonomiky.“

Odborům se naopak změny nelíbí. Místopředseda Odborového sdružení železničářů a jeden z členů rady Vladislav Vokoun ČTK řekl, že ani nynější jednání nepřesvědčilo odbory o nutnosti změn. Podle něj navíc není pro změny vhodný čas, protože podnik řeší nové smlouvy o regionální dopravě. Všichni tři zástupci odborů v radě proto hlasovali proti změnám.

Nejdřív došlo na dozorčí radu

Ministr podporoval personální změny ve společnosti už dříve. Jako první tak v červenci řídicí výbor Českých drah odvolal z devítičlenné dozorčí rady jejího předsedu Milana Ferance (ANO) a další čtyři členy. Novými členy rady se stali bývalý ministr dopravy Petr Moos, Karel Pospíšil z VUT Brno, Josef Kolář z Fakulty informačních technologií ČVUT, Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a ředitel kanceláře předsedy Poslanecké sněmovny Jan Štrof. V srpnu si dozorčí rada za nového předsedu zvolila Moose.

Skupina Českých drah zaměstnává zhruba 23 400 lidí. Firmě v prvním pololetí klesl zisk na 262 milionů korun, což je meziročně o 275 milionů méně. Tržby skupiny se ale meziročně zvýšily zhruba o 618 milionů na 17,35 miliardy korun.

Miroslav Kupec

Kupec po absolvování ČVUT nastoupil do Poldi Kladno, kde po dvouleté praxi působil jako vedoucí provozu. V roce 1990 vyhrál výběrové řízení na pozici generálního ředitele ČKD Slaný, později působil ve vrcholových manažerských funkcích strojírenských firem F. X. Meiller, Škoda Machine Tool a ČKD Vagonka. Mezi roky 2009 až 2013 podnikal, poté nastoupil do Českých drah, před zvolením do představenstva pracoval jako vrchní přednosta pražského depa. Ve vedení národního dopravce dostal na starosti správu majetku a servis železniční techniky.

12. 09. 2018 Na nové karlovarské nádraží se vrací původní litinové sloup

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/horni-nadrazi-karlovy-vary-vlak-zeleznice-rekonstrukce-litinove-sloupy-1q6-/vary-zpravy.aspx?c=A180912_426551_vary-zpravy_ba)

Litinové sloupoví, které desítky let chránilo cestující před nepřízní počasí, se znovu vrací na nově zrekonstruované horní nádraží v Karlových Varech. Ne ale před něj, jak to předpokládal původní záměr, podle něhož z přístřešků měly vzniknout autobusové zastávky, ale znovu nad koleje. Respektive nad tu první. Opětovnou montáž historických litinových přístřešků má na starosti Správa železniční dopravní cesty. Staronové zastřešení části peronu ovšem nebude tak dlouhé jako původně. Nepodařilo se totiž zachránit všechny sloupky. Na místo se tak místo třinácti vrací devět repasovaných dvojic sloupů.



Karlovy Vary se na nové podobě horního nádraží podílejí dvěma stavbami. Tou první, která už částečně slouží veřejnosti, je lávka spojující nádraží se sídlištěm Růžový Vrch. Pěší už po ní sice mohou chodit, ale konečnou podobu ještě nemá. Chybí totiž výtahy pro hendikepované a pro matky s kočárky, které zajistí bezbariérový přístup. „Hotovo by mělo být 15. října,“ konstatoval první náměstek primátora Čestmír Brušík. Druhým příspěvkem města je prostor před výpravní budovou. Začátek úprav zkomplikovala administrativní chyba, kvůli které musel magistrát vyhlásit nové výběrové řízení na dodavatele. „Stavba tak začne až na podzim s tím, že její dokončení je v plánu v příštím roce,“ uvedl Brušík. Práce na samotném nádraží skončí také až příští rok. „Do předčasného provozu stavbu uvedeme už letos na přelomu listopadu a prosince. Dělníci se ale na stavbě budou pohybovat zhruba do března příštího roku,“ řekl za Správu železniční dopravní cesty mluvčí Marek Illiaš.

Rekonstrukce horního nádraží začala v září roku 2015 demolicí části původní výpravní budovy, která na místě vybombardovaného nádraží vznikla v roce 1946 jako provizorium. Po řadě odkladů, které stavbu protáhly o rok, předali stavbaři v květnu 2017 veřejnosti k užívání novou výpravní budovu z pera architekta Petra Franty.

13. 09. 2018 Kniha o československé železnici „Historie státních drah 1918–2018“ dnes pokřtěna v Bratislavě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30236/>)

Křtem nové knihy „Historie státních drah 1918–2018“ byla završena práce na publikaci ke stému výročí založení samostatné Československé republiky a Československých státních drah. Její vznik iniciovaly České dráhy jako nástupce bývalých státních drah v České republice a projekt podpořil také slovenský národní dopravce Železniční spoločnosť Slovensko (ZSSK) a oba národní správci železniční infrastruktury Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Železnice Slovenské republiky (ŽSR) i obě národní ministerstva dopravy a další instituce.

„Kulaté výročí sta let od vzniku Československé republiky i Československých státních drah nás inspirovalo ke vzniku nové reprezentativní publikace, která shrnuje vývoj železniční dopravy na území bývalého Československa a po roce 1992 v obou našich nástupnických republikách. Dobré vztahy a spolupráce železničářů i po roce 1992 se pozitivně odrazila v dohodě připravit tuto publikaci jako společnou česko-slovenskou. Je nutné poděkovat všem odborníkům, kteří se zapojili do přípravy obsahem a rozsahem jedinečné knihy, i všem partnerům, kteří vznik této publikace podpořili,“ zdůraznil Jiří Jeřeta, ředitel Odboru obchodu osobní dopravy Českých drah.

Kniha „Historie státních drah 1918–2018“ představuje komplexně historii železnice po vzniku Československa. V devíti kapitolách jsou chronologicky představena jednotlivá dějinná období společné historie i období, kdy se české a slovenské železnice vyvíjely samostatně, například v letech světové války nebo po roce 1992. Závěr knihy je věnován také perspektivám a vizím budoucího rozvoje v České i ve Slovenské republice. Jednotlivé kapitoly představují různé oblasti železnic, především infrastruktury a železničních vozidel. Čtenář najde na stránkách množství faktických údajů, přehledných grafů a tabulek, a také fotografií včetně dobových snímků z provozu železnice např. v meziválečném období nebo z období výstavby socialismu. Zcela unikátní je poprvé publikovaný Seznam ministrů, do jejichž kompetence železnice v období 1848–2018 spadala.

Křest knihy se uskutečnil dnes v Bratislavě v rámci mezinárodní konference „Kulatý stůl“ k rozvoji železniční dopravy mezi Českou a Slovenskou republikou za účasti zástupců železničních podniků, státní správy a také samosprávy z obou republik. Knihu pokřtili ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb, předseda představenstva ZSSK Filip Hlubocký, náměstek generálního ředitele ŽSR pro provoz Igor Polák, ředitel oboru drážní a vodní dopravy MD ČR Jindřich Kušník a ředitel sekce železniční dopravy a drah Ministerstva dopravy a výstavby SR Ján Farkaš.

Prodej nové knihy bude zahájen u vybraných knihkupců a v několika informačních centrech ČD v příštích týdnech. Cena publikace je 790 Kč.

13. 09. 2018 SŽDC změní organizační strukturu, končí dva náměstci

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-zmeni-organizacni-strukturu-konci-dva-namestci-1351142>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) změní strukturu a zruší úsek správy majetku. Změny schválila správní rada organizace. Ve funkci tak skončí dosavadní náměstek ředitele pro oblast majetku Tomáš Drmola. Na pozici náměstka pro řízení provozu skončí také Josef Hendrych, kterého nahradí dosavadní ředitel centrálního dispečerského pracoviště v Praze Miroslav Jasenčák.

