

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2019

OBSAH

01. 04. 2019	OBCE NA KONCÍCH OPUŠTĚNÉ TRATĚ SE PŘOU, ZDA JI ZRUŠIT, NEBO OBNOVIT (VELKÁ KRAŠ – VIDNAVA).....	3
01. 04. 2019	VEDENÍ BRNA COUVLO, NOVÉ NÁDRAŽÍ MŮŽE VYRŮST I BEZ PODZEMNÍ ŽELEZNICE	3
01. 04. 2019	ODBORY NA ŽELEZNICI USTAVILY STÁVKOVÝ VÝBOR, BRÁNÍ REŽIJNÍ JÍZDNÉ	4
02. 04. 2019	HLAVNÍM ŽELEZNIČNÍM DOPRAVCEM NA VYSOČINĚ ZŮSTANOU ČESKÉ DRÁHY	5
03. 04. 2019	INCIDENTŮ NA ŽELEZNICI NEUBÝVÁ, V BŘEZNU JICH BYLO LETOS NEJVÍCE	6
03. 04. 2019	ODBORY: STÁVKA NA ŽELEZNICI NEHROZÍ, VRACÍ SE STANDARDNÍ JEDNÁNÍ	6
04. 04. 2019	ČD SPOUŠTĚJÍ DVA TRENAŽERY PRO STROJVEDOUČÍ, JSOU PRVNÍ V REPUBLICE	7
05. 04. 2019	SŽDC NEMUSÍ ITALSKÉ FIRMĚ PLATIT 350 MILIONŮ KČ ZA NÁDRAŽÍ V PRAZE (PRAHA HL. N.).....	8
09. 04. 2019	PŘÍLIŠ DRAHÉ BEZPEČÍ. ŽELEZNIČÁŘI SE BRÁNÍ MILIONOVÉMU OCHRANNÉMU SYSTÉMU (ETCS).....	8
11. 04. 2019	NA TRATI Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC DO PRAHY BY MOHLY VLAKY JEZDIT DVOUSTOVKOU.....	9
12. 04. 2019	V SOBOTU STARTUJE DRUHÝ DENNÍ PÁR SPOJŮ DO KRAKOVA	10
12. 04. 2019	SŽDC A FRANCOUZSKÁ SNCF BUDOU SPOLUPRACOVAT NA PŘÍPRAVĚ VÝSTAVBY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ	11
13. 04. 2019	ŽELEZNICI DO KRALUP NAD VLTAVOU ODHLUČNUJE NOVÁ STĚNA, DÁ SE SKLOPIT (PRAHA-SEDLÉC)	11
13. 04. 2019	POSUNOVANÝ VLAK NARAZIL DO Odstavených VAGONŮ, ŠKODA JE 15 MILIONŮ (MĚLNÍK).....	13
13. 04. 2019	VRTULNÍK ODVÁŽÍ Z ÚSTECKÉHO NÁDRAŽÍ 18 STOŽÁRŮ TRAKČNÍHO VEDENÍ (ÚSTÍ NAD LABEM ZÁPAD).....	13
14. 04. 2019	KARVINSKÉ NÁDRAŽÍ MÁ ZA SEBOU PRVNÍ ČÁST OPRAV. OBEJDE SE I BEZ MAŠINKY	14
16. 04. 2019	PŘEDSEDA DOZORČÍ RADY ČESKÝCH DRAH PETR MOOS NA KONCI DUBNA SKONČÍ.....	14
17. 04. 2019	DO VLAKU PO ANGLICKU. STROJVŮDCI V EVROPĚ MAJÍ MLUVIT JEDNOU ŘEČÍ.....	15
17. 04. 2019	KVŮLI ZAKÁZKÁM SŽDC MÍŘÍ K SOUDU ŠEST LIDÍ A JEDNA FIRMA.....	16
24. 04. 2019	STŘEDOČESKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN V KRALUPECH NAD VLTAVOU (27. DUBNA 2019)	16
24. 04. 2019	OPRAVENOU VÝPRAVNÍ BUDOVU ZÍSKALA TAKÉ STANICE NELAHOZEVES.	17
25. 04. 2019	ŠÉFEM DOZORČÍ RADY ČD JE POSPÍŠIL, V PŘEDSTAVENSTVU SKONČÍ HEŘMAN	18
25. 04. 2019	SLEVY V DOPRAVĚ STÁLY V PRVNÍM PŮLROCE 2,73 MILIARDY KORUN	18
25. 04. 2019	SMLOUVA O NOVÉ PŘESHRAŇNÍ INFRASTRUKTUŘE MEZI ČESKEM A POLSKEM.....	19
27. 04. 2019	LEO EXPRESS DOVEZE PRVNÍ VLAKY Z ČÍNY V DRUHÉ POLOVINĚ ROKU	19

28. 04. 2019	PŘES NOVÝ MOST NAD PŘEHRADOU HRACHOLUSKY UŽ SMĚJÍ JEZDIT VLAKY (PŠOVANY – BEZDRUŽICE, OD 30. DUBNA 2019)	20
29. 04. 2019	STROJVEDOUČÍ BUDOU MOCI MÍT AŽ OSM DIOPTRIÍ, PLÁNUJE MINISTERSTVO.....	20
29. 04. 2019	SKUPINA ČESKÉ DRÁHY LONI VYDĚLALA 1,2 MILIARDY KORUN	21
29. 04. 2019	TRŽBY REGIOJETU LONI MÍRNĚ ROSTLY NA 1,1 MLD., BYL V ZISKU 102 MIL.22	
29. 04. 2019	ZAČÍNÁ REVITALIZACE A ELEKTRIZACE TRATI Z OLDŘICHOVA U DUCHCOVA DO LITVÍNOVA	22
30. 04. 2019	PŘÍHRANIČNÍ JÍZDENKU ZNEUŽÍVALY CESTOVNÍ KANCELÁŘE, UŽ NEBUDE TAK VÝHODNÁ (EURO NISA TICKET)	23
30. 04. 2019	NOVÝ MINISTR DOPRAVY VLADIMÍR KREMLÍK SE UJAL ÚŘADU	23

01. 04. 2019 Obce na koncích opuštěné tratě se prou, zda ji zrušit, nebo obnovit (Velká Kraš – Vidnava)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/velka-kras-vidnava-opustena-zeleznicni-trat-zruseni-obnova-vlaku-szdc.A190327_466530_olomouc-zpravy_stk)

Zatímco Správa železniční dopravní cesty už zahájila kroky ke zrušení nevyužívané trati mezi Vidnavou a Velkou Kraší na Jesenicku, pro kterou nenašla kupce, obce ležící na jejích koncích se stále neshodnou na jejím osudu. Zatímco jedna s ukončením provozu souhlasí, druhá stále bojuje o obnovení. Opuštěná železnice ani po třech kolech prodeje, kdy cena spadla z 3,9 milionu na 560 tisíc korun, nenašla kupce a obce nezareagovaly ani na bezúplatný převod. Na zrušení trati se před pár dny shodli i zastupitelé Velké Kraše. Obec má přitom v této otázce hlavní slovo, protože koleje leží z velké části na jejím katastru. „Je to určitě posun, protože zatím jsme stanovisko zastupitelstva neměli,“ sdělil starosta Velké Kraše Zdeněk Zátópek. Nabídku SŽDC na bezúplatný převod trati obec odmítla, protože by ji musela ještě pět let po nabytí udržovat v provozuschopném stavu. Velká Kraš teď vyčkává na oficiální zrušení trati a za jakých podmínek ji poté bude možné získat. „Bude také záležet na dotačních možnostech. V úvahu připadá zrušení železničního tělesa a vybudování cyklo- a in-line stezky. To je ale bez masivní dotace nereálné,“ přemítá Zátópek. Podle něj by se dal prostor v okolí trati vedoucí u silnice využít také pro nové autobusové zastávky. „V současné době nemáme zastávky mimo komunikaci v zálivech, protože na to není prostor. Je to nebezpečné, zvláště proto, že autobusy jezdí hlavně děti do škol a zpět,“ popsal Zátópek.

Vidnava dál bojuje o obnovení provozu a až tři páry vlaků denně

Vidnava se zrušením trati nesouhlasí. „My chceme, aby stát trať nezrušil, protože pokud se tak jednou oficiálně stane, tak už tady nikdo nikdy železniční provoz neobnoví. Chceme vyvolat jednání s odpovědnými místy, aby tu znovu jezdily dva až tři páry osobních vlaků denně. Když se spoje dobře nastaví, nemusí jezdit prázdné,“ uvedl starosta Vidnavy Rostislav Kačora. Podle něj je k zachování trati ještě další důvod. „Mohla by posloužit i pro přepravu dřeva ve směru do vnitrozemí, kterého je kvůli kůrovcové kalamitě nadbytek,“ dodává vidnavský starosta.

Velká Kraš je však k obnově tratě skeptická. „Těžko si představit, že by zde znovu jezdily vlaky. Vždyť je už v hodně špatném stavu, hodně pražců je ztrouchnivělých. Obnova do provozuschopného stavu by stála určitě alespoň desítky milionů a ty sem nikdo nedá, protože se nedá předpokládat, že by lidé využívali železnici ve větším počtu,“ je přesvědčený starosta Zátópek. Podle něj, i kdyby stát trať obnovil, tak by ji nechtěl provozovat. „Provozní náklady by byly enormně vysoké, byly by na nás, protože nevím, kdo by nám na provoz poskytl dotaci. Takže bychom to finančně nezvládli a nebyli bychom to schopni pokrýt ani personálně,“ uvedl Zátópek.

O trať neměl nikdo zájem navzdory třem kolům prodeje

SŽDC, která má trať v majetku, potvrdila, že usiluje o její zrušení. „Na této trati nebyla dlouhodobě objednána doprava. Proto byla jako zbytná nabízena ve třech kolech k prodeji,“ sdělil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. „Když o koupi nebyl zájem, nabídli jsme ji obci k převodu zdarma. Když odmítla, zahájili jsme proces zrušení. Ten stále běží, výsledek ani termín jeho ukončení nelze předjímat,“ dodal.

Provoz mezi Velkou Kraší a Vidnavou byl zahájen v roce 1897. Poté byla trať prodloužena až do polské Nysy, po druhé světové válce však železnice z Vidnavy do Nysy zanikla. Kvůli nezájmu lidí a vysoké ztrátovosti pak přestal Olomoucký kraj v roce 2010 mezi Velkou Kraší a Vidnavou objednávat dopravu a provoz tak skončil. S obnovením pravidelné dopravy v úseku hejtmanství nepočítá.

01. 04. 2019 Vedení Brna couvlo, nové nádraží může vyrůst i bez podzemní železnice

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/brno/zpravy/vedeni-brno-nove-nadrazi-metro-zmena-stanoviska.A190401_467612_brno-zpravy_krut)

Nové nádraží a zároveň s ním podzemní železnice. Za touto kombinací si stálo bývalé vedení Brna. Nová sestava to však vidí jako dvě různé investice a brněnské „metro“ tak mizí v mlze. Před rokem zastupitelé rozhodli, že chtějí nové brněnské nádraží vybudovat pod jednou zásadní podmínkou – že vznikne společně se severojižním kolejovým dialektrem, což je podzemní železnice, někdy též přezdívaná brněnské metro. To mělo zabránit tomu, aby doprava v Brně po otevření nového nádraží zkolabovala. Jenže po změně ve vedení města původní stanoviska některých radních už neplatí a metro je „odsunuté na vedlejší kolej“. Začátkem března primátorka Markéta Vaňková (ODS) oznámila, že Brno s dalšími organizacemi podepsalo memorandum o spolupráci na stavbě nového

nádraží. „Doufám, že už brzy začne projekt získávat konkrétnější obrysy a budeme se postupně blížit k jeho realizaci,“ uvedla. Redakce MF DNES si znění memoranda vyžádala a je z něj jasné, že Brno odpískalo původně preferovanou variantu nádraží spojenou se stavbou první etapy zmíněné podzemní železnice. Minulé vedení města za ní stálo navzdory odlišnému rozhodnutí centrální komise ministerstva dopravy, která s diaemetrem naopak nepočítala. Ke komisi se teď přidala i nová brněnská koalice. „Kdyby se obě stavby realizovaly současně, bylo by to samozřejmě nejlepší. Pořád máme zájem na diaemetru, ale nechceme stavby vzájemně podmiňovat. Jsou to dvě samostatné investice,“ sdělila primátorka.