Změny struktury navrhl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda, odůvodnil to zjednodušením provozu a nakládání s majetkem, který organizace spravuje. Dosud muselo být do rozhodování zapojeno více úseků. Zefektivnit by se tak mělo například plánování rekonstrukce nádražních budov, pro které železničáři musí často hledat využití. Novotný podotkl, že zrušený úsek správy majetku splnil svůj účel, což bylo především bezproblémové a plynulé převzetí a správu majetku od Českých drah. V současnosti podle vedení organizace není tolik potřeba. Zrušením úseku Svoboda rovněž sníží celkový počet vedoucích zaměstnanců. Úkol snížit počet vedoucích pracovníků Svoboda dostal po svém jarním jmenování do funkce od správní rady, která se na něm dohodla s ministrem dopravy Danem Ťokem (za ANO). Podle Hospodářských novin (HN) se bude propouštění v úseku správy majetku týkat 206 zaměstnanců. Podle Svobody je ale řada pozic ve firmě neobsazena. „Tím pádem je diskutabilní, kolik lidí ze SŽDC ve výsledku skutečně odejde,“ řekl Svoboda v rozhovoru s HN. SŽDC, pro kterou pracuje asi 17 tisíc lidí, spravuje celostátní i regionální tratě, jež vlastní stát. Od roku 2016 se stará také o nádraží, která koupila od Českých drah.

14. 09. 2018 České dráhy ode dneška mění systém slev, cestující nasměrují do prázdnějších vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30237/>)

České dráhy ode dneška mění systém slev a slevu 75 % pro žáky, studenty a seniory začnou vypočítávat podle nových pravidel Ministerstva dopravy ČR z nejméně výhodnějších dostupných cen v prodeji pro 2. třídu. Ze změny budou těžit i další cestující, když je nový systém nasměruje díky nejméně výhodnějším cenám do prázdnějších spojů. Od pátku budou prodávány se slevou 75 % pro žáky, studenty a seniory nejen obyčejné jízdenky, ale podle nového nařízení ministerstva dopravy také Akční jízdenky nabízené jako obchodní komerční sleva Českých drah. V této souvislosti dojde také k nahrazení nabídky Včasná jízdenka Česko SuperAkčními jízdenkami ve vybraných relacích. SuperAkční jízdenky jsou prodávány pro konkrétní relace a konkrétní vlakové spoje. Systém SuperAkčních jízdenek využívá podobné principy jako prodejní systémy soukromých dopravců a využívá známé údaje o obsazenosti vlakových spojů. Systém SuperAkčních jízdenek tak nasměruje cestující díky nejméně výhodnějším cenám do prázdnějších spojů. Lidé tak mohou na svých cestách více ušetřit, naopak ve špičkových vlacích díky tomu může počet cestujících s levnou jízdenkou klesnout a vlaky tak nabídnou vyšší komfort cestování. Včasné jízdenky Česko zakoupené v předprodeji (až 60 dní před odjezdem) budou platit za původních podmínek pro datum plánované cesty. Akční jízdenky budou nadále prodávány v e-shopu i u pokladních přepážek a SuperAkční jízdenka na e-shopu. Prodej zahajují ČD dnes, v pátek 14. září 2018. Nabídka tras i počet SuperAkčních jízdenek se bude dynamicky měnit s ohledem na poptávku po cestování na jednotlivých linkách a v konkrétních spojih.

14. 09. 2018 Odvolaný šéf Krtek České dráhy zcela opustí, odmítl být místopředsedou

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/krtek-ceske-drahy-odchod-0wh/-eko-doprava.aspx?c=A180914_130854_eko-doprava_cfr)

Před třemi dny odvolaný šéf Českých drah Pavel Krtek definitivně opustí vedení dopravce. Odcházející šéf v pátek odmítl funkci místopředsedy, do které ho rada jmenovala krátce po sesazení z postu šéfa ČD. Prořídil vedení nyní nemůže hlasovat o zásadních rozhodnutích. „Dalo se to čekat. Škoda, že nás pan Krtek s rozhodnutím tak dlouho napínal,“ řekl MF DNES předseda dozorčí rady Petr Moos. Dozorčí rada se kvůli odchodu Krta mimořádně sejde příští úterý, kdy zvolí nového člena představenstva. Kdo by měl vedení dopravce doplnit, ale šéf kontrolního orgánu ČD uvést nechtěl. Kromě nového předsedy představenstva ČD, kterým je bývalý šéf správy majetku Miroslav Kupec, zůstává v původně pětičlenném představenstvu společnosti pouze Michal Štěpán, který má na starosti osobní dopravu. Funkce dvou členů představenstva Ludvíka Urbana a Martina Bělčíka zanikly k 11. září a na jejich posty dozorčí rada vypíše výběrová řízení. O plánech ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) na obměnu vedení Českých drah se hovoří od loňského podzimu, aktuální ale tato otázka začala být poté, co současná vláda Andreje Babiše získala důvěru. Původně plánoval ministr dopravy obměnit kompletní vedení Českých drah, nakonec ale souhlasil se snahou rady bývalého šéfa v nejužším vedení státem vlastněné společnosti udržet. Rozhodnutí ponechat ve vedení ČD Ing. Krta chápu jako potřebu zachovat kontinuitu a stabilitu vedení,“ komentoval úterní postup dozorčí rady Ťok. Po pátku je ale jasné, že minimálně kontinuitu vedení se udržet nepodaří. To podle kritiků dlouho avizované obměny vedení firmy může mít negativní dopad na rating společnosti, který dopravci může zhoršit úvěrové podmínky.

Výměnu kritizuje koaliční ČSSD

Podle dopravního experta ČSSD Pavla Birkeho se avizované personální posílení managementu Českých drah se příliš nevydařilo. „Dozorčí rada v čele s panem předsedou Moosem, přes veškerý respekt, který k němu mám, toto nezvládla,“ uvedl Birke. Takovéto zbrklé kroky jsou hazardem se státní společností, která se navíc bude muset kvůli otevírání železničního trhu potýkat se stále ostřejší konkurencí.

17. 09. 2018 V Německu začaly jezdit vlaky na vodíkový pohon, první svého druhu (Coradia iLint)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/vlak-nemecko-vodik-diesel-0h9/-eko-zahranicni.aspx?c=A180917_151221_eko-zahranicni_mato)

V Dolním Sasku od pondělí jezdí v komerčním provozu dvě vlakové soupravy na vodíkový pohon. Jejich elektromotory, které pohání chemická reakce mezi vodíkem a kyslíkem, představují

ekologičtější variantu klasických dieselových motorů. Neprodukují totiž emise oxidu uhličitého. Vlaky jezdí rychlostí až 140 kilometrů za hodinu. Modely vlaků s označením Coralia iLint vyrobila nadnárodní společnost Alstom, která sídlí ve Francii. Podle jejích představitelů jde o světovou premiéru provozu vlaků, které pohání palivový článek, jenž mění vodík a kyslík na elektřinu. Elektřina pak pohání elektromotor, přičemž přebytečná energie se ukládá v baterii. Vozidla s vodíkovou nádrží na střeše dosahují maximální rychlosti 140 kilometrů za hodinu bez přímých emisí, jako jsou oxid uhličitý, saze a jemný prach, píše týdeník Der Spiegel. „Je to revoluce pro Alstom a pro budoucnost mobility,“ uvedl výkonný ředitel Alstomu Henri Poupart-Lafarge. Vodíkový vlak je podle něj připraven na sériovou výrobu. Do roku 2021 by měl francouzský výrobce dodat dalších 14 vlaků tohoto typu. „Coralia iLint ohlašuje novou éru bezemisní železniční dopravy. Inovace je výsledkem francouzsko-německé spolupráce,“ dodal Poupart-Lafarge.