Postup nového vedení kritizuje bývalý náměstek pro dopravu Matěj Hollan (Žít Brno). „Brno mělo vše na své straně, aby stát dotlačilo, že začne diaometr vnímat vážně. Kdyby nové vedení vytrvalo, státu by nezbyvalo nic jiného než změnit názor,“ tvrdí Hollan s tím, že stopka pro podzemní železnici spojující pod centrem města nádraží s tratí na Tišnov znamená kolaps dopravy v Brně, zejména s ohledem na obslužnost nové stanice jižně od současné polohy.

V nové koalici změnili názor

Vaňková v brněnské radě ani v zastupitelstvu loni při rozhodování o nádraží neseděla, její náměstci Petr Hladík (KDU-ČSL) a Tomáš Koláčný (Piráti) byli ovšem členy zastupitelstva i vedení města a společně s Hollanem prosazovali variantu nádraží jedině s podzemní železnici. Uběhl rok, změnila se koalice a vše je jinak. „Akceptujeme rozhodnutí státu, je to jeho investice, my se k tomu jako město vyjádřili. Stát má jiný názor, nicméně my jsme odpovědní za rozvoj města, nikoli jeho blokaci,“ prohlásil Hladík. Ten ještě loni tvrdil, že diaometr je nutnost a Babišova vláda jde akceptováním rozhodnutí centrální komise proti lidem. Že by šli teď jako vedení Brna proti usnesení zastupitelů z loňského roku, si však nepřipouští. „Diaometr je možný v každé variantě,“ uvedl náměstek.

Piráť Koláčný si myslí, že varianta s diaemetrem je stále reálná. „Proto v memorandu není konkrétní označení varianty studie. Budeme se snažit změnit názor komise, protože vláda neudělá nic, co se bude lišit od jejího rozhodnutí. Stále si stojím za tím, co schválilo loni zastupitelstvo,“ tvrdí Koláčný. Piráti jsou nicméně asi poslední, kteří tomu v brněnské radě ještě věří. Kromě ODS a KDU-ČSL se totiž k variantě vybrané centrální komisí přiklonila i koaliční ČSSD. „Rada musí reagovat na vývoj situace a investor se rozhodl zkrátka jinak. Co Brno získá, když bude trvat na své variantě?“ ptá se náměstek Oliver Pospíšil (ČSSD). Sociální demokraté jako opoziční zastupitelé stejně jako ODS už loni vystupovali proti podmínce podzemní dráhy.

Na diaometr stále nevznikla studie proveditelnosti

Podle Hollana se Brno na jednu stranu tváří, že chce diaometr, a na druhou se zaváže ke spolupráci na variantě, která ho neřeší. „Když nebude součástí nového železničního uzlu, tak už nikdy nebude,“ varuje. Že se do stavby podzemní železnice státu nechce, je zřejmé i z toho, že i přes opakované sliby Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) dodnes nevznikla na diaometr studie proveditelnosti. Ještě loni v prosinci zástupci SŽDC hovořili o tom, že ladí zadání studie a její výsledek by mohl být asi za rok. Po několika dalších týdnech ale na jednání řídicího výboru k novému nádraží přišli správci železnice s tím, ať si Brno vytvoří studii samo. „Brno a Jihomoravský kraj byly požádány o zvážení zpracování studie proveditelnosti v jejich gesci s tím, že by součástí bylo i posouzení ostatních kolejových systémů, tedy tramvaje a metra,“ poznamenal mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Brno s požadavkem správců železnice souhlasilo a studii po roce „ztraceného času“ chce letos zadat ke zpracování i se zmíněnými alternativami tramvajové tratě pod zemí nebo skutečného metra. Údajně má na zpracování dokumentu slíbené peníze od státu. „V dubnu bychom vše chtěli prodiskutovat, zadání zpracovateli je pak otázkou nejbližších měsíců,“ sdělil náměstek pro dopravu Robert Kernl (ODS).

01. 04. 2019 Odbory na železnici ustavily stávkový výbor, brání režijní jízdné

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/odbory-na-zeleznici-ustavily-stavkovy-vybor-brani-rezijni-jizdne/1739920>)

Největší železničářské odbory ustavily stávkový výbor kvůli poslaneckému návrhu, kterým by bylo ohroženo další fungování režijních jízdenek na železnici. Odboráři nyní chtějí jednat s poslanci. Pokud neuspějí, jsou připraveni bránit režijní jízdenky i stávkou. ČTK to řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů Vladislav Vokoun. Režijní jízdenky, které zajišťují bezplatné jízdné, využívá přes 100 000 současných i bývalých zaměstnanců Českých drah, Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a dalších železničářských institucí.

Podle odborářů návrh poslance Martina Kolovratníka (ANO) omezuje možnost ministerstva dopravy vydávat tarify pro režijní jízdenky. Tím by podle nich nebylo možné tyto tarify dále stanovovat. Tím by

byly ohroženy všechny režijní jízdenky pro zaměstnance a rodinné příslušníky Českých drah, SŽDC, Drážního úřadu a dalších drážních úřadů. Odboráři aktuálně kvůli tomu sestavili stávkový výbor, který bude mít na starosti další postup. "Oslovíme poslanecké kluby s vysvětlením, proč jsou režijní jízdenky důležité a je potřeba je zachovat," řekl ČTK Vokoun. Zdůraznil, že pokud by neuspěli a poslanecký návrh by byl přijat, jsou připraveni režijní jízdenky pro zaměstnance dále bránit. O návrhu bude jednat Hospodářský výbor. O konkrétní podobě dalších kroků a případné stávky zatím odboráři hovořit nechtěli. "V tuto chvíli chceme hlavně upozornit na tuto situaci a zdůraznit, že zrušení by byl problém," podotkl.

Roční jízdenka pro drážní zaměstnance v současnosti stojí 1 100 korun. Pro bývalé zaměstnance a děti zaměstnanců stojí neomezené jízdné u ČD 600 korun. Pro ostatní rodinné příslušníky drážních zaměstnanců stojí roční jízdenka 1 250 korun. Režijní jízdenky neplatí ve spojích, které nejsou dotovány státem a České dráhy na nich jezdí na vlastní podnikatelské riziko. To se týká trati mezi Prahou a Ostravou.

Náklady na režijní jízdenky stát nehradí, platí je ČD

S náklady na přepravu cestujících s režijními jízdenkami musí České dráhy počítat ve svém rozpočtu, stát je nehradí. Dráhy přitom musí jízdenky, které umožňují drážním zaměstnancům cestovat zdarma, ze zákona uznávat. Zvýhodněné jízdné ovšem nabízejí svým zaměstnancům i další dopravní firmy v Česku. Vyplyvá to z informací, které dostala ČTK od dopravců.

Tarify jízdenek pro drážní zaměstnance ČD, Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) či Drážního úřadu stanovuje podle zákona o ČD a SŽDC ministerstvo dopravy. České dráhy přitom musí režijní jízdenky uznávat. Od roku 2018 se tato povinnost vztahuje pouze na linky, které si objednává a platí stát nebo kraje. Na spoje, které dráhy provozují na vlastní podnikatelské riziko, se to už nevztahuje. To se týká například vytižené linky mezi Prahou a Ostravou. Stát jim ovšem náklady na tyto jízdenky nehradí, a dráhy tak s nimi musí počítat ve vlastním rozpočtu. Právě to podle státního dopravce dlouhodobě dráhy znevýhodňuje oproti konkurenci, což se projevuje například při vyjednávání o kontraktech na provoz regionálních linek s kraji.

Pasáž zákona, která se věnuje právě režijním jízdenkám, ovšem nyní navrhl poslanec Martin Kolovratník (ANO) odstranit bez náhrady. Tím by podle odborů bylo další fungování zaměstnaneckého jízdného ohroženo. Odbory odmítají i náhradní varianty, které místo zákonné garance Kolovratník navrhl. Jde například o státem nařízenou slevu pro drážní zaměstnance nebo zaměstnanecké jízdné jako benefit z kolektivní smlouvy. "Znamenalo by to buďto nutnost vynakládání dalších prostředků na železnici ze státního rozpočtu, nebo výrazné zvýšení nákladů dotčených zaměstnavatelů," řekl ČTK předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Martin Malý.

Své zaměstnance zvýhodňují při cestování i někteří soukromí dopravci, například Arriva, která v Česku provozuje vlakovou i autobusovou dopravu. Zaměstnanci Arrivy jezdí na jejích komerčních linkách zdarma. Další tuzemský dopravce provozující dálkovou železniční i autobusovou dopravu RegioJet režijní jízdné pro zaměstnance naopak neposkytuje. Zaměstnanecké jízdné poskytuje svým zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům také pražský dopravní podnik. Zaměstnanci zaplatí za roční kupon padesátikorunu a nejbližší členové jejich rodin 200 korun. Zvýhodněné jízdné vychází z dohody kolektivní smlouvy mezi vedením podniku a odbory.

Režijní neboli zaměstnanecké jízdné má v Česku dlouhou tradici, uplatňováno bylo už v období rakousko-uherské monarchie. V různých podobách funguje i u ostatních železnic v Evropě. Například německý státní dopravce Deutsche Bahn nabízí svým zaměstnancům rovněž zvýhodněné jízdné. Má však podobu zaměstnaneckého benefitu, v Německu zákon režijní jízdenky negarantuje.

02. 04. 2019 Hlavním železničním dopravcem na Vysočině zůstanou České dráhy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30494/>)

Hejtman Kraje Vysočina Jiří Běhounek a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec dnes v Jihlavě podepsali smlouvu o zajištění drážní základní dopravní obslužnosti na Vysočině na dalších 10 let. „Kraj Vysočina vybral dopravce na základě přímého zadání. Hodnota desetiletého kontraktu je 6,3 miliardy korun. Hned na konci letošního roku se České dráhy zavazují aktivně vstoupit do integrace regionální dopravy a zapojit se do jednotného odbavování cestujících. Plánována je modernizace vozidlového parku,“ říká hejtman Kraje Vysočina Jiří Běhounek. České dráhy budou v grafikonu 2019/20 provozovat regionální železniční dopravu v závazku Kraje Vysočina na téměř 600 kilometrech železničních tratí s výkonem 4,3 mil. vlakokilometrů. V loňském roce využilo jejich služeb jen na Vysočině 10 milionů cestujících.

V Kraji Vysočina bude národní dopravce zajišťovat spoje na všech tratích, kromě turistických vlaků na trati č. 243. Díky nové dlouhodobé smlouvě může pokračovat v další modernizaci vozidel. Nejpozději od jízdního řádu 2023/2024 proto nasadí nová vozidla, která výrazně zvýší spolehlivost a komfort cestování. „Konkrétně se má jednat o pořízení šesti elektrických jednotek o kapacitě cca 145 míst k sezení a devíti motorových jednotek o kapacitě 120 míst k sezení. Nové soupravy budou klimatizované, bezbariérové, a to včetně WC, vybavené Wi-Fi sítí, bude možné jimi cestovat pohodlně s kočárky a zákazníkům bude k dispozici také audiovizuální informační systém,“ upřesňuje Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

03. 04. 2019 Incidentů na železnici neubývá, v březnu jich bylo letos nejvíce

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/incidentu-na-zeleznici-neubyva-v-breznu-jich-bylo-letos-nejvice/1740844>)

Incidentů na železnici neubývá, v březnu jich Drážní inspekce vyšetřovala 119, což je nejvíce za letošní rok. Meziročně pak jde o navýšení o 37 událostí. Výrazně v březnu stoupl i počet zraněných. Vyplývá to ze statistik Drážní inspekce. Za první tři měsíce letošního roku řešila na železnici už 338 mimořádných událostí, což je o 28 procent více než za stejné období loni. Opatření, která reagovala na zvýšení počtu nehod, se tak zatím neprojeví. Čím je nárůst počtu incidentů způsoben, zatím dopravci nezjistili. České dráhy v březnu zavedly mimořádné kontroly strojvůdců. Podle podniku však nezjistily žádné systémové problémy, ve většině případů šlo o individuální selhání.

Počet zaznamenaných incidentů za letošní první tři měsíce je nejvyšší přinejmenším od roku 2015. V lednu inspekce řešila 111 incidentů, v únoru dalších 109. V březnu nehod i přes zintenzivnění kontrol ještě přibýlo. Letošní březen byl nejbohatší měsíc na mimořádné události na železnici za posledních pět let. Nejčastějším přestupkem bylo projetí návěstidla na červenou. I přes navýšení počtu incidentů se snížil počet usmrcených na železnici. Inspekce letos eviduje zatím 42 obětí, loni jich bylo ve stejném období o čtyři více. Více je naopak zraněných, kterých je oproti loňsku téměř jednou tolik, a to 67. Počet zraněných výrazně stoupl právě během března, kdy jich bylo 44.

České dráhy zavedly kvůli nárůstu počtu incidentů na začátku března několik opatření. Vedle zintenzivnění kontrol strojvůdců dráhy pořídily také nové trenažéry, které by měly ověřit praktické dovednosti strojvůdců. Do budoucna plánují i rozšíření praktické výuky strojvůdců. Dopravce také podpořil vznik kontrolního systému, který by monitoroval, zda strojvůdci místo odpočinku nejezdí u konkurence. Drážní úřad ve spolupráci s ministerstvem dopravy pracuje na vytvoření bodového systému, který by po vzoru bodového systému v silniční dopravě sankcionoval problémové strojvůdce.

K největším železničním nehodám uplynulých měsíců patří srážka dvou vlaků v Brně na hlavním nádraží, při které se zranilo 22 lidí. Na začátku března se vlaky srazily také u Ronova nad Doubravou, kde se zranilo šest lidí. Bez zranění se obešel incident na Vysočině, kde vlak ujel asi šest kilometrů bez strojvedoucího. Drážní inspekce tyto případy zatím vyšetřuje, výsledky by měly být za několik měsíců.

03. 04. 2019 Odbory: Stávka na železnici nehrozí, vrací se standardní jednání

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/odbory-stavka-na-zeleznici-nehrozi-vraci-se-standardni-jednani/1740875>)

Stávka železničních zaměstnanců už nehrozí. ČTK to řekl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Martin Malý. Reagoval tak na dnešní rozhodnutí sněmovního hospodářského výboru, který nepodpořil pozměňovací návrh Martina Kolovratníka (ANO) k vládní drážní novele, podle které by České dráhy nemusely zdarma uznávat jízdní výhody zaměstnancům jiných firem. Stávkový výbor, který v pondělí odbory ustavily, podle Malého ztratil svůj smysl a odbory se vrátí ke standardním jednáním s ministerstvem dopravy o režijních jízdenkách.

Režijní jízdenky, které zajišťují bezplatné jízdné, využívá přes 100 000 současných i bývalých zaměstnanců Českých drah, Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a dalších železničářských institucí. Stát přitom náklady na jejich přepravu nehradí a České dráhy s nimi musí počítat ve vlastním rozpočtu. "Jsme velice potěšeni, jak hospodářský výbor tu situaci vyhodnotil a nepřipustil tak ohrožení režijních jízdenek," uvedl Malý. Odbory byly v případě, že by výbor pozměňovací návrh podpořil, připraveny vyhlásit stávkovou pohotovost. To už ale podle Malého není aktuální a odbory se vrátí k pravidelným jednáním s ministerstvem dopravy. K dalšímu fungování stávkového výboru, který měl za úkol jednat s poslanci, už tak podle předsedy OSŽ není důvod.

Podle Kolovratníka by jeho úprava zvýhodněné jízdné pro železničáře nezrušila. "Chystáme se na jednotný tarif a sem změny směřují. Ideálně kombinací příspěvku na dopravu a nové jednotné tarifní jízdní výhody," uvedl. Ve druhém sněmovním čtení vládní novely ale pozměňovací návrh už podávat s ohledem na citlivost problému nebude. Podle odborů Kolovratníkův návrh počítal s možnou existencí režijních jízdenek v podobě pracovních benefitů. Nebyly by tak už garantovány zákonem. Na to by podle něj doplatili zejména zaměstnanci SŽDC. "Správa železnic by si tenhle benefit musela v podstatě koupit od Českých drah a následně zdanit. Stálo by to až 100 milionů korun," řekl Malý. Odbory budou o režijních jízdenkách dále jednat s ministerstvem, konkrétně o podobě tarifů a jejich podmínkách pro příští roky. To je však standardní součástí pravidelných rozhovorů odborářů s resortem dopravy.

Roční jízdenka pro drážní zaměstnance v současnosti stojí 1 100 korun. Pro bývalé zaměstnance a děti zaměstnanců stojí neomezené jízdné u Českých drah 600 korun. Pro ostatní rodinné příslušníky drážních zaměstnanců stojí roční jízdenka 1 250 korun. Režijní jízdenky neplatí ve spojích, které nejsou dotovány státem a České dráhy na nich jezdí na vlastní podnikatelské riziko. To se týká trati mezi Prahou a Ostravou.

04. 04. 2019 ČD spouštějí dva trenažery pro strojvedoucí, jsou první v republice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30502/>)

České dráhy dnes v České Třebové uvedly do provozu první z dvojice simulátorů řízení vlaků, které jsou novinkou ve výcviku strojvedoucích. Druhý se nachází v Praze-Vršovicích. Obě zařízení stála národního dopravce více než 30 milionů korun a jde o vůbec první trenažery svého druhu u nás. Po pilotním provozu, který bude trvat několik týdnů, budou výcvikem na simulátorech procházet všichni uchazeči o práci strojvedoucího v rámci přípravných kurzů. Zároveň zde budou výcvik provádět i všichni stávající strojvedoucí, a to minimálně jednou ročně.

„Simulátory nám pomohou lépe připravit uchazeče o práci strojvedoucího na výkon jeho povolání a u stávajících strojvedoucích zlepšit jejich návyky při práci. Podstatná bude také příprava na provozní situace, se kterými se začínající strojvedoucí při jízdě na lokomotivách vůbec nemusí setkat a i zkušený strojvedoucí se s nimi setkávají jen výjimečně. Může jít například o jízdu vlaku na přivolávací návěst, v mezistaničním oddílu, obsazenou kolej,“ vysvětluje předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec a dodává: „Oba simulátory chceme v příštích letech ještě zdokonalovat a doplňovat o další moderní prvky, které přibudou na našich lokomotivách. Patří mezi ně především evropský vlakový zabezpečovač ETCS, který v příštích letech nainstalujeme na stovky našich vozidel pro koridory.“

Moderní trenažery věrně kopírují prostředí kabiny strojvedoucího se všemi ovládacími prvky. Obě zařízení jsou designována tak, aby přesně vyhovovala potřebám a požadavkům Českých drah. Výchozím modelem pro kabiny simulátorů je sice jednotka z „rodiny Panterů“, jinak ale kabina nepředstavuje konkrétní typ vozidla. Ovládací a zobrazovací prvky jsou přizpůsobeny tak, že je možné simulovat jízdu také s diesellovou lokomotivou. „Na trenažeru je možné nasimulovat prakticky všechny situace, které mohou v provozu nastat, včetně těch mimořádných, jako jsou např. překážky na trati atd. Výcvik bude zaměřený na ty situace, ve kterých strojvedoucí nejčastěji chybují, a které mohou být, nebo byly, příčinou mimořádných událostí. Zároveň bude výcvik zaměřen na situace, které se v běžném provozu nedají nacvičit vzhledem k tomu, že vznikají neplánovaně. Jedná se především o různé poruchové stavy na trati nebo nepravdivosti v dopravě a z toho vyplývající komunikace strojvedoucího s výpravčím nebo dispečerem,“ popisuje primární využití trenažerů Jiří Lukeš, vedoucí oddělení vzdělávání ČD.

Simulace jízdy vozidla zobrazuje strojvedoucímu odpovídající venkovní prostředí, tedy kolejiště včetně návěstidel, železničních stanic a zastávek, přejezdů a okolní krajinu včetně zástavby apod. Instruktor nejdříve připraví scénář. Poté, co na dané zadání strojvedoucí absolvuje trasu, systém vyhodnotí správnost provedení. Instruktor poté se strojvedoucí celou jízdu podrobně rozebere a vyhodnotí.

Příprava strojvedoucích Českých drah

Příprava nového strojvedoucího u Českých drah trvá téměř rok. Zájemci o práci nejdříve stráví několik týdnů v některém z Oblastních center provozu ČD, kde se jako „strojvedoucí v přípravě“ seznamují s jednotlivými pracovišti a získávají první praktické zkušenosti. „Další měsíc pak stráví v Dopravním vzdělávacím středisku v České Třebové, kde se připravují ke zkoušce k získání licence strojvedoucího u Drážního úřadu a k interní zkoušce, která umožní zařazení uchazeče do jízdového výcviku. V této fázi absolvují budoucí strojvedoucí také první výcvik na simulátoru. Současně s jeho instalací jsme provedli rekonstrukci školicího střediska v České Třebové,“ říká Blanka Havelková, předsedkyně představenstva Dopravního vzdělávacího institutu, který zajišťuje vzdělávání zaměstnanců Českých

drah. Po úspěšném zvládnutí obou zkoušek nastupují do jízdního výcviku, který trvá podle platné legislativy nejméně 12 týdnů. České dráhy v tomto případě uplatňují délku výcviku 15 – 24 týdnů. V průběhu celé přípravy absolvují uchazeči další měsíční kurz, v rámci kterého se připravují na řízení konkrétních typů vozidel a řešení konkrétních provozních situací. V tomto období strojvedoucí opět nejméně dvakrát absolvuje výcvik na simulátoru. Po splnění všech výše uvedených požadavků následuje další zkouška a poté již nasazení do provozu. Délky kurzů a jejich obsah jsou stanoveny zákonem. Proces výcviku strojvedoucích u Českých drah trvá nejčastěji 8 – 10 měsíců.

České dráhy jsou jediným dopravcem v České republice, který se výcviku strojvedoucích systematicky věnuje. Tuto práci u národního dopravce v současné době vykonává okolo 3 500 lidí. Zhruba 200 je pak na pozici strojvedoucích v přípravě. O práci strojvedoucích mají stále častěji zájem i ženy, kterých je v současné době u Českých drah 22.

05. 04. 2019 SŽDC nemusí italské firmě platit 350 milionů Kč za nádraží v Praze (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/szdc-nemusi-italske-firme-platit-350-milionu-kc-za-nadrazi-v-praze/1741605>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nemusí platit více než 350 milionů korun, které požadovala firma Grandi Stazioni jako náhradu investic do rekonstrukce hlavního nádraží v Praze. Žalobu italské firmy zamítl Obvodní soud pro Prahu 1. Rozhodnutí je nepravomocné, Grandi Stazioni se tak může odvolat. Obě strany v současnosti vedou kvůli pražskému hlavnímu nádraží další dva spory. Grandi Stazioni chtěla peníze jako náhradu za investice do oprav nádraží. Původně požadovala 776 milionů korun. Z této sumy SŽDC následně vyplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady na částečnou rekonstrukci. Žalovaná částka se tak snížila na 210,8 milionu korun. Další 139,7 milionu korun italská firma požadovala jako smluvní pokutu.

Soudkyně Lenka Vávrová v odůvodnění rozhodnutí označila požadavky společnosti jako nedůvodné, a žalobu na doplacení nákladů na opravy proto zamítl. Spolu s tím se tak stala neopodstatněnou i požadovaná smluvní pokuta. Soudkyně zároveň uložila italské firmě povinnost zaplatit žalovaným náhradu soudních výdajů. Vedle SŽDC žaloba mířila také na České dráhy, které byly dříve vlastníkem nádraží, a na stát. Zástupci žalovaných stran byli s výsledkem spokojeni. "Vítáme dnešní rozhodnutí a jsme rádi, že soud uznal všechny naše argumentace k obraně majetku státu za důvodné," řekl ČTK právní zástupce SŽDC Jiří Dukát. "Ty nároky jsou jednoznačně neopodstatněné a věříme, že pokud se žalobce odvolá, tak to potvrdí i Městský soud v Praze, dodal právní zástupce Českých drah Jiří Pour. Oba také věří, že italská společnost neuspěje ani s dalšími žalobami, které v souvislosti s hlavním nádražím podala. Zástupci Grandi Stazioni rozhodnutí nekomentovali. Dá se však očekávat, že se firma odvolá.

Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na 30 let. Součástí smlouvy však byla podmínka na zrekonstruování objektu do 16. října 2016. To ale italská firma nesplnila a SŽDC následně odmítla pronájem prodloužit. Krok správy železnic vyvolal soudní spory a přerušil rekonstrukci. Italská společnost podala v souvislosti s pražským hlavním nádražím čtyři žaloby. Žalobu na určení vlastnictví historické části nádraží Fantovy budovy zamítl v říjnu loňského roku odvolací soud. Vedle tohoto Grandi Stazioni napadla také převod nové odbavovací haly z Českých drah na správu železnic. Další žaloba se týká náhrady škody 1,2 miliardy korun, kterou Italové požadují za neprodloužení nájmu. Čtvrtým sporem je právě dnes zamítnutá žaloba o náhradu investic za opravy.