Vodíkové vlaky na linkách mezi čtyřmi městy v Dolním Sasku provozuje dopravní společnost EVB (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser), která jimi chce postupně nahradit svůj dieselový vozový park. Vlaky prozatím tankují plyný vodík z mobilní čerpací stanice, ale do roku 2021 by měla vzniknout i stacionární stanice. Dojezd vlaku je 1 000 kilometrů, jedna nádrž by tak měla vydržet na celý den provozu. „Bezemisní technologie modelu Coralia iLint představuje ekologickou alternativu ke klasickým dieselovým vlakům, obzvlášť na neelektrifikovaných linkách,“ uvedl Bernd Althusmann, ministr hospodářství a dopravy spolkové země Dolní Sasko. Projekt finančně podpořila také německá spolková vláda. Dalších 14 vozů Coralia iLint bude stát více než 81 milionů eur (přes dvě miliardy korun). Carmen Schwablová, šéfka orgánu pro železniční dopravu v Dolním Sasku LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen), označila jejich pořízení za strategické rozhodnutí. „Jsme první železniční společností, která nahradí dieselové vozy bezemisními, čímž přispějeme k plnění cílů v oblasti ochrany klimatu,“ řekla Schwablová.

Server CNBC uvádí, že vodíkový pohon u jiných druhů dopravy už ve světě funguje. Ve skotském městě Aberdeen na něj jezdí flotila autobusů. Evropská komise označuje vodík za jedno z nejslibnějších paliv pro budoucí využití v energetice.

17. 09. 2018 Objem minerálky na kolejích roste, z Kyselky vyjel už pětistý vlak

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/kyselka-mattoni-karlovarske-mineralni-vody-vlak-zeleznice-kamiony-doprava-1bn-/vary-zpravy.aspx?c=A180917_141518_vary-zpravy_ba)

Pětistý vlak naplněný minerálkami vyjel ze společnosti Karlovarské minerální vody do distribučního centra na Moravě. Trasa je dlouhá 470 kilometrů a vlakové soupravy na ní nahradily už více než 11 500 kamionů. Ročně jsou to téměř dva tisíce neuskutečněných jízd po silnici. „Náš projekt dokazuje, že i rychloobrátkové zboží lze přepravovat rychle a kvalitně po dnes spíše opomíjené železnici. Díky pozitivním zkušenostem s ekologičtější přepravou po železnici připravujeme další projekty na rozšíření železniční přepravy do dalších destinací. Letos testujeme vlakovou přepravu z Kyselky do Prahy. Do konce roku 2018 chceme vše vyhodnotit a rozhodnout o dalším postupu,“ uvedl Alessandro Pasquale, generální ředitel Karlovarských minerálních vod (KMV).



Vlak s minerálkami pro Moravu jezdí z Kyselky celoročně, v sezoně i dvakrát až třikrát týdně. Objemy přepravené po železnici se postupně zvyšují. Zatímco v roce 2013 to bylo 46,3 milionu litrů, minulý rok už 53,7 milionu litrů. Loni se také rozšířila kapacita vlaku ze šestnácti vagonů na dvacet. Objem železničních přeprav teď činí 19 procent z celkové distribuce minerálky z KMV v republice. „Kdykoli se podaří naložit kapacitní náklad na železnici, vždy jde o dopravu výrazně šetrnější vůči planetě. Navíc jsou pak dálniční tepny volnější pro osobní dopravu, což se projeví vždy, když kvůli nehodě či omezení dochází ke kolonám. Právě jejich rychlé rozpuštění a rozjetí totiž vždy komplikují dlouhé fronty nákladních souprav,“ řekl Jan Rýdl, mluvčí Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Zmínil přitom, že v posledních letech to platí násobně, neboť ŘSD opravuje dlouho zanedbávané české dálnice, staví nové a modernizuje D1 za plného provozu. „Každý vypravený nákladní vlak místo kolony kamionů je v tu chvíli pro dálnice samozřejmě skvělá zpráva,“ dodal.

Pět set vlaků z Kyselky převezlo 490 tisíc tun zátěže přesunutých ze silnic na koleje, což vedle průjezdnějších silnic znamená podle zástupců firmy i 1,77 milionů litrů nespálené nafty, 4 700 tun ušetřených emisí CO₂, a také menší hluk a nižší prašnost. KMV využívají železnici pro přepravu svých výrobků od léta 2012, kdy obnovily provoz železniční vlečky z Kyselky do Vojkovic nad Ohří. Tu vybudoval a roku 1895 uvedl do provozu Heinrich Mattoni, zakladatel stejnojmenné společnosti, jejímž

nástupcem KVM jsou. Rekonstrukce železniční vlečky na osmikilometrové trase Kyselka – Vojkovice nad Ohří trvala necelé čtyři měsíce. Skupina Karlovarských minerálních vod je největším výrobcem minerálních a pramenitých vod ve střední Evropě.

18. 09. 2018 Třetím členem vedení Českých drah se stal Radek Dvořák

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/cd-ceske-drahy-radek-dvorak-clen-predstavenstva-doprava-pj2-eko-doprava.aspx?c=A180918_141422_eko-doprava_cfr)

Třetím členem vedení Českých drah se stal dosavadní ředitel odboru koncepce a rozvoje osobní dopavy Radek Dvořák. Do funkce ho na mimořádném zasedání zvolila dozorčí rada. Dosavadní dvoučlenné představenstvo firmy bylo po odchodu bývalého ředitele Pavla Krtka neusnášeníschopné a nemohlo tak přijímat důležitá rozhodnutí. „Radek Dvořák působí v akciové společnosti České dráhy 11 let,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Jako člen představenstva bude mít na starosti úsek ekonomiky a informatiky.

Krtka spolu se dvěma členy vrcholného vedení odvolala dozorčí rada z postu předsedy představenstva a generálního ředitele minulý týden. Obratem mu nabídla post místopředsedy představenstva, který však dnes již bývalý šéf drah odmítl. O potřebě obměnit vedení Českých drah hovoří ministr dopravy Dan Ťok od loňského podzimu, ale aktuální začala být tato otázka až poté, co současná vláda Andreje Babiše získala důvěru. Původně plánoval ministr dopravy obměnit vedení Českých drah kompletně a na všechny uvolněné funkce chtěl vypsát otevřená výběrová řízení. Nyní se řízení připravuje na uvolněné posty po odvolání Ludvíku Urbanovi a Martinovi Bělčíkovi, kteří vedení drah opustili spolu s Krtkem.

20. 09. 2018 České dráhy výrobce nediskriminovaly, zamítl úřad stížnost Alstomu

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceskem-drahy-antimonopolni-urad-vlaky-alstomu-davka-zakazka-prt-eko-doprava.aspx?c=A180920_152603_eko-doprava_cfr)

České dráhy v soutěži na desítky elektrických souprav výrobce vlaků nediskriminovaly. Na postup státem vlastněného dopravce v zakázce na odběr až 60 elektrických jednotpatrových souprav si u antimonopolního úřadu stěžovala společnost Alstom. Ten však postup Českých drah posvětil. „Neshledali jsme žádné porušení zákona,“ řekl MF DNES mluvčí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Martin Švanda. Prvoinstanční rozhodnutí nicméně není pravomocné, zahraniční výrobce se proti němu může odvolat. Zároveň úřad vydal předběžné opatření, které Českým drahám zakazuje do doby definitivního sporu s vítězem soutěže uzavřít smlouvu.