09. 04. 2019 Příliš drahé bezpečí. Železničáři se brání milionovému ochrannému systému (ETCS)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-bezpecnost-souprava-vlak-strojvedouci-zarizeni-nehoda-ects.A190408_183421_eko-doprava_mato)

Počet pochybení na železnici roste. Železniční dopravci se však zdráhají používat ve vlacích moderní zabezpečovač ECTS, protože je příliš drahý. Vybavení jedné soupravy tímto zařízením stojí téměř 10 milionů korun. Od roku 2025 bude navíc na celostátních tratích povinné. Když se na železnici vršily na přelomu února a března počty nehod a dalších pochybení, slibovali dopravní experti kromě tvrdších trestů pro strojvedoucí i řešení spočívající v moderním celoevropském zabezpečovacím zařízení ETCS. Propracovaný zabezpečovač, který lidově řečeno zastane velkou část práce i odpovědnosti

železničních dispečerů i strojvedoucích, má ale jednu zásadní slabinu. Je drahý, takže se dopravci příliš nehrnou, aby si jej do svých souprav pořizovali.

K prvním výběrovým řízením se před třemi roky odhodlaly České dráhy. Cena vybavení jedné soupravy ale tehdy překročila částku deset milionů korun. Dopravce tak soutěže zrušil s vidinou toho, že zabezpečovač, který vyžaduje Evropská unie, ještě dalších deset let nebude povinný. Sázka na zlevnění ale v tomto případě nevyšla. Potvrdilo to výběrové řízení nákladního dopravce ČD Cargo. Tato firma, patřící pod státem vlastněné České dráhy, vysoutěžila první zakázku na vybavení 78 lokomotiv za téměř 30 milionů eur (necelých 770 milionů korun), tedy za zhruba 9,8 milionu za jednu. Efekt snižování ceny u zavedených technologií přebila vytiženost potenciálních výrobců. Systém totiž musí mít v dohledné době všechny evropské země. Do tendru ČD Cargo se tak přihlásil jen jediný zájemce, sesterská firma ČD Telematika spolu s AŽD Praha. K ještě vyšším cenám se dopracovali soukromí dopravci, kteří systém pořizovali pro menší počty vozidel. „Na jednotkách Stadler Flirt jsme v loňském roce vysoutěžili dodávku ETCS v celkové hodnotě 3,5 milionu eur pro všechny jednotky. Tato cena byla daleko nad naše očekávání a převyšovala i prostředky získané z evropských zdrojů, které jsou určeny na pořízení této technologie,“ řekl MF DNES mluvčí společnosti Leo Express Emil Sedlařík. Firma proto zakázku na vybavení pětice svých vlaků odložila.

Staré motoráky se nevyplatí

Od začátku roku 2025 se žádný z tuzemských dopravců bez tohoto systému na celostátní trati nepodívá. Například jen pro Prahu a okolí to znamená vybavit přes 200 souprav a motorových vlaků. Zařízení v ceně nového autobusu budou muset mít i lokálky, které končí jízdu ve stanici na celostátní trati. Dá se tedy očekávat, že za šest let skončí provoz řady starých motoráků 810, které nebude ekonomicky únosné novým systémem dovybavit. Navíc může nastat situace, kdy budou kraje zvažovat, zda není rozumnější vzdát se na některých úsecích vlakové dopravy. „Předpokládáme, že náklady bude stát z velké části kompenzovat. Pokud ne, tak hrozí, že náklady vyskočí tak vysoko, že u lokálek bude hrozit riziko srovnávání nákladů autobus versus vlak,“ uvedl mluvčí organizátora pražské integrované dopravy Ropid Filip Drápal. Většina pražských příměstských linek žádnou alternativu nemá. Příjezdové komunikace do hlavního města jsou totiž kvůli hustotě automobilového provozu natolik přetížené, že navýšení počtu autobusových linek nepřipadá v úvahu. V jiných regionech je ale situace jiná.

At' platí stát!

Na finanční podporu státu spoléhají i nákladní dopravci. „Je nutná maximální podpora, nejlépe až stoprocentní pokrytí nákladů ze strany EU nebo českého státu. Důvody jsou dva – první je fakt, že je to systém, který prosazuje EU, a druhý, že se jedná fakticky o přenos traťové části zabezpečení, tedy i návěstidel (lidově „semaforů“), na palubu lokomotivy,“ uvedl výkonný ředitel Sdružení železničních dopravců Žesnad Oldřich Sládek. V současnosti čtyři pětiny nákladů na pořizování zabezpečovacího zařízení Evropská unie proplácí. Kohouty evropské podpory se ale mohou brzy uzavřít. Současná podpora skončí v roce 2022. To se sice může zdát jako vzdálené datum, ve skutečnosti ale už nyní musí dopravci spěchat. Šanci na podporu totiž budou mít jen ta vozidla, která do tohoto data budou zařízením plně vybavena. Ministerstvo dopravy už proto počítá s tím, že bude muset dopravce k nákupu v budoucnu motivovat příspěvkem z národních zdrojů. Pořízení zabezpečovacího zařízení bude zřejmě financovat z peněz Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), přes který proudí peníze například na výstavbu a opravy silnic a železnic. „Prozatím běží stále financování z evropského Operačního programu Doprava, kdy na podzim plánujeme další výzvu. Zákon o SFDI nicméně umožňuje financovat tuto oblast také ze zdrojů SFDI, což předpokládáme následně po vyčerpání evropských dotací,“ doplnila mluvčí ministerstva Lenka Rezková.

11. 04. 2019 Na trati z Českých Budějovic do Prahy by mohly vlaky jezdit dvoustovkou

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/zeleznicni-koridor-ceske-budejovice-praha-rychlost-200-usek-vlak-rychlost-doprava.A190411_122717_budejovice-zpravy_khr)

Modernizace trati mezi hlavním městem a Českými Budějovicemi počítá s rychlostí vlaků do 160 kilometrů v hodině. Správa železniční dopravní cesty bude zjišťovat, kde by mohly jet rychleji. Chce také prolomit odpor proti stavbě kolejí nedaleko Hosína. Zatímco se cestující na trase České Budějovice – Praha v posledních týdnech museli vypořádávat s nepříjemnou výlukou na kolejích, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přemýšlí, jak tam po dokončení modernizace vlaky ještě více zrychlit. Místo plánovaných 160 km/h by to mohlo být v některých úsecích až 200 km/h. Oznámil to Petr Hofhanzl, ředitel stavební správy západ SŽDC. „Necháváme zpracovávat studii, která tuto

možnost prověřit. Víme, že by to mělo být na některých úsecích možné. Trať má rezervy a může se po ní jet i rychleji,“ potvrdil na úterním výjezdním zasedání dopravního výboru.

Po dokončení modernizace celého koridoru mezi Prahou a Budějovicemi budou vlaky jezdit z hlavního města do Tábora za hodinu, do Budějovic za hodinu a půl. Zrychlením ve vybraných místech by se dalo dosáhnout ještě kratších časů. Jenže modernizace a její příprava na některých místech drhnou. MF DNES zmapovala, jak to nyní na koridoru vypadá. Hofhanzl připustil, že například u části z Nemanic do Ševětína na Českobudějovicku se SŽDC za uplynulé dva roky prakticky neposunula. Důvodem byl odpor části obyvatel, jimž vadila trasa navržená příliš blízko Dobřevojevic, které jsou místní částí Hosína. „Proti samotnému koridoru nic nemáme. Navrhujeme, aby se násep posunul dál od místní části Dobřevojevice severovýchodním směrem. Původně se zvažovalo mnoho variant vedení trasy,“ sdělil před časem starosta Hosína Jan Řičánek. Správa se pokusí dostat obyvatele a vedení obce na svou stranu na jednání, které se v hosínské hospodě uskuteční za dva týdny. „Představíme variantu, která je podle nás v dostatečné vzdálenosti od Dobřevojevic, soupravy by navíc projížděly za přírodním valem,“ upozornil Hofhanzl. Pokud se přípravu podaří rozpochybovat, SŽDC by časem mohla začít dělat dokumentaci pro stavební povolení. Tento proces může trvat další tři roky, než by se vůbec mohla soutěžit samotná stavba. Její součástí je i téměř pětakilometrový Chotýčanský tunel, se kterým správa i přes odhadované obrovské náklady dál počítá.

Na dvou úsecích pracují

Aktuálně pak modernizace koridoru, která spočívá vždy především v tom, že je pak trať dvoukolejná, pokračuje na dvou místech. Pracuje se mezi Sodoměřicemi a Voticemi na hranici Jihočeského a Středočeského kraje a pak ještě mezi Ševětínem a Dynínem. „U Votic je stavba v plném proudu, trať více narovnáme, zmodernizujeme zastávky, postavíme protihlukové stěny. V úseku nebudou žádné železniční přejezdy,“ vyjmenoval Hofhanzl. Náklady přesahují 8,6 miliardy korun. Součástí jsou také dva tunely Mezno a Deboreč. Ani tato akce se neobešla bez komplikací. Aktuálně tam dodatečně správa řeší se zástupci úřadu Mezna zajištění vodovodu před zahájením ražby tunelu. Ve Střezimíři zase jednájí o tom, že by zůstala část starých kolejí zachovaných, aby je bylo možné do budoucna využívat pro turistické účely. Na Voticku by se pak část trasy, kterou vlaky po modernizaci opustí, mohla proměnit na cyklostezku.

Na přelomu roku by mělo být hotovo mezi Ševětínem a Dynínem

Stavební sezona pak naplno začala i mezi Ševětínem a Dynínem, kde by mělo být úplně hotovo na přelomu roku. Úsek byl sice dvoukolejný, ale neodpovídal parametrům koridoru. „Jedná se o část dlouhou přes čtyři kilometry. Součástí jsou nová nástupiště ve stanici Neplachov a Dynín,“ informovala Kateřina Šubová, mluvčí SŽDC. Právě zde už se dříve počítalo s tím, že by tudy vlaky mohly projíždět rychlostí 200 km/h. V těsném sousedství železnice mohou cestující pozorovat také pokračující budování úseku dálnice D3 Bošilec – Ševětín. V kraji chybí ještě zmodernizovat železnici mezi Soběslaví a Doubím. „Příprava v tomto případě nebyla vůbec jednoduchá, přitom už jsme ji měli hotovou. Před osmi, deseti lety jsme však byli donuceni hledat úspory a to nás extrémně zdrželo. Nyní přece jen soutěžíme zhotovitele akce, jejíž odhadované náklady jsou 4,5 miliardy korun,“ řekl Hofhanzl. Pokud nenastanou další komplikace, stavět se tam začne letos. V rekonstrukci je nyní také výpravní budova v Ševětíně, kde dělají třeba novou střechu. A za několik týdnů by se mohli pustit do práce na novém přestupním terminálu u vlakového nádraží ve Veselí nad Lužnicí. „Vznikne zde například parkoviště, také čtyři zastávky pro autobusy a bude zde i prostor se sociálním zázemím či přístřešek. Vše přímo naváže na podchod k nástupišťům, který už zde funguje,“ vyjmenoval starosta Veselí Vít Rada. Na akci má město nyní připravených 26 milionů korun.

12. 04. 2019 V sobotu startuje druhý denní pár spojů do Krakova

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30506/>)

Od soboty 13. dubna startuje druhý denní pár vlaků z České republiky do Krakova. Rozšiřuje se tak nabídka spojení do turisticky velmi atraktivního města zapsaného na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. České dráhy nabízejí v kooperaci se svým polským partnerem už 10 párů spojů mezi Českou republikou a Polskem. O letních prázdninách přibude i noční vlak Wydmy z Bohumína do polských baltských letovisek. „Krakov a jeho okolí nabízí turistům mnoho zajímavých cílů. Vedle samotného historického města s hradem Wawel jsou to například unikátní rozsáhlé solné doly ve Wieliczce nebo koncentrační tábor v Osvětimi, který připomíná hrůzy 2. světové války. Kvůli těmto místům míří do této oblasti mnoho našich i zahraničních turistů, kteří cestující po Evropě a do Krakova míří z Prahy nebo z jiných středoevropských destinací. Proto ve spolupráci s kolegy z PKP InterCity a ÖBB zavádíme nové přímé spojení z Vídně, přes Břeclav, Hodonín, Otrokovice, Přerov a Ostravu do Krakova,“ vysvětluje Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy Českých drah.

Nový spoj EC 204/205 Sobieski bude jezdit od soboty po celý jízdní řád 2019 až do prosince. Vlak pojedje z Bohumína v 11:29 a do Krakova přijede ve 14:12. V opačném směru odjede z Krakova v 15:43 a do Bohumína přijede v 18:28 hod. Mezi jižní Moravou a Bohumínem je spojen s vlakem EC 104/105 Sobieski, který pokračuje do Přerova, Otrokovic, Hodonína, Břeclavi a Vídně. V Ostravě je možný také přestup na vlaky SC Pendolino ve směru Olomouc, Pardubice a Praha. České dráhy s polským partnerem PKP InterCity nabízejí denně 10 párů přímých vlaků mezi Českou republikou a Polskem. Tři páry vlaků EuroCity jedou přímo z Prahy, čtyři páry spojů míří z jižní Moravy a dva páry vlaků začínají na Ostravsku. Jeden pár spojů zajišťuje přímé noční spojení z Prahy i z jižní Moravy do Krakova a Varšavy a o letních prázdninách pojedje z Bohumína do baltských polských letovisek další noční vlak Wydmy.

V Polsku je možné přímými vlaky Českých drah zamířit do více než 20 cílových destinací, mezi kterými jsou atraktivní turistické cíle i důležitá hospodářská centra. Vedle Krakova a Varšavy jde například o Katowice, Malbork, Gdaňsk, Sopoty, Gdyni a další města. Cesta přímými vlaky z Prahy do Krakova trvá přibližně 7 hodin a do Varšavy je to 8 hodin. Z Ostravy trvá cesta do Krakova 3,5 hodiny a do Varšavy 4 hodiny. Do Gdaňsku na baltském pobřeží trvá cesta vlakem EC Sobieski z Ostravy 7 a půl hodiny. Pro cesty je možné využít nabídku zvýhodněných Včasných jízdенок Polsko za zajímavé ceny, například:

- Praha – Varšava od 500 Kč
- Olomouc – Varšava od 421 Kč
- Ostrava – Krakov od 237
- Ostrava – Varšava od 368 Kč
- Ostrava – Gdynia od 631 Kč

12. 04. 2019 SŽDC a francouzská SNCF budou spolupracovat na přípravě výstavby vysokorychlostních tratí

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-a-francouzaska-sncf-budou-spolupracovat-na-priprave-vystavby-vysokorychlostnich-trati>)

Slavnostním podpisem dnes byla uzavřena smlouva o spolupráci mezi Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a Société nationale des chemins de fer français (SNCF) na přípravě výstavby vysokorychlostních tratí v ČR. Předmětem spolupráce je vytvořit Manuál SŽDC pro projektování vysokorychlostních tratí ve stupni Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR). „Potřeba vytvoření uceleného manuálu pro projektování vysokorychlostních tratí (VRT) ve velmi krátké době vyplývá ze Strategie SŽDC, kterou jsme přijali v loňském roce. Jedním z cílů je zajistit realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR a zahájit výstavbu prvního úseku vysokorychlostní tratě do roku 2025. Splnění termínu vyžaduje alespoň částečné převzetí know-how správce infrastruktury, který má s výstavbou a provozem VRT zkušenosti,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Na základě výstupů Technicko-provozní studie VRT byl jako vhodný partner pro spolupráci vybrán manažer francouzské drážní infrastruktury SNCF. Typologie jeho tratí je velmi podobná typologii připravovaných pilotních úseků v ČR. Jedná se o tratě pro osobní dopravu a maximální rychlosti nad 250 km/h. SNCF má s výstavbou a provozem VRT bohaté zkušenosti. Vysokorychlostní tratě provozuje více než 30 let, aktuálně umožňují rychlost až 320 km/h. Žádná jiná správce infrastruktury nemá tak ucelený náhled na systém vysokorychlostní železnice jako SNCF. Pro SŽDC by sice bylo možné vyvinout vlastní standardy na předmětnou problematiku, ale bylo by to časově náročné a nebylo by možné využít dlouhodobé praktické zkušenosti z Francie, která byla průkopníkem v budování VRT v Evropě. Vhodnost výběru byla konzultována a potvrzena profesorem Andrew McNaughtonem, který je předsedou výboru pro meziměstskou a vysokorychlostní dopravu Mezinárodní železniční unie UIC a strategickým poradcem SŽDC pro VRT.

13. 04. 2019 Železnici do Kralup nad Vltavou odhlučňuje nová stěna, dá se sklopit (Praha-Sedlec)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/praha/zpravy/zeleznice-trat-do-kralup-nad-vltavou-prvni-sklopna-clona.A190323_465597_praha-zpravy_rsr)

První sklopná protihluková clona na české železnici se nachází poblíž zastávky Sedlec na trati mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Oproti betonovým panelům je téměř nepatrná a v případě potřeby ji lze

sklopit úplně. Podle některých starostů by ale přesto místo stavění bariér spíš měly jezdit modernější vlaky. „Stěna obstála v náročných zátěžových testech. Její předností je, že umožňuje jako jediná umístění velmi blízko ke koleji a je výrazně nižší. Přitom značně snižuje hlučnost a zároveň nenarušuje estetické vnímání železniční trati a okolí,“ říká Jakub Březina ze společnosti mmcité+, jež se spolu s firmou Skanska na stavbě podílela.



Na úseku trati v Sedlci, kde se systém testuje, má být stěna většinu času vyklopená. Tak, aby okolí chránila před nadměrným hlukem z projíždějících vlaků. Sklápět se bude jen několikrát do roka. „Vychází to z požadavků Správy železniční dopravní cesty. Stěnu je nutné sklopit třeba při pravidelné údržbě. A také při průjezdu nadměrných souprav, jež by kolem stojící bariéry neprojely,“ vysvětlil Březina. Na rozdíl od videa u tohoto textu, které ukazuje sklápěcí mechanismus, bude se stěnou v případě potřeby manipulovat drezína vybavená hydraulickou rukou. Zábranu sklopí a opět vyklopí mnohem rychleji než parta dělníků. „Navíc třeba právě u Sedlce je svah u náspu tak prudký, že by tam byli technici ohroženi. Vše bude dělat stroj,“ řekl Březina. Novinka by mohla být řešením pro místa, kde je odhlučnění žádoucí. Klasické několikametrové zástěny mají navíc hodně odpůrců. Vadí především jejich nevzhlednost.

V Úvalech si lidé vymohli trať beze stěny

Například v Úvalech se jim obyvatelé žijící u trati bránili dlouhých dvanáct let. Nakonec dosáhli svého, zábrana tam není. Podle nich patří železnice po desetiletí ke zdejšímu prostředí. Život vedle kolejí pokládá za relativně bezproblémový i tamní starosta Petr Borecký (Otevřené Úvaly–SNK). „Pokud si někdo stěžuje na rámus, jde vždy spíše o jednotlivce, ze zkušenosti navíc vím, že na hluk z železniční dopravy si stěžují především nově přichozí. Lidé si koupí dům, nastěhují se a zjistí, že je vlaky ruší,“ říká Petr Borecký. Betonové stěny proti hluku nepovažuje za šťastné řešení. Důvodů má hned několik. „Jsou drahé, k tomu nevzhledné a ne zcela účinné. Největší lomoz totiž nadělají zastaralé nákladní vagony – a proti nim paradoxně betonové zástěny téměř neúčinkují,“ tvrdí starosta. Za mnohem lepší řešení považuje modernizaci vozového parku a úpravy kolejiště. „Nejnovější podvozky jsou tišší. U nás se konkrétně do kolejí dávaly tlumící podložky. A osvědčily se,“ podotýká Borecký.

K moderním protihlukovým prvkům na železnici by nově měla přibýt rovněž sklopná konstrukce. V Sedlci od rámusu chrání nejen nedaleké rodinné domky, ale rovněž mateřskou školu. Na frekventované trati jezdí některé soupravy rychlostí výrazně přesahující sto kilometrů v hodině. Znamená to značnou hlukovou zátěž. Projekt nicméně patří ke komplikovanějším, především kvůli poloze. „Stavba byla velmi náročná. Veškeré práce jsme prováděli pouze z kolejiště pomocí lokomotiv a dvoucestných bagrů,“ připomíná úskalí akce oblastní manažer závodu Železniční stavitelství společnosti Skanska Milan Svatoň mladší.

Odhlučnění na železnici přibývá, ovšem celkový podíl bariér na českých drahách je zatím relativně nízký. „Z celkového počtu 9 500 kilometrů kolejí po celé České republice se jedná o pouhý zlomek. Ke konci loňského roku máme ve správě 240,58 km protihlukovým stěn a nízkých protihlukových clon,“ konstatuje mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Plánované jsou i na některých modernizovaných úsecích a také na dalších, jež se mají dělat v následujících letech. „Protihluková opatření jsou všude tam, kde by železniční provoz porušoval limity. Součástí modernizací je protihluková studie, kterou vypracovává příslušná krajská hygienická stanice,“ dodává mluvčí SŽDC. Třeba pro Černošice v Praze-západ je dobré a rychlé spojení s metropolí po železnici výhodou. Frekventovaná trať Praha – Beroun jako taková už méně. „Na jednu stranu jsme za třináct minut na metru, na stranu druhou už je ale trať za hranicí životnosti. Současně je potřeba, aby v budoucnu byla jen pro osobní příměstskou dopravu,“ říká černošický starosta Filip Kořínek (Věci černošické).

Místo bariér nové vozy

Rychlíky a nákladní vlaky jsou pro obyvatele Poberouní zátěží a protihlukové bariéry tam odmítají. „Je pro nás důležité, aby se podařilo trať rekonstruovat. Společným stanoviskem nejen naším, ale všech starostů v regionu Dolní Berounka je, že odmítáme plošné použití protihlukových stěn. Řadu let tlačíme na to, aby se ke snížení hluku využily jiné metody. Je třeba se věnovat vlakům – ty osobní téměř neslyšíme, ale problém máme se starými nákladními vozy. Voláme po tom, aby se častěji měnily brzdové systémy,“ upozorňuje Kořínek. „Přirovnám to. Když budete bydlet u silnice, kde jezdí ‚větřísky‘ a staré tatrovky, nebudete volat po tom, aby vám tam postavili velkou stěnu. Budete chtít, aby staré vozy vyřadili,“ míní starosta Černošic. Ne zrovna ideální stav vozového parku přiznávají i správci kolejišť. „V poslední době se zlepšují parametry osobních vozidel Českých drah, v nákladní

dopravě je ale stav vozidel z hlediska hlukových emisí celkově špatný," potvrzuje Marek Illiaš. Jak dodává, SŽDC nemá možnost technický stav vozů jednotlivých dopravců ovlivnit.

Sklopná protihluková stěna

- Je společným projektem Českého vysokého učení technického (ČVUT), SŽDC, společností mmcité+ a Skanska.
- Clona stojí u Sedlce na trati Praha – Kralupy nad Vltavou.
- Na výšku měří pouhých 0,86 metru, byla postavena podél koleje č. 2 v úseku km 418,807 – 418,963.
- V budoucnu by měla být novinka využita i na dalších úsecích v ČR, kde je v okolí kolejiště překračován hlukový limit.
- Výhodou konstrukce je nejen její mobilita, ale také estetický vzhled. Oproti zhruba dvoumetrovým betonovým bariérám je šetrným prvkem, který méně hyzdí okolí trati.

13. 04. 2019 Posunovaný vlak narazil do odstavených vagonů, škoda je 15 milionů (Mělník)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/praha/zpravy/melnik-srazka-vlak-lokomotiva.A190413_104112_praha-zpravy_abr)



Posunovaná souprava narazila v sobotu ráno v Mělníku do odstavených nákladních vagonů. Následkem nehody vykolejila lokomotiva a tři vagony a lehce se zranil strojvedoucí. Škodu Drážní inspekce odhadla na patnáct milionů korun, řekl její mluvčí Martin Drápal. První informace uváděla, že se na vlečce přístav Mělník srazily dvě posunované soupravy a vykolejilo pět vagonů. Následně mluvčí Drápal upřesnil, že šetřením na místě nehody Drážní inspekce zjistila, že šlo o boční srážku posunované soupravy s odstavenými nákladními vozy. „Tedy se nejedná o dvě posunované soupravy. V důsledku srážky vykolejila lokomotiva a tři vozy,“ dodal Drápal. Nehoda se stala v sobotu po půl šesté ráno. „Při srážce byl lehce zraněn strojvedoucí. Z poškozené lokomotivy uniklo na čtyři tisíce litrů nafty,“ řekl Drápal. Škoda se postupně vyšplhala až na 15 milionů korun, z toho sedm milionů činila škoda na vozech a osm milionů na trati. Na místě stále pokračuje vyšetřování. S odklizením následků nehody pomáhali i hasiči, kteří podle jejich mluvčí Vladimíry Kerekové zajišťovali, aby se nafta už dál nedostávala do vody. Její únik řeší odborná dekontaminační firma.