Společnosti vadilo, že České dráhy se v podmínkách soutěže nezavazují k odběru konkrétního počtu vozidel a v konečném důsledku nemusejí nakoupit jedinou soupravu. Je tak obtížné ocenit náklady na výrobu vozidel v případě, že není jisté, kolik jich České dráhy nakonec pořídí. ČD hodnotu kontraktu odhadly při maximálním odběru na zhruba 5,2 miliardy korun bez DPH. Dopravce podmínky soutěže zdůvodňuje skutečností, že zatím netuší, kolik vozidel bude nakonec potřebovat. S novými vozidly se chce ucházet o zakázky na krajských tratích, plánuje proto nakoupit vozidla jen pro ty tratě, na kterých se mu podaří obhájit provoz proti konkurenci. Podle generálního ředitele Českých drah Miroslava Kupce se však dvojice probíhajících výběrových řízení na dodávku elektrických souprav nachází v kvalifikační fázi. Než budou jednotliví uchazeči vyzváni k předložení definitivních nabídek obsahující cenové kalkulace, bude už podstatně jasnější, kolik vozidel budou ČD nakonec potřebovat, dodal nedávno jmenovaný šéf ČD.

21. 09. 2018 Na trati u Dalovic, kde se na jaře sesunul svah, je opět omezený provoz

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/zeleznice-trat-dalovice-vlak-kolej-sesuv-fp4-vary-zpravy.aspx?c=A180921_428279_vary-zpravy_ba)

Krokem musí od úterý jezdit vlaky na trati mezi Karlovými Vary a Ústím nad Labem v úseku mezi stanicemi Hájek a Dalovice. Na trati došlo na jaře k sesuvu, současné problémy jsou ale v její jiné části. Dvoukolejný úsek, kterého se nyní omezení týká, je sto metrů dlouhý. Na základě hlášení jednoho ze strojvedoucích a provedené mimořádné prohlídky byla v úseku omezena rychlost. „Důvodem je porucha geometrické polohy koleje, vzniklá poklesem železničního spodku,“ informovala o události mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová. Ve středu v poledne byla vyloučena dokonce jízda ve druhé traťové koleji. SŽDC řešilo situaci podbíjením trati. Železniční

doprava se přeměrovala na první traťovou kolej. „Na místo byl povolán geotechnik a na základě jeho doporučení se provádějí další zajišťovací práce a instalace měřicích bodů ke sledování stavu železničního spodku,“ dodala mluvčí SŽDC. Další změna provozu v inkriminovaném úseku nastala znovu ve čtvrtek. „Vlaky mohou nyní jezdit po obou traťových kolejích s tím, že ve druhé koleji je zavedena pomalá jízda 10 kilometrů za hodinu,“ popsala mluvčí současnou situaci na železniční trati. K jarnímu sesuvu na železniční trati mezi Hájkem a Dalovicemi došlo v dubnu. Zprovoznění 50 metrů dlouhého úseku přišlo na více než 90 milionů korun.

21. 09. 2018 Výstavba Ejpovického tunelu finišuje, první vlak projede jižním tubusem už za dva měsíce

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/premier-v-ejpovicich.html>)

Výstavba dosud nejdelšího železničního tunelu v České republice spěje do závěrečné etapy. Už 15. listopadu projede první vlak jižním tubusem Ejpovického tunelu. Od 9. prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, bude zahájen provoz všech vlaků oběma tubusy a cestující tak ocení nejzásadnější z přínosů stavby – zkrácení jízdní doby mezi Plzní a Prahou.

Staveniště Ejpovického tunelu si dnes prohlédl premiér Andrej Babiš v doprovodu ministra dopravy Dana Ťoka a generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiřího Svobody, aby se informoval o aktuálním stavu projektu. „V právě dokončovaném tunelu bude zavedena rychlost 160 km/h, která je v dnešní době nejvyšší možná na české železnici. Směrově je však trasován pro budoucí vysokorychlostní provoz, takže v něm vlaky budou moci jezdit až 200 km/h,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. „Tunel je součástí přeložky, která zkrátí trať mezi Plzní a Rokycany o 6,1 kilometru. Jeho vybudování má společně se zvýšením traťové rychlosti zásadní vliv na kratší cestování mezi Prahou a Plzní. V průměru se jízdní doba sníží o 9 minut, u souprav s naklápacími skříněmi až o 10 minut,“ sdělil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Jak dodal, současně se zvýší bezpečnost železničního provozu, komfort pro cestující a zajistí se i požadovaná propustnost trati.

Ejpovický tunel je výjimečný nejen svou délkou (každý ze dvou tubusů měří více než čtyři kilometry), ale i použitím dalších prvků. V tubusech je položena pevná jízdní dráha – kolejiště není ve šterku, ale je upevněné ve speciálních betonových panelech. V případě potřeby to umožní jízdu záchranářským vozidlům. Velký důraz je kladen na zajištění bezpečnosti v tunelech, provoz vlaků zde budou hlídat nejmodernější technologie. Ražba jižního tubusu začala v únoru 2015 a trvala 15 měsíců. Ražbu severní tunelové roury zahájili stavbaři v září 2016, dokončila ji loni v říjnu.

Modernizovaný úsek Rokycany – Plzeň je součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a leží na západní větvi III. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice s Německem. Celkové investiční náklady stavby dosahují 6,783 miliardy korun. Projekt je spolufinancovaný EU z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek poskytnutý EU činí 3,520 miliardy korun. Zhotovitelem je sdružení tvořené společnostmi Metrostav a Subterra.

21. 09. 2018 České dráhy dostaly téměř padesátimilionovou pokutu

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-dostaly-temer-padesatimilionovou-pokutu-1351485>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) udělil Českým drahám pokutu 48 milionů korun za účast na kartelové dohodě v rámci projektu Italia Express. Sankci 3,67 milionu korun dostala také společnost AWT Chechfrachtr. ÚOHS to dnes oznámil v tiskové zprávě. Rozhodnutí je zatím nepravomocné. Státnímu podniku původně hrozila pokuta až 350 milionů korun, díky spolupráci s úřadem je ovšem pokuta nižší. Podle antimonopolního úřadu se České dráhy měly společně s Rail Cargo Austria AG a AWT Chechfracht dohodnout na společném postupu v rámci soutěže na projekt v nákladní dopravě Italia Express. Konkrétně se firmy dohodly na cenové koordinaci či výměně citlivých informací, což vedlo k rozdělení trhu.

Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského byla dohoda uzavřena za bývalého vedení v roce 2006, kdy jejich součástí byla i nákladní železniční doprava. Dnes nákladní dopravu zajišťuje dceřiná společnost ČD Cargo. Vedení podniku se proto před dvěma lety, kdy bylo řízení zahájeno, rozhodlo s ÚOHS aktivně spolupracovat a využít takzvané procedury narovnání. Ta díky spolupráci obviněných umožňuje urychlit průběh procesu a pro obviněné často i snížení jim hrozící pokuty. Stejně postupovaly i další obviněné firmy. Obě tuzemské tak dosáhly výrazného snížení sankce, rakouské

Rail Cargo Austria AG byla pokuta úřadem prominuta úplně. "České dráhy rovněž přijaly sérii opatření, která zajistí eliminaci obdobného jednání v budoucnu," dodal Šťáhlavský.

Skupině České dráhy v prvním pololetí klesl zisk na 262 milionů korun, což je meziročně o 275 milionů méně. Tržby skupiny se ale meziročně zvýšily zhruba o 618 milionů na 17,35 miliardy korun. Do skupiny patří vedle osobního dopravce také ČD Cargo, ČD Telematika nebo Výzkumný ústav železniční.

21. 09. 2018 Za hodinu tam a zpátky. První rychlovlaky spojí Hongkong s Čínou

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/cina-hongkong-vysokorychlostni-vlak-dsw/eko-doprava.aspx?c=A180920_152839_eko-doprava_tanc)

Z čínského Kantonu v neděli vyjede vysokorychlostní vlak a po 140 kilometřů dlouhé trati zamíří do Hongkongu. Nové železniční spojení má kromě dopravních spojů posílit také ekonomické vazby mezi pevninskou Čínou a Hongkongem. Otevření nové vysokorychlostní železnice má usnadnit cestování mezi Hongkongem a čínskou pevninou. Trať vede přes Šen-čen. „Její otevření znamená vstup Hongkongu do vysokorychlostní železniční éry,“ řekl Zhang Xiaoming, ředitel Úřadu pro záležitosti Hongkongu a Macaa. Doba jízdy mezi hongkongskou stanicí a Kantonem bude 47 minut, cesta do Šen-čenu potrvá necelou čtvrt hodinu a do Pekingu se lidé dostanou přibližně za devět hodin. „Rodina žijící v Kantonu si může vzít vysokorychlostní vlak do Hongkongu a za hodinu být zase zpátky. A lidé, kteří nikdy nebyli na pevnině, na ni mohou konečně vycestovat,“ dodal Zhang. Vysokorychlostní železnice posilují ekonomické vazby mezi pevninskou Čínou a Hongkongem. „Pro mnoho čínských měst je to velký průlom, protože je to poprvé, kdy mají přímou vazbu s Hongkongem, nejdůležitějším centrem v jižní Číně,“ uvedl stratég Yu Zhanfu.



Konkurent letecké dopravy

Nejdelší světová vysokorychlostní železniční síť poskytne spojení Hongkongu se 44 pevninskými destinacemi. Celkem už 25 tisíc kilometrů železničních tratí však představuje silného konkurenta čínským leteckým společnostem, které kvůli přetíženému vzdušnému prostoru a omezené přistávací dráze zaznamenávají pravidelná zpoždění letů. „Cestující vlakem vystoupí rovnou v centru Hongkongu, kdežto ti, kteří letí letadlem, přistanou na letišti a do centra se musejí dopravit dalším spojením. Tato skutečnost vybízí spoustu lidí k tomu, aby si vybrali právě vlak,“ uvedl Yu Zhanfu. „Poté, co loni v prosinci začal provoz vysokorychlostních vlaků mezi Čcheng-tuem a Si-anem, musely některé letecké společnosti snížit počet letů na tři z několika desítek,“ píše server Traveller. Cena vlakové jízdenky je navíc mnohdy až o polovinu levnější, cestující vlakem také nemusejí podstupovat zdoluhavé letištní kontroly. Letecké společnosti se tak soustředí spíše na dlouhé lety, kde mají oproti vlakům jasnou výhodu v čase.

24. 09. 2018 Zájem o tratě na jihu Čech mají jen České dráhy, kraj jejich nabídku nechce

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/zeleznicni-trate-jizni-cechy-ceske-drahy-vyberove-rizeni-kraj-zrusil-1kz-/budejovice-zpravy.aspx?c=A180921_428331_budejovice-zpravy_khr)

Otázka, jaký dopravce bude vozit cestující na motorových a elektrifikovaných tratích na jihu Čech, zůstává otevřená. Rada kraje minulý týden zrušila oba tendry v hodnotě více než 10 miliard korun. Cesta ke klimatizovaným vlakům s připojením k internetu a moderním dvouvozovým soupravám na jihočeských kolejích se komplikuje. Do dvou samostatných tendrů na provoz motorových a elektrifikovaných tratí na nadcházejících 15 let v celkové hodnotě přesahující 10,7 miliardy korun se Jihočeskému kraji přihlásily v obou případech jen České dráhy. A jejich nabídka je pro hejtmanství neakceptovatelná. „Rada kraje zrušila oba tendry. Důvodem je vysoká cena, kterou České dráhy za provoz těchto tratí v dalších letech požadují,“ řekla hejtmanka Ivana Stráská. Motorové tratě, které jsou ve hře, jsou hlavně na Písecku, Strakonicku a Tábořsku. Soupravy na nich najezdí přes 1,9 milionu kilometrů ročně a celkový objem zakázky na 15 let v období od nových jízdních řádů v prosinci 2019 až do konce roku 2034 je 3,5 miliardy korun.

Více než sedmimiliardový tendr se týká tratí napříč prakticky celými jižními Čechami. Kraj do tohoto souboru už zahrnul i úsek Veselí nad Lužnicí – České Velenice, u něhož počítá s elektrifikací do roku 2025. Na těchto tratích najedou vlaky ročně 3,6 milionu kilometrů. „Současná cena za vlakový kilometr je 114,90 koruny. České dráhy nyní navrhují cenu o 80 až 90 procent vyšší. U elektrické trakce je to nad 200 korun za vlakový kilometr. To je cena, kterou nejsme schopni akceptovat,“ upřesnil krajský

radní Antonín Krák, který má na starosti veřejné zakázky. O uhrazení provozu dopravcům na regionálních tratích se dělí kraj se státem. Stát jim hradí necelou třetinu, zbytek musí doplatit kraj. „České dráhy splnily podmínky tendru, akorát cena je nepřiměřená, i z hlediska ekonomických možností kraje,“ popsal Ivan Študlar, dopravní konzultant společnosti Jikord, která koordinuje veřejnou dopravu v Jihočeském kraji. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského si však takovou cenu vynutily vysoké nároky hejtmanství. „V případě obou tendrů v Jihočeském kraji jsme připravili velmi kvalitní nabídky, které ve všech parametrech odrážejí vysoké nároky zadavatele. Skutečnost, že se do tendru nepřihlásili žádní soukromí dopravci navzdory svým proklamacím o zájmu o tyto soutěže, ukazuje, že parametry obou tendrů byly tak náročné, že je může splnit jen velká a silná společnost, jako jsou například České dráhy,“ sdělil Šťáhlavský. Kraj si v podmínkách těchto veřejných zakázek vymíňuje, aby dopravce postupně garantoval klimatizované vozy, ale třeba i wi-fi připojení a další služby na všech spojích. Nové patnáctileté smlouvy na provoz vlaků v motorové a elektrické trakci na jihu Čech mají začít platit od prosince 2019.

Poté, co rada kraje oba tendry zrušila, musí připravit specialisté na dopravu návrh, jak se s novou situací vypořádat. „Variant je několik. Například znovu vyhlásit tendr za upravených podmínek, možnost přímého zadání na čtyři nebo na deset let, nebo rozdělit soubor na menší celky,“ naznačil Študlar. Hejtmanství může počítat s tím, že České dráhy, které nyní zajišťují provoz na těchto tratích, se budou o tyto zakázky ucházet i nadále. „Navzdory zrušení těchto tendrů jsou České dráhy připraveny jednat stejně jako v ostatních krajích o desetileté smlouvě po roce 2019 například formou přímého zadání,“ potvrdil Šťáhlavský. Připomněl, že stejně se postupuje v Rakousku, kde jsou pro jednotlivé spolkové země uzavírány kontrakty na dopravní obslužnost formou přímých zadání přímo s národním dopravcem ÖBB nejméně na 10 let. Další železniční dopravci nyní vyčkávají, s jakým postupem Jihočeský kraj přijde. „V tuto chvíli nemůžeme říct, že by nás to nezajímalo nebo že to vylučujeme. Kdyby nás kraj oslovil, budeme se muset podívat, o jaké podmínky půjde,“ podotkl mluvčí Arrivy Roman Herden. Zatím jediným dopravcem mimo České dráhy, který jezdí na jihočeských kolejích, je GW Train Regio. Obsluhuje soubor šumavských tratí, který zahrnuje České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary.