Incidentů na železnici neubývá, například v březnu jich Drážní inspekce vyšetřovala 119, což je nejvíce za letošní rok. Meziročně jde o navýšení o 37 událostí. Za první tři měsíce letošního roku se na železnici stalo už 338 mimořádných událostí, což je o 28 procent více než za stejné období loni. Opatření, která reagovala na zvýšení počtu nehod, se tak zatím neprojevila. Počet zaznamenaných incidentů za letošní první tři měsíce je nejvyšší přinejmenším od roku 2015.

13. 04. 2019 Vrtulník odváží z ústeckého nádraží 18 stožárů trakčního vedení (Ústí nad Labem západ)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/usti/zpravy/usti-nad-labem-nadrazi-stozary-trakcni-vedeni-vrtulnik.A190413_145931_usti-zpravy_abr)

Vrtulník začal v sobotu ráno vyměňovat 18 stožárů trakčního vedení na nádraží Ústí nad Labem západ. "Trakční vedení na tomto nádraží prošlo rekonstrukcí včetně výměny stožárů a je třeba staré stožáry demontovat," uvedla mluvčí Správy dopravní železniční cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová. Vrtulník typu MI-8T bude stožáry vyměňovat až do večera. Podle ředitele Oblastního ředitelství SŽDC v Ústí nad Labem Martina Kašpara jsou stožáry ze 60. let minulého století. „Ta soustava trakčního vedení nevyhovovala a musela se nahradit současným typem a to je vlastně ukončení těch prací,“ řekl novinářům na místě Kašpar. Upřesnil také, že stožárů je 18, SŽDC původně uvedla, že jich je o jeden méně.



Ke každému z 18 starých stožárů nejprve lezecká skupina připevní v horní části lano a poté ho rozřízne v polovině. Vrtulník nejprve vyzdvihne horní část sloupu, který přepraví na předem určené místo, a pak se vrátí pro zbývající část stožáru. Při pracích se střídají dvě lezecké skupiny, aby nevznikaly časové prodlevy. „Vždy, když vrtulník poletí s břemenem, je v koordinaci s městskou policií zastaven na nezbytně nutnou dobu

provoz v ulici Tovární. Stožáry jsou na úrovni zastávky trolejbusu Dílny," uvedla Pistoriusová. Strážníci zastavují dopravu podle mluvčího ústecké městské policie Jana Novotného vždy zhruba na deset minut. „Je to z toho důvodu, že okolo jsou zchátralé domy, tak aby případně nějaká střešní taška nebo jiný materiál nespadol na chodce nebo projíždějící řidiče," řekl Novotný.

SŽDC zvolila přenos starých stožárů pomocí vrtulníku, protože nemusela přistoupit k výluce vlaků. „Přenos pomocí vrtulníku vyšel jako nejrychlejší a z pohledu ekonomiky nejvhodnější," dodala mluvčí. Náklady na akci neupřesnila.

14. 04. 2019 Karvinské nádraží má za sebou první část oprav. Obejde se i bez Mašinky

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ostrava/zpravy/nadrazi-karvina-masinka-ubytovna-szdc.A190412_470103_ostrava-zpravy_woj)

V Karviné až na drobné práce skončila první část velkých oprav tamní železniční stanice. Přestavba má z nádraží udělat důstojnější a komfortnější místo. „Jsme rádi, že se jedné ze vstupních bran do města dostalo rekonstrukce," potvrzuje náměstek karvinského primátora Lukáš Raszyk. Zchátralý a zastaralý zjev tamní stanice nebyl v minulých letech pro město dobrou vizitkou. Ti, kteří přijeli do Karviné poprvé vlakem, museli projít nevábně vypadajícím nástupištěm a podchodem. Z nádražní budovy pak vykročili v bezprostředním sousedství problémové ubytovny. Bylo tedy vítanou zprávou, když vlastník, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), opravu nádraží zahrnul do miliardové investice modernizace traťového koridoru mezi Českým Těšínem a Dětmovicemi. Vybudoval nová nástupiště, podchod s bezbariérovým přístupem, který zajišťují tři výtahy, i nový informační systém.



Na končící první fázi oprav naváže SŽDC za dva roky. To se zaměří především na budovu nyní již bývalé ubytovny Mašinka. Ta k nádraží přiléhá a ještě do loňského léta byla domovem zejména sociálně slabších lidí či dělníků, kteří do Karviné mířili za prací. K poslednímu červenci loňského roku rozvázalo SŽDC spolupráci s tamním nájemcem a v místě má jiné plány. „Budovu zrekonstruujeme a budeme ji využívat k našim účelům," uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. I tuto zprávu slyší zástupci města rádi, na problémy ubytovny dlouhodobě upozorňovali. Ostatně ubytovna Mašinka patřila k prvním místům, které radnice zařadila do takzvané bezdoplatkové zóny. „Jsme rádi, že budova už nebude hyzdit okolí," uzavřel Raszyk.

16. 04. 2019 Předseda dozorčí rady Českých drah Petr Moos na konci dubna skončí

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2789165-predseda-dozorci-rady-ceskych-drah-petr-moos-na-konci-dubna-skonci>)

Předseda dozorčí rady Českých drah Petr Moos skončí k 30. dubnu po necelém roce ve funkci a z dozorčí rady zcela odejde. Řídicí výbor v pondělí současně odvolal z pozice člena rady Jana Štrofa, nahradila ho prorektorka Univerzity Pardubice Tatiana Molková, uvedl server. Moosovu očekávanou rezignaci potvrdil webu předseda řídicího výboru Českých drah Tomáš Čoček, oficiální dopis s rezignací ještě od Moose nepřišel. Moos nechtěl informaci komentovat. „V tuto chvíli bych nechtěl tuto zprávu potvrdit ani vyvrátit. Nejprve chci tuto informaci sdělit a vysvětlit členům dozorčí rady na zasedání příští týden," řekl. S největší pravděpodobností odchází Moos podle webu kvůli zdravotním důvodům.

Někdejší ministr dopravy v úřednické vládě přišel do dozorčí rady Českých drah v červenci loňského roku na žádost ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO). Loni v létě nastala v dozorčí radě výrazná změna, kdy zmizela většina členů spojená s politickými stranami. Změny v dozorčí radě vedly nakonec i ke zcela novému představenstvu firmy. Jednou z posledních dvou politicky nominovaných osob v dozorčí radě byl člen hnutí ANO Jan Štof. Ten pracoval dříve například jako tajemník předsedy sněmovny Radka Vondráčka (ANO). Štof ve funkci působil od července loňského roku, kdy nastalo ve vedení státního dopravce personální zemětřesení. Podle serveru Lidovky se měl údajně také stát politickým náměstkem ministra Ťoka, a tím pádem jakousi politickou spojkou do vedení Českých drah. Z tohoto plánu ale sešlo. Druhým politickým nominantem zůstává Vojtěch Kocourek za ČSSD. Zatímco Kocourek má bohaté zkušenosti v dopravě, pro Štrofa šlo do loňska o neznámý obor. Nová

členka dozorčí rady Tatiana Molková je profesorkou na Dopravní fakultě Univerzity Pardubice, konkrétně na katedře technologie a řízení dopravy. Současně je i prorektorkou pro vzdělávání.

Dozorčí rada je klíčovým orgánem Českých drah, rozhoduje například o představenstvu firmy.

Moos působí na ČVUT, v čele dozorčí rady ČD je od loňského srpna

- Někdejší ministr dopravy Petr Moos (73) byl zvolen do čela dozorčí rady ČD loni v srpnu. Členové rady ho zvolili jednomyslně, do funkce ho doporučil ministr dopravy Dan Ťok. Ve funkci nahradil poslance Milana Ferance (ANO), který byl v červenci společně s dalšími čtyřmi členy rady odvolán řídicím výborem podniku.

- Elektrotechnik, odborník v oboru telekomunikace a informatika Moos působí v Ústavu aplikované informatiky v dopravě Fakulty dopravní (FD) ČVUT. Moos, jenž byl v roce 1993 zakladatelem FD ČVUT, působil v letech 1994 až 1999 a v letech 2006 až 2011 jako děkan této fakulty. V roce 1997 byl jmenován profesorem v oboru elektrotechnika a sdělovací technika. V letech 1999 až 2006 byl proděkanem pro vědu a výzkum na FD ČVUT, v minulosti byl také prorektorem ČVUT.

- Moos byl od ledna do července 1998 ministrem dopravy ve vládě premiéra Josefa Tošovského.

- Vystudoval elektrotechnickou fakultu (FEL) ČVUT v Praze v oboru radiotechnika. Od svých 27 let působil třináct let jako odborný asistent na katedře teorie obvodů FEL ČVUT. V letech 1974 až 1981 také pracoval na částečný úvazek v Tesle Strašnice jako samostatný vývojový pracovník v oblasti přenosových systémů. Po krátké stáži na londýnské Královské koleji věd, technologií a medicíny v roce 1980 působil od roku 1981 dva roky jako hostující profesor na elektrotechnickém institutu Baní Valíd v Libyi.

- V roce 1986 přešel z FEL na Fakultu stavební ČVUT, kde přednášel na katedře technických zařízení budov a později na katedře inženýrské informatiky. V roce 1989, kdy byl jmenován docentem, přednášel ve Fraunhoferově institutu ve Stuttgartu o energetickém makromodelu budov. Učil také na Masarykově institutu vyšších studií při ČVUT a v roce 1993 stanul v čele katedry automatizace v dopravě a telekomunikacích na FD ČVUT.

- V roce 2007 působil ve vládou jmenovaném týmu pro vyjednávání Národního strategického referenčního rámce. V roce 2017 byl členem představenstva Krajské nemocnice Liberec, kde se podílel na přípravě modernizace nemocnice.

- Je autorem několika knižních monografií a mnoha článků v odborném tisku. V zahraničí publikoval mimo jiné v USA, Japonsku, Španělsku či Švédsku.

- V roce 2015 obdržel od prezidenta republiky Miloše Zemana medaili Za zásluhy.

- Narodil se 3. února 1946 v Praze.

17. 04. 2019 Do vlaku po anglicku. Strojvůdci v Evropě mají mluvit jednou řečí

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-jednotny-jazyk-anglicky.A190416_173344_eko-doprava_are)

Národní jazyky dopravu prodražují. Většina českých strojvedoucích odveze vlak do nejbližší zahraniční stanice, kde jej předá tamnímu kolegovi. To neustále komplikuje plány na propojení evropské železniční sítě. Vyřešit by to měl jednotný komunikační jazyk – angličtina. Důvod je prostý. Na rozdíl od kamionové dopravy neexistuje na železnici nic jako mezinárodní řidičák a pro strojvůdcovské oprávnění se v zahraničí vyžaduje důkladná znalost místního jazyka. Jenže strojvedoucích, kteří by měli „papíry“ na dvě nebo třeba tři sousední země, není mnoho a dopravci si je proto považují. V ostatních případech je běžnou praxí spolupracovat s místním dopravcem. „Pro většinu firem je to mnohem levnější než zaměstnávat v zahraničí vlastního strojvedoucího,“ uvedl jednatel MBM Rail Jiří Mužík. Jazykové bariéry tak v současnosti stále hatí evropské plány na propojení evropské železniční sítě. Po jednotném zabezpečovacím zařízení a sladění napájecích soustav tak evropští dopravci požadují i jednotný komunikační jazyk, který by železniční dopravu zlevnil a zbavil jedné z komplikací, kterou konkurenční druhy dopravy řešit nemusí. „95 procent studentů v Evropě se už anglicky učí,“ řekla na železniční konferenci v Pardubicích výkonná tajemnice Asociace evropských nákladních dopravců (ERFA) Carole Counaneová.

V prvním kroku by se asociace spokojila se zavedením angličtiny jako komunikačního jazyka v mezistátní dopravě, což by bylo uskutečnitelné do tří až pěti let. Vnitrostátní doprava by pak na přechod mohla dostat více času, aby nebylo nutné tlačit do jazykových kurzů například strojvedoucích v předdůchodovém věku.

Pomohou technologie

Podle evropské komisařky Elisabeth Wernerové, odpovědné za pozemní dopravu, je zavedení povinného jednotného jazyka jednou z cest, kterou se sjednocená evropská železnice bude ubírat. Jako alternativy povinných zkoušek z anglického jazyka se jeví zejména technologické možnosti vyplývající z rozvíjející se strojové komunikace, případně možnost jazykovou vybavenost strojvedoucích nahradit automatickými překladači.