Zrušené tendry

Motorové tratě – předpokládaná hodnota zakázky: 3,5 miliardy korun

- Čičenice – Horažďovice předměstí
- Písek město – Protivín
- Nepomuk – Blatná
- Březnice – Písek
- Tábor – Ražice
- Březnice – Strakonice
- Tábor – Pacov

Elektrifikované tratě – předpokládaná hodnota zakázky: 7,2 miliardy korun

- ČB – Horažďovice předměstí
- Protivín – Písek Rybník – Lipno nad Vltavou
- ČB – Horní Dvořiště
- ČB – Č. Velenice
- Ražice – Písek
- ČB – Tábor
- Veselí nad Lužnicí – Žirovnice

24. 09. 2018 Bývalý šéf Českých drah Krtek definitivně opouští národního dopravce

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/byvaly-sef-ceskych-drah-krtek-definitivne-opousti-narodniho-dopravce-1351555>)

Bývalý šéf Českých drah Pavel Krtek byl odvolán z dozorčích rad ČD Cargo a Dopravního vzdělávacího institutu (DVI). Změny zasáhly i další dceřiné firmy státního dopravce. Rozhodlo o tom představenstvo státního podniku, informoval mluvčí ČD Radek Joklík. Krtek po svém odvolání z pozice předsedy představenstva odmítl nabízený post místopředsedy. Představenstvo podle

mluvčího řešilo zastoupení ve firmách, ve kterých ČD drží 100procentní podíl. Navazuje tak na změny ve vedení mateřské společnosti, odkud byli odvoláni vedle Krtka také Martin Bělčík a Ludvík Urban, kteří dnes kvůli tomu skončili v dozorčí radě ČD-Informační systémy. V dalších dceřiných firmách, ve kterých se ČD o vlastnictví dělí s dalšími subjekty, budou změny pravděpodobně pokračovat v následujících týdnech po projednání s dalšími spoluvlastníky. To se týká například i společnosti ČD-Telematika, kde je členem dozorčí rady mimo jiné i Krtek.

Vedení ČD zároveň vyměnilo vedení Výzkumného ústavu Železničního (VUZ), z jehož představenstva byl odvolán předseda František Bureš a Antonín Blažek. Nahradí je Martin Bělčík, který se stal předsedou představenstva firmy, a Ondřej Fanta. V představenstvu firmy zůstal ještě Miloš Klofanda. Bělčík kvůli nové funkci skončil v dozorčí radě podniku. Představenstvo ČD dnes také zrušilo posty dvou ředitelů odborů. "Smyslem těchto úprav je snížení režijních nákladů a úprava struktury tak, aby vytvářela přirozený rámec pro efektivní fungování vnitřních procesů," uvedl Joklík. Představenstvo ČD v současnosti vede Miroslav Kupec, který měl ve vedení dosud na starosti správu majetku a servis železniční techniky. Do představenstva byl minulý týden dočasně jmenován dosavadní ředitel odboru koncepce a rozvoje dopravy Radek Dvořák. Třetím členem zodpovědným za úsek osobní dopravy je Michal Štěpán.

25. 09. 2018 Evropská komise obvinila slovenského státního železničního dopravce z podvodů

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/zahranicni/evropska-komise-obvinila-slovenskeho-statniho-zeleznicniho-dopravce-z-podvodu-1351607>)

Evropská komise obvinila slovenského státního železničního dopravce, že se jí snažil bránit při inspekci, když poskytl nesprávné informace a během neohlášené prohlídky v roce 2016 smazal data z jednoho z notebooků. Informovala o tom agentura Reuters, podle které by za takové jednání mohla Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) dostat vysokou pokutu. "Takové chování by ohrozilo integritu a efektivitu našeho vyšetřování," uvedla dnes v prohlášení evropská komisařka pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová s odkazem na údajnou manipulaci s vyžádanými daty. "Chceme si být jisti, že firmy dodržují naše pravidla," dodala. Evropská komise kvůli možným kartelovým dohodám před dvěma lety uskutečnila neohlášené prohlídky v České republice, na Slovensku a v Rakousku. ZSSK tehdy uvedla, že se komise zajímala o postupy při prodeji použitých kolejových vozidel. ZSSK podle dnešního prohlášení Evropské komise poskytla inspektorům nesprávné informace o tom, kde se nachází notebook jednoho z jejích zaměstnanců. Právě u tohoto zařízení ZSSK podle komise dovolila provést "reinstalaci, která vedla k nevratné ztrátě uložených dat". Neohlášené kontroly jsou předběžným krokem při vyšetřování možného porušování antimonopolních pravidel a neznamenají, že dotyčné podniky se skutečně provinily. Unijní smlouvy zakazují zneužívání dominantního postavení na trhu, které může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy EU. Takové zneužívání může zahrnovat nepřiměřené nákupní či prodejní ceny nebo jiné nerovné obchodní podmínky.

25. 09. 2018 Stavební povolení: Výstavba zastávky Neratovice sídliště

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/180925vyhlaska.pdf>)

Nová železniční zastávka „Neratovice sídliště“ včetně přechodu pro pěší bude umístěna v km 32,600 až 34,200 celostátní železniční trati Praha hl. n. – Turnov. Stávající železniční svršek a spodek bude rekonstruován v délce 175 m, nové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK je navrženo v délce 120 m. Zastávka bude vybavena krytými stojany pro jízdní kola a dvěma nástupištními přístřešky. Přechod pro pěší bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (kategorie PZS 3ZBI).

26. 09. 2018 Od 1. října se rozšíří systém PID na železnici až na samotné hranice Středočeského kraje, lidé výrazně ušetří

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30266/>)

Dalších 96 železničních stanic a zastávek se zapojí ve spolupráci s Českými drahami od 1. října do systému Pražské integrované dopravy na železnici. Nově vznikají tarifní pásma 8 a 9, která sahají až na samotnou hranici Středočeského kraje. Do Pražské integrované dopravy se tak nově zapojí Čáslav, Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou nebo třeba Bělá pod Bezdězem či Březnice

na Příbramsku. „Všude, kam ve Středočeském kraji nově zavedeme jízdné Pražské integrované dopravy, zlevníme lidem cestování. Tedy pokud začnou místo běžných jízdenek na vlak používat jízdenky PID. Úspora není vůbec malá. Pro ilustraci jeden příklad. Pokud dnes jezdíte z Čáslavi každý den do Kolína vlakem, můžete si pořídit například čtvrtletní traťovou jízdenku se slevou IN 25 za 2 109 Kč. Když si ale koupíte čtvrtletní kupon PID pro tuto trasu, zaplatíte jen 1 800 Kč,“ vysvětluje František Petrtýl, radní Středočeského kraje pro oblast dopravy. Rozšíření systému Pražské integrované dopravy do všech stanic a zastávek na území Středočeského kraje umožnil právě vznik nového 8. a 9. tarifního pásma, který schválili středočeští zastupitelé na konci letních prázdnin. Detailní přehled stanic v nových pásmech je přehledně uveden v tomto schématu https://pid.cz/wp-content/uploads/maps/schemata-trvala/a5_tarifni_pasma_zeleznice.pdf.

Rychlíky i osobní vlaky

„Doby, kdy platily jízdenky PID jenom v osobních vlacích, jsou už dávno pryč, samozřejmě je dnes možnost cestovat na levnější jízdné Pražské integrované dopravy i rychlíky, které objednáva Ministerstvo dopravy,“ říká ředitel organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje Pavel Procházka. „Rychlé vlaky v kombinaci s levnějším jízdným než dosud – to je cesta, jak přilákat na železnici další cestující a nabídnout v našem regionu lidem veřejnou dopravu, do které se budou vracet. V Čáslavi, v Mnichově Hradišti, v Bělé pod Bezdězem a v dalších městech, která nově do systému zapojujeme, lidé využívají rychlíky každý den a od 1. října je tak budou mít levnější.“

Časové kupony pro pravidelně dojíždějící

Nejvíce ušetří ten, kdo vlakem dojíždí pravidelně, ale levnější jsou i jízdenky PID pro jednotlivou jízdu, které je možné koupit u pokladny na nádraží. „Ten, kdo dnes dojíždí vlakem každý den, využívá na kratší cesty zpravidla traťové jízdenky ČD se slevou na IN 25. Těmto lidem se nově vyplatí pořídit si časové kupony PID, které je možné koupit na měsíc, čtvrtletí anebo nově i na celý rok. Celoroční varianta je samozřejmě nejlevnější,“ upozorňuje ředitel ROPID Petr Tomčík, a doplňuje: „Tyto kupony je možné nahrát nejen na Lítačku, ale také na In Kartu Českých drah nebo na běžné bankovní karty Visa a MasterCard, které má dnes už skoro každý v peněženke.“ Přesné ceny kuponů pro jednotlivá pásma PID najdete na <https://pid.cz/primestske-cestovani/?tab=2>. Děti, junioři do 18 let, studenti do 26 let a senioři od 65 let mají kupony se státní slevou 75 %.

Jízdenky PID pro jednotlivou jízdu

Pokladní ČD umí prodat cestujícímu i jízdenku PID pro jednorázovou cestu, jen si o ní musí na pokladně říct. Pokud pojedete například z Mnichova Hradiště do zastávky Mladá Boleslav město, obyčejné jízdné ČD vás vyjde na 37 Kč, jízdné ČD se slevou IN 25 na 28 Kč a jízdenka Pražské integrované dopravy jen na 24 Kč (jízdenka pro tři pásma a 60 minut jízdy). „Všechny pokladny Českých drah v Praze i ve Středočeském kraji mohou prodat cestujícímu jízdenku Pražské integrované dopravy, výjimkou nejsou ani stanice, které se zapojí do systému teď od 1. října,“ říká Jakub Goliáš, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah pro Prahu a Středočeský kraj. „V malých zastávkách na tratích v osmém a devátém pásmu zatím nejsou označovače jízdenek, ale můžete tu využít aplikaci PID Lítačka, jejímž prostřednictvím si jízdenku snadno koupíte z mobilního telefonu.“ Aplikace PID lítačka funguje od konce prázdnin a kromě vyhledávání spojení, informací o odjezdech či mimořádnostech ve veřejné dopravě, umožňuje cestujícím nákup jízdenek PID pro jednotlivou jízdu přes mobilní telefon. Díky tomu může využít cestující jízdné PID z jakékoliv zastávky či stanice v systému Pražské integrované dopravy, tedy i z těch, kde zatím není k dispozici označovač jízdenek PID na nástupišti nebo pokladna ČD. Přesné ceny jízdenek PID pro jednotlivou jízdu najdete na <https://pid.cz/primestske-cestovani/?tab=1>.

Cenové srovnání jízdenek ČD a jízdenek Pražské integrované dopravy

Tabulky v přiloženém souboru ukazují příklady, jak mohou cestující ušetřit, pokud využijí proti stávajícímu jízdnému ČD v novém 8. a 9. pásmu jízdenky Pražské integrované dopravy. Tabulky jsou rozděleny do několika oblastí podle měst, která jsou nově zapojena do systému. Pro každou oblast najdete srovnání měsíčního a čtvrtletního jízdného a také jízdenek pro jednotlivou jízdu.

30. 09. 2018 České dráhy vyhlíží obří finanční injekci. Správci železnic prodají miliony čtverečních metrů pozemků

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-vyhlyzi-obri-financni-injekci-spravci-zeleznic-prodaji-miliony-ctverečních-metru-pozemku-1351744>)

České dráhy připravují masivní prodej zhruba čtyřiceti milionů čtverečních metrů pozemků, kupcem bude státní Správa železniční a dopravní cesty. Deníku E15 to řekl nově zvolený předseda

představenstva drah Miroslav Kupec s tím, že se transakce v řádu miliard korun brzy uskuteční. „Vedle developerských projektů je to jeden ze zdrojů, kterým chceme financovat masivní investice,“ vysvětlil Kupec.

Dopravce se před dvěma lety v rámci prodeje nádražních budov sice zbavil i pozemků, na kterých budovy stojí, mnoho přílehlých ale zůstalo v jeho majetku. „Všechny pozemky kolem, ven, ale i dovnitř pod nástupiště a kolejemi jsou dosud naše. Už jsme ve finále, máme přesně definované pozemky, party geodetů dokončují plány po celé republice,“ okomentoval pro E15 Kupec. Dráhy tak navazují na prodej nádražních budov a na převod kolejí a další infrastruktury po celé republice. Budovy koupila SŽDC v roce 2016 za 3,3 miliardy korun, koleje v roce 2008 za dvanáct miliard. Cena stávající transakce zatím není přesně určena, ve výroční zprávě si ale dráhy nacenily pozemky na necelých šest miliard korun. Zatím není jasné, zda SŽDC nakoupí pozemky jednorázovou transakcí, nebo několikaletou splátkou. „Transakce se bude realizovat brzy, tohle je ale stále otevřené. Peníze se musí dostat do SŽDC ze státního rozpočtu,“ doplnil Kupec. „Zajímají nás pozemky, které souvisí s provozem dráhy. To znamená, že ne všechny, které České dráhy mají,“ upřesnil náměstek SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola pro server Zdopravy.cz v květnu tohoto roku.

Miliardy z prodeje pozemků chce šéf drah Kupec směřovat do investic. Dopravce před měsícem podepsal smlouvu s konsorciem firem Siemens a Škoda na dodávku padesáti dálkových vozů, na trh navíc dává nové soutěže, kterými poptává kompletní spektrum provozovaných vozů. „Až se dohodneme s kraji a ministerstvem dopravy na závazcích (provozovaných linkách, pozn. red.), budeme moci garantovat, že od ledna roku 2022 budeme moci nasadit nová vozidla. Soutěžit budeme navíc dalších šedesát lokomotiv, velmi intenzivně pracujeme i na nasazení těch na hybridní pohon,“ podotkl Kupec. Vedle prodeje pozemků dráhy financují investice i skrze společné projekty s developery, například na hlavním nádraží v Praze. V okamžik, kdy projekt získá stavební povolení – například na výstavbu bytových domů či kanceláří – dráhy prodají svou část pozemků. Naposledy deník E15 informoval o společném záměru drah s investiční skupinou Penta. Společnosti připravují projekt přemostění části hlavního nádraží, přičemž na nově vzniklé konstrukci mají vzniknout až pětipatrové domy.

30. 09. 2018 České dráhy dominovaly dopravě, nyní soupeří s konkurencí

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-dominovaly-doprave-nyni-souperi-s-konkurenci/1668538>)

České dráhy (ČD) zaznamenaly během stoleté historie řadu změn. Zatímco v prvních letech byla železnice téměř jedinou dostupnou dopravou a tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) měly dominantní postavení v celé dopravě, v současnosti dráhy soupeří s konkurencí nejen na železnici, ale i na silnici. Vyplývá to z informací podniku a publikace Historie státních drah 1918 – 2018 autora Pavla Beka. Změnilo se také funkce podniku.