Kromě strojvedoucích by se podmínka znalosti jazyka týkala i dalších drážních profesí. U státní Správy železniční dopravní cesty by šlo o profese dispečerů a výpravčích, kteří se strojvůdci běžně komunikují. „V případě, že tento způsob řízení drážního provozu a z něj plynoucí jazyková výbava budou ukotveny v příslušné legislativě, SŽDC tuto podmínku splní,“ uvedl mluvčí státního správce kolejí Marek Illiaš. Předpokládá však, že by případná novela obsahovala dostatečně dlouhé přechodné období, aby bylo možné přeškolit a přezkoušet stovky zaměstnanců v provozu.

Jiná evropská i česká legislativa

V první fázi by zavedení povinné angličtiny znamenalo změnu evropské i české legislativy. „V současnosti totiž musí strojvedoucí, pokud nemá české občanství, automaticky absolvovat test z českého jazyka v rámci takzvané zkoušky zvláštní odborné způsobilosti,“ uvedl mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. Výjimku mají historicky pouze strojvedoucí ze Slovenska, kteří mohou při řízení používat slovenštinu, obdobně jako čeští strojvedoucí češtinu na Slovensku. Ostatní musí prokázat znalost češtiny na úrovni B1, tedy prokázat že rozumějí hlavním myšlenkám psaného i mluveného projevu v rozsahu slovní zásoby užívané v každodenním životě. To zatím zvládlo jen několik desítek zahraničních strojvedoucích a Drážní úřad nehodlá z jazykových standardů slevovat. To může být komplikace pro soukromé dopravce, kteří pro své nově získané linky shánějí personál například v zemích východní Evropy.

17. 04. 2019 Kvůli zakázkám SŽDC míří k soudu šest lidí a jedna firma

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2790722-kvuli-zakazkam-szdc-miri-k-soudu-sest-lidi-a-jedna-firma>)

Státní zástupce podal obžalobu na šest lidí a jednu firmu za zmanipulování dvou tendrů Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Informaci ČT potvrdil dozorující státní zástupce Ondřej Trčka z Vrchního státního zastupitelství v Praze. Skupinu policie viní mimo jiné z poškození finančních zájmů EU, z podplácení nebo z porušení předpisů o pravidlech hospodářské soutěže. „Státní zástupce Vrchního státního zastupitelství v Praze podal ve věci týkající se dvou veřejných zakázek zadavatele Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, obžalobu k Městskému soudu v Praze,“ uvedl dozorující státní zástupce Ondřej Trčka.

Skupinu kriminalisté viní z trestného činu porušení předpisů o pravidlech hospodářské soutěže, poškození finančních zájmů EU nebo podplácení a přijetí úplatku. Za to jim hrozí trest vězení od tří do deseti let. Vyšetřování se týká dvou zakázek státní organizace zadávaných v období od února do srpna 2015, konkrétně „Technicko-provozní studie – Technických řešení VRT“ a „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“. První z tendrů měl předpokládanou hodnotu 20 milionů korun, druhý 36 milionů korun bez DPH.

Trestní stíhání v kauze začalo v březnu 2016, v té době se týkalo šesti lidí a tří firem. Nejvyšší státní zastupitelství později podle informací médií zrušilo obvinění projektantské firmy Sudop a státem řízeného Výzkumného ústavu železničního (VUZ). Mluvčí SŽDC a ministerstva dopravy po zahájení stíhání uváděli, že mezi stíhanými nejsou zaměstnanci ani jedné z těchto institucí. Podle serveru Aktuálně.cz policie obvinila ředitele VUZ Antonína Blažka, obchodního ředitele projektantské společnosti Valbek Lukáše Hruboně, ředitele ústavu pro techniku a rozvoj Petra Kavána, obchodního ředitele Sudop Petra Lapáčka nebo jeho asistentku Helenu Mazancovou.

24. 04. 2019 Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou (27. dubna 2019)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30540/>)

V sobotu 27. dubna se můžou fanoušci železnice těšit na Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou. Od 9 do 18 hodin bude na kralupském nádraží připravený atraktivní program, jehož součástí budou jízdy historických i nejmodernějších vozidel Českých drah. Do centra dění se cestující z Prahy svezou zvláštním vlakem Sv. Jiří, který bude dál pokračovat na Řípskou pouť, na pravidelných vlacích z Prahy se pak objeví souprava s historickými lokomotivami „Bobina“ a „Kyklop“ nebo jednotka

InterPanter. Netradiční jízdy budou připravené i na dalších tratích v okolí Kralup nad Vltavou. Vyjedou také historické autobusy.

Na Středočeský železniční den se můžou cestující svézt stylově historickým vlakem Sv. Jiří. Ten bude odjíždět v 8:56 z Prahy-Smíchova (odj. z Prahy hl.n. v 9:11) a pojedje přes Kralupy nad Vltavou (příj. v 9:51), Ctiněves, Zlonice a Slaný znovu do Kralup nad Vltavou (příj. ve 13:37). Soupravu měla podle původních plánů vézt parní lokomotiva, ale kvůli zakazu provozu těchto strojů v souvislosti s aktuálním rizikem vzniku požárů bude nahrazena historickou dieselovou lokomotivou „Brejlovec“ v historickém nátěru. Cestující můžou tímto vlakem vyrazit nejen na Středočeský železniční den, ale také na tradiční Řípskou pouť v Krabčicích pod Řípem (zastávka Ctiněves) nebo do železničního muzea ve Zlonicích, ve kterém budou tentokrát tradiční exponáty doplněné výstavou hasičské techniky. S jízdenkou ČD navíc získají návštěvníci slevu na vstupném do muzea. Zpět do Prahy pojedje vlak opět okruhem přes Zlonice, odjezd z Kralup směrem do Zlonic bude ve 14:30, do Prahy pak v 17:33.

Na Řípskou pouť můžou cestující vyrazit také motorovou soupravou RegioShark, která pojedje z Kralup v 10:14 a 14:20. Kdo nezvolí k cestě do Kralup vlak "Sv. Jiří", může si naplánovat jízdu jinými netradičními vozidly. Na vybraných osobních vlcích mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou bude nasazena jednotka InterPanter nebo souprava s historickými lokomotivami „Bobina“ a „Kyklop“, osobní vlaky do Velvar pak zajistí historický motorový vůz „Kredenc“. Ve Velvarech bude za zvýhodněné vstupné přístupné muzeum technických hraček. Příznivci historických vlaků se můžou těšit také na hvězdicovité jízdy, které během dne zamíří z Kralup do Neratovic, Velvar, Lužce nad Vltavou a Kladna. V čele těchto vlaků pojedje motorová lokomotiva „Karkulka“. Krátký výlet bude možné podniknout také historickým motorovým vozem „Hurvínek“, který bude pendlovat mezi Kralupami a Nelahozevsi. V Nelahozevsi budou mít zájemci možnost prohlédnout si za zvýhodněné vstupné zdejší zámek.

Vedle samotných jízd bude v Kralupech nad Vltavou připravený i bohatý doprovodný program. Ve stanici si návštěvníci prohlédnou výstavu kolejových vozidel. Od nádraží budou odjíždět historické autobusy. Ty pojedou po třech linkách a svezou cestující jak po Kralupech nad Vltavou (Karosa ŠD 11), tak do jejich okolí – do Nelahozevsi a Veltrus (Ikarus 280.10) a do Noutonic (Škoda 706 RTO linkový). V Noutonicích bude možné přestoupit na výletní vlak Cyklohráček. V Kralupech bude přístupná knihovna Českých drah, kde bude zajištěna komentovaná prohlídka. Zájemci si také prohlédnou stanici Hasičského záchranného sboru SŽDC, kam bude zajíždět ze stanice motorový vůz ř. 810. Nejmenší návštěvníci se můžou těšit na Vlášek Hráček, modelové kolejisti a maskota slona Elfíka, se kterým se mohou vyfotit a odnést si fotografii na památku. Před nádražní budovou budou také atrakce pro děti. Chybět nebude ani občerstvení a stánky s dopravní tematikou.

V InterPanteru a soupravě s lokomotivami „Bobina“ a „Kyklop“ mezi Prahou a Kralupami nad Vltavou, dále v motorovém voze „Kredenc“ z Kralup do Velvar a v RegioSharku z Kralup pod Říp platí běžný tarif ČD a PID. Ve vlaku Sv. Jiří, historických vlcích po okolí Kralup nad Vltavou a v motorovém vozu „Hurvínek“ z Kralup do Nelahozevsi platí zvláštní tarif ČD. Detaily jsou na webu www.cd.cz/vlakem-na-vylet v sekci Středočeský kraj.

Historické autobusy na speciálních linkách

Během Středočeského železničního dne pojedou od kralupského nádraží tři linky historických autobusů:

- PID1 – Karosa ŠD 11: okružní linka po Kralupech nad Vltavou
- PID2 – Ikarus 280.10 modrý příměstský: okružní linka v trase Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou
- PID3 – Škoda 706 RTO linkový: trasa Kralupy nad Vltavou – Tursko – Holubice – Svrkyně – Velké Přílepy – Noutonice (přestup na Cyklohráček) a zpět.

24. 04. 2019 Opravenou výpravní budovu získala také stanice Nelahozeves

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/opravenou-vypravni-budovu-ziskala-take-stanice-nelahozeves>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes v Nelahozevsi uspořádala slavnostní prezentaci opravené výpravní budovy. Stavební práce v železniční stanici trvaly přibližně pět měsíců a vyšly na šest milionů korun. „Ještě před nedávnem nevhledná a oprýskaná výpravní budova ve stanici Nelahozeves vypadá od konce letošního února jako nová. Opravený dvoupodlažní objekt, který mimo jiné využívají i naši výpravčí, se stal ozdobou celého traťového úseku z Prahy do Děčína,“ s potěšením konstatoval generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Práce začaly v polovině loňského září, jejich zhotovitelem byla společnost STAV-TECH-CAR. Hlavním předmětem projektu byla oprava střechy a fasády, výměna oken a dveří a kompletní přestavba prostor pro cestující. Stavbaři dále provedli odstranění vlhkosti z objektu a změnu dispozice veřejných a služebních sociálních zařízení. Ze strany nástupiště a na bočních stranách objektu byla rozebrána zámková dlažba a vyhloubena rýha pro novou odvodňovací drenáž, která ústí do stávající šachty. Sokl budovy získal obklad z umělého kamene, jako barva byla naopak použita přírodní šedá. Stávající klempířské konstrukce na fasádě byly odstraněny a současně nahrazeny novými. Kromě toho byla vyměněna střešní krytina včetně dřevěného bednění. Současně byly ošetřeny tesařské konstrukce nesoucí střechu, poškozené prvky byly nahrazeny novými. Střešní krytina je nyní z poplastovaného plechu, veškeré nové dřevěné prvky byly naimpregnovány a ošetřeny proti plísním a dřevokazným houbám. V prostoru původního služebního sociálního zařízení se část obnovila a ponechala pro personál stanice, ve druhé části bylo nově zřízeno veřejné WC pro invalidy. Samozřejmostí jsou nové venkovní i vnitřní lavičky a odpadkové koše, které dokážou odolat vandalům a povětrnostním vlivům. V současné době je těsně před dokončením také oprava sousední budovy zastávky u nelahozeveského zámku. Vzhledem k jejímu turistickému potenciálu hodlá tamní radnice využít část opravených prostor jako infocentrum obce.

25. 04. 2019 Šéfem dozorčí rady ČD je Pospíšil, v představenstvu skončí Heřman

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/sefem-dozorci-rady-cd-je-pospissil-v-predstavenstvu-skonci-herman/1748837>)

Novým předsedou dozorčí rady Českých drah se stal profesor ČVUT Karel Pospíšil. Ve funkci nahradil Petra Moose, který odešel ze zdravotních důvodů. Další změny nastanou v představenstvu společnosti, kde v květnu skončí Michal Heřman, jenž byl zodpovědný za správu majetku. Řízení tohoto úseku bude společnost řešit v následujících dnech. ČTK to sdělil mluvčí státního dopravce Radek Joklík. Pospíšila zvolili předsedou ostatní členové dozorčí rady. Po odchodu Moose bude devítičlenná rada neúplná, nového člena bude Řídící výbor Českých drah vybírat nejspíš v červnu. Podle předsedy výboru Tomáše Čočka by měl nový člen být odborníkem na ekonomiku.