Dráhy vznikly společně s novým státem 28. října 1918, přičemž podnik vznikl na základech železnice bývalé monarchie. ČSD ovšem tehdy nebyly jediným železničním dopravcem v zemi. Na kolejích podle mluvčího firmy Petra Štáhlavského působila i řada menších dopravců, například Košicko-bohumínské dráhy. V následujících letech však ČSD pohltily ostatní dopravce a získaly na kolejích monopol, který trval přes 70 let. Zejména posledních 20 let se však postavení ČD mění. Až do roku 2003 totiž vedle dopravy měly na starosti i železniční infrastrukturu, kterou však už 15 let spravuje Správa železniční dopravní cesty. ČD se navíc transformovaly na akciovou společnost. Stát si však nadále udržuje v podniku celý podíl. Další změnou je ztráta monopolu a postupná liberalizace dopravy. Jejím symbolem se stala trať mezi Prahou a Ostravou, na které ČD soupeří s RegioJetem a Leo Expressem. Dalším milníkem může být otevírání trhu na regionálních tratích po roce 2019.

V průběhu stoleté existence se zužuje i vozový park státního dopravce. Zatímco v roce 1919 měly ČSD podle Bekovy publikace více než 3 400 lokomotiv a téměř 6 350 vagonů, v současnosti mají ČD 2 000 lokomotiv a asi 2 100 osobních vozů. I přes mnohem širší vozový park se přitom ČSD po svém vzniku podle historického přehledu uvedeném na webových stránkách společnosti potýkaly s nedostatkem lokomotiv a zastaralým vozovým parkem. Československo navíc mělo po Bavorsku druhou nejrozsáhlejší síť místních železnic. ČSD proto nutně potřebovaly doplnit nové vozy. První lokomotivou vyrobenou přímo pro ČSD byly dvojčité lokomotivy na přehřátou páru řady 365.0. Pro lokální tratě si pak ČSD pořídily lokomotivy řady 423.0, přezdíváné "Velký bejček". Stroj dopravce stále využívá při provozu takzvaných nostalgických a historických vlaků. V roce 1936 se tak podle údajů v Bekově knize počet lokomotiv a vozů vyšplhal v souhrnu až k 15 000.

Velký počet vlaků před 100 lety byl způsoben výsadním postavením železnice v tehdejší dopravě. "Železniční doprava tehdy představovala jediný moderní dostupný dopravní prostředek," uvedl

Štáhlavský. Toto postavení postupně oslabovala sílíci automobilová doprava. V posledních letech dráhy počet svých vozů postupně redukuje. Po rozpadu federace a převzetí části vozového parku slovenským dopravcem, k tomu přispěla také měnící se situace na železnici. Dráhy musely reagovat na rušení části tratí a také nástup soukromé konkurence. Jen od roku 2011 se dopravce zbavil zhruba tisícovky svých vozů. V současnosti se tak společnost soustředí spíše na postupnou obnovu a modernizaci vozového parku.

Do skupiny České dráhy patří vedle osobního dopravce také ČD Cargo, ČD Telematika nebo Výzkumný ústav železniční. Skupině v prvním pololetí klesl zisk na 262 milionů korun, což je meziročně o 275 milionů méně. Tržby skupiny se ale meziročně zvýšily zhruba o 618 milionů na 17,35 miliardy korun.

30. 09. 2018 Slevy na jízdném zvýšily počet cestujících o jednotky procent

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/slevy-na-jizdnem-zvysily-pocet-cestujicich-o-jednotky-procent/1668603>)

Zavedení slev pro studenty a seniory na železnici od září zvýšilo počet cestujících řádově o jednotky procent. Nepřineslo skokový nárůst. Shodli se na tom předseda představenstva Českých drah Miroslav Kupec a majitel soukromého dopravce RegioJet Radim Jančura. U RegioJetu se nárůst počtu cestujících podle Jančury pohybuje do pěti procent. Každý týden ale roste podíl cestujících, kteří slevu využívají. České dráhy budou mít čísla za září až v polovině října. Podle Kupce nárůst zaznamenaly, nicméně ne skokový. "Každý týden se poměr cestujících využívajících slevy zvyšuje. Dnes se to blíží kolem 30 procent cestujících v našich vlacích a autobusech. Myslím si, že to může ustálit okolo 40 procent," uvedl Jančura. České dráhy, které jsou největším železničním dopravcem, jsou podle Kupce připraveny operativně nasazovat záložní vozy tam, kde by to vypadalo, že je stávající kapacita nedostatečná. Zatím to není potřeba. "Mysleli jsme, že ten první nával bude větší, ono tomu tak není. Ukážou další týdny a měsíce, jak to bude vypadat," dodal Kupec.

Slevy 75 procent z jízdného pro studenty do 26 let a důchodce starší 65 let začaly platit na všech vlakových i autobusových linkách, s výjimkou městské hromadné dopravy, od 1. září. Stát tato sleva vyjde od příštího roku na šest miliard korun ročně. Dráhy zpočátku slevy vypočítávaly ze základní ceny jízdného, díky čemuž dosahovaly na vyšší kompenzace od státu. V polovině měsíce výpočet změnily a slevy pro studenty a seniory nově vypočítávají i z akčních jízdének za zvýhodněné ceny.

Od roku 2020 by si dopravci na železnici mohli vzájemně uznávat jízdenky. Podle Kupce musí být vytvořené centrum, které bude jízdné mezi dopravci vzájemně započítávat, ale neměly by jej financovat ČD. "Čekáme, že se nastaví pravidla, a ta pravidla budeme respektovat," doplnil. Podle Jančury by vzájemné uznávání jízdének mohlo začít fungovat okamžitě od doby, kdy na to ČD přistoupí. Jančura ČD nabídl, že na prodejních místech svých firem bude prodávat bezplatně jízdenky ČD a za nabídku jízdének RegioJetu a Student Agency v síti pokladen ČD bude drahám platit deset procent. Kupec opáčil, že se tím bude zabývat.

30. 09. 2018 Nepřetržité stoupání a výškový rozdíl přes 700 metrů. Izrael otevřel rychlodráhu do Jeruzaléma (Tel Aviv – Jerusalem)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2607110-nepretrzite-stoupani-a-vyskovy-rozdil-pres-700-metru-izrael-otevrel-rychlodrahu-do>)

Izraelci tento týden zprovoznili rychlodráhu do Jeruzaléma. Vzhledem k náročnému terénu vede většinou v tunelech a překonává výškový rozdíl přes 700 metrů. Izraelské dálnice bývají ucpané a nová trať to má zčásti napravit. Pro turisty, kteří míří do posvátného města tří náboženství, znamená revoluci v cestování. „Tel Aviv a Jeruzalém, dva protipóly izraelského životního stylu, se teď k sobě přiblížily na pouhou půlhodinu jízdy,“ říká blízkovýchodní zpravodaj ČT David Borek. Úsek vede v nepřetržitém stoupání a v tunelech, ten nejdelší má jedenáct kilometrů. Kvůli alespoň částečnému vyrovnání výškového rozdílu je koncová stanice umístěna osmdesát metrů pod zemí a může tak sloužit i jako protiatomový kryt, podotýká Borek. Nová dráha usnadní cestu do Jeruzaléma i nábožensky orientovaným poutníkům z celého světa. Ti mohou na letišti v Tel Avivu rovnou nastoupit na vlak.



Stavba se časově protahovala

Dokončení trati se posunulo o více než deset let a ani teď nefunguje kompletně. Izraelský premiér už sice slavnostně zahájil provoz, ale ještě stále se na ní pracuje. Stavba také výrazně překročila rozpočet. „Tunel do Jeruzaléma je v něčem podobný pražskému tunelu Blanka,“ říká Borek. Do budoucna se plánuje prodloužení železnice až ke Zdi nářků. Končit by měla v jejím podzemí, uzavřel Borek, který na místě natáčel.