Odbory byly s působením Moose v čele dozorčí rady spokojeny, podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů Vladislava Vokouna se Moos projevoval jako odborník a radu vedl korektně. S volbou nového předsedy měli zástupci odborů problém. Vokoun však očekával, že rada s volbou počká až na nástup nového ministra dopravy Vladimíra Kremlíka, který na konci dubna vystřídá Dana Ťoka (oba za ANO), aby tak nový ministr mohl případně říct k volbě svůj názor. Předseda dopravní sekce Hospodářské komory Emanuel Šíp očekává, že Pospíšil naváže na svého předchůdce. "Je to odborník, ale bude potřeba z jeho strany razance, aby se poměry v Českých drahách ustálily," podotkl. Podle Šípa by Pospíšil mohl uplatnit své zkušenosti například z řízení Centra dopravního výzkumu.

Moos přišel do dozorčí rady Českých drah v červenci loňského roku na žádost ministra Ťoka. Loni v létě se dozorčí rada výrazně změnila, když odešla většina členů spojená s politickými stranami v čele s tehdejší předsedou rady Milanem Ferancem (poslanec ANO). Změny v dozorčí radě vedly ke změnám v představenstvu státního dopravce, ve kterém postupně skončili čtyři jeho členové, včetně šéfa podniku Pavla Krčka. Novým předsedou představenstva se stal Miroslav Kupec. Jedním z nových členů představenstva se posléze stal Michal Heřman, který ve vedení působí od poloviny ledna. Ve funkci skončí 14. května. Svou rezignaci oznámil členům dozorčí rady dnes. Důvod společnost neuvědla. Odchod Heřmana z vedení podle Vokouna podnik neohrozí. "Na jeho úseku je dostatek schopných lidí," uvedl. Podle Šípa je úsek správy majetku, který Heřman vede poměrně citlivý, a to zejména kvůli připravovaným prodejům nemovitostí. Dalšími členy představenstva jsou vedle Kupce Michal Vereš, Radek Dvořák a Patrik Horný. Loňské změny dozorčí rady ministr dopravy Dan Ťok odůvodnil snahou odpolitizovat vedení státního dopravce. V současnosti tak v radě zasedají čtyři zástupci akademické obce. Vedle Pospíšila jsou jimi Lukáš Týfa, Josef Kolář a Tatiana Molková, která v radě čerstvě nahradila Jana Štrofa. Devítičlennou radu doplňují ještě zástupci odborů Jan Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb a nominant ČSSD Vojtěch Kocourek.

25. 04. 2019 Slevy v dopravě stály v prvním půlroce 2,73 miliardy korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/slevy-v-doprave-staly-v-prvnim-pulroce-2-73-miliardy-koron/1749106>)

Slevy ve veřejné dopravě pro studenty a seniory stály za první půlrok své platnosti 2,73 miliardy korun. ČTK to sdělila mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. Nejvíce dostaly České dráhy, a to

1,2 miliardy korun. Ministerstvo předpokládá, že ročně by náklady na slevy měly vyjít na zhruba šest miliard korun. Slevy platí od září loňského roku.

Studenti do 26 let a senioři nad 65 let mohou využívat ve vlacích a autobusech slevu 75 procent z jízdného, kterou loni schválila vláda. Slevy podle dopravců zatím zvýšily počet cestujících o několik procent. Stát poskytování slev dopravcům kompenzuje. Dosud má ministerstvo dopravy vypočítané náklady na tyto kompenzace do letošního února. V něm stát dopravcům proplatil přes 417 milionů korun. Dosud nejdražším měsícem byl loňský říjen, kdy kompenzace činily 512 milionů korun. Naopak v prosinci to bylo skoro o 100 milionů korun méně, což bylo zapříčiněno zejména vánočními svátky. Nejvíce ze všech dopravců dosud vyfakturovaly České dráhy, které dostaly téměř 44 procent z celkových nákladů na kompenzace za šest měsíců. Následovaly Arriva a RegioJet.

Slevy platí na všech vnitrostátních dálkových regionálních autobusových a železničních linkách, v rámci integrovaných dopravních systémů a také na linkách městské hromadné dopravy, které zajíždějí za hranice města. V rámci železniční dopravy platí pouze ve vozech druhé třídy.

25. 04. 2019 Smlouva o nové přeshraniční infrastruktuře mezi Českem a Polskem

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/smlouva-o-nove-preshranicni-infrastrukture-mezi-ceskem-a-polskem>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Centralny Port Komunikacyjny (CPK) uzavřely smlouvu o úzké spolupráci na rozvoji nové přeshraniční železniční infrastruktury mezi ČR a Polskem zahrnuté do transevropské dopravní sítě TEN-T. Rozsah spolupráce zahrnuje koordinaci a harmonizaci přípravných studií a prací na nových přeshraničních železničních tratích Katowice – Ostrava a Wrocław – Praha. Ty se budou navrhovat jako vysokorychlostní. Pro posílení vzájemné spolupráce bude do jednoho měsíce založena pracovní skupina, která bude mít na starosti koordinaci prací a výměnu zkušeností v oblasti přípravy nových vysokorychlostních tratí mezi českou a polskou stranou. CPK má v Polsku na starosti nejen přípravu centrálního letiště, ale i návazné infrastruktury, zejména pak výstavbu cca 1 600 km nových železničních tratí.

27. 04. 2019 Leo Express doveze první vlaky z Číny v druhé polovině roku

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-doveze-prvni-vlaky-z-ciny-v-druhe-polovine-roku-1358394>)

První vlaky, které společnost Leo Express koupila od čínského výrobce CRRC, dorazí do České republiky ve druhé polovině letošního roku. Poté budou testovány na okruhu ve Velimi. O podrobnostech dodávky jednal v Číně v těchto dnech generální ředitel firmy Leo Express Peter Köhler. Dopravce si u čínského výrobce objednal tři elektrické soupravy s opcí na dalších 30, spolupráce bude mít hodnotu přes pět miliard korun. Leo Express se podílel na vývoji designu vlaku, řekl Köhler. "Nyní jsme ve fázi krátce před dodáním vlakových jednotek do České republiky," řekl Köhler v Pekingu, kde se zúčastnil hospodářského fóra českých a čínských firem. Uspořádala ho Hospodářská komora ČR v rámci cesty prezidenta Miloše Zemana do Číny.

Firma se v Číně v první fázi dohodla na dodávce tří vlakových souprav, vyrobí je CRRC Zhuzhou, což je dceřiná společnost CRRC. "Postupně pak budeme čerpat další vlaky, které chceme nasadit v České republice, ale i v Polsku, na Slovensku, případně i v západní Evropě," poznamenal Köhler. Výběr společnosti CRRC zdůvodnil tím, že čínská firma byla ochotna vyvinout nový vlak podle požadavků Leo Express. "Je výjimečný tím, že má náš design a náš vlakový systém, který jsme vyvinuli," řekl Köhler. Souprava podle něj bere v potaz také ergonomické požadavky zákazníků Leo Express. Na výrobě se podle něj podíleli i čeští subdodavatelé, jako jsou designéřská studia a dodavatelé komponent.

Smlouvu se CRRC podepsal Leo Express v prosinci 2016, první vlaky chce do provozu nasadit do konce letošního roku. Předtím musejí být soupravy schváleny k provozu, tedy získat homologizaci. Tento proces se uskuteční na testovacím okruhu ve Velimi. Podle Köhlera bude první schválení určeno pro polský, český a slovenský trh. Lidové noviny loni v srpnu napsaly, že pro čínskou společnost může být certifikace pro evropské tratě možností, jak vstoupit na evropský trh. Výroba pro Leo Express je první zakázkou CRRC v Evropské unii. "Česká republika se díky této spolupráci se CRRC stala klíčovou zemí pro rozvoj železničních aktivit CRRC," poznamenal tiskový mluvčí společnosti Emil Sedlařík. Köhler řekl, že vlaky budou jezdit rychlostí 160 kilometrů v hodině a společnost je využije pro komerční i zakázkový provoz. "Do budoucna chceme s tímto produktem

také do Německa, kde už jezdíme na trati Berlín – Stuttgart a ucházíme se i o regionální soubory," podotkl.

Soukromý dopravce Leo Express patří podnikateli Leoši Novotnému, provoz zahájil v roce 2012 na lince Praha – Ostrava. V současnosti provozuje síť vlakových i autobusových spojení v sedmi zemích střední a východní Evropy. Loni firma přepravila svými vlaky a autobusy 1,8 milionu cestujících, což je meziročně o 20 procent více. Obrat skupiny za rok 2018 vzrostl o více než 120 procent a dosáhl 800 milionů korun. Letos Köhler očekává tržby kolem jedné miliardy korun.

28. 04. 2019 Přes nový most nad přehradou Hracholusky už směji jezdit vlaky (Pšovany – Bezdrůžice, od 30. dubna 2019)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/hracholusky-vlak-y-plzensko-prehrada.A190427_192323_plzen-zpravy_kuce)

Zatěžkávací zkouška nového mostu nad přehradou Hracholusky na severním Plzeňsku proběhla v sobotu. Odborník po ukončení zkoušky konstatoval, že po mostě mohou začít jezdit vlaky. Jako zátěž při testu specialisté použili tři historické lokomotivy T 679.1 Sergej, které milovníci drážní tematiky fotili a obdivovali. Bývají totiž k vidění jen výjimečně. Na místo vzdálené asi kilometr od nádraží Pšovany dorazily na dvě stovky lidí. Obsazené byly i strmé skalky podél přehrady, odkud byl most s lokomotivami nejlépe vidět.



Zkouška spočívala v tom, že na most lokomotivy několikrát postupně najížděly. Zkouška probíhala od osmi do 13 hodin. „Zkoušky dopadly podle předpokladu projektanta, most je v pořádku,“ konstatovala mluvčí Správy železniční dopravní cesty Radka Pistoriusová. Připomněla, že výsledky potvrdil odborník z Kloknerova ústavu, což je Výzkumný a zkušební ústav hmot a konstrukcí stavebních Českého vysokého učení technického. Výsledkem akce je to, že 30. dubna v podvečer se na most vrátí železniční doprava, nově je součástí mostu i lávka pro pěší a cyklisty. „Jsem tu částečně kvůli mostu, ale hlavně kvůli lokomotivám, protože vidět pohromadě všechny tři lokomotivy Sergej sovětské výroby, které v České republice jsou, to se hned tak nepovede. Vyfotím si je ze všech stran mnohokrát, je to opravdu rarita,“ uvedl výpravčí Tomáš Hubálek, který se přijel podívat z Nymburku. „Sergejů bylo do Československa dodáno 599, jednalo se o jednu z nejsilnějších lokomotiv, která v republice jezdila,“ uvedl Hubálek.

Na místo dorazil kvůli mostu i lokomotivám Karel Václavíček s manželkou. „Už jsem Sergeje dlouho neviděl, je to fajn akce,“ řekl s tím, že bydlí nedaleko. Strojvůdce Petr Proft z Chebu, který jednu lokomotivu řídil, přiznal, že se zpočátku zátěžové zkoušky zúčastnit nechtěl. Báł se, že s tak velkou zátěží most spadne. „Ale ujistili mě, že se nic nestane, tak jsem přijel,“ sdělil Proft. Doplnil, že Sergej má dvanáctiválcový dvoutaktní vodou chlazený motor se spotřebou 325 litrů nafty na hodinu při tažení vagonů s nákladem kolem dvou tisíc tun. „Normálně řídím železniční motorovou soupravu Regio Shark určenou pro osobní dopravu, 15 let jsem ale pracoval v dílně a Sergeje, které byly dost poruchové, jsem také opravoval, takže je znám a umím je řídit,“ dodal.

29. 04. 2019 Strojvedoucí budou moci mít až osm dioptrií, plánuje ministerstvo

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/strojvedouci-vlak-y-pravidla-zmena-ministerstvo-dopravy-dioptrie.A190428_211857_ekonomika_zaz)

Přísné nároky na zdravotní stav strojvedoucích včetně sto procentního zraku se stávají minulostí. Mírnější pravidla Evropské unie a nedostatek strojvedoucích přiměly ministerstvo dopravy, aby výrazně změkčilo požadavky na nové uchazeče o toto povolání. Podle návrhu vyhlášky, kterou úřad poslal k meziresortnímu připomínkování, už nebude pro adepty automatickou stopkou cukrovka ani vyšší počet dioptrií. Naopak úřad začíná řešit problematiku drog. „Pokud se podíváme na okolní země, zjistíme, že v nich nejsou zdravotní požadavky na tyto profese tak přísně nastaveny, jako byly nastaveny u nás. To sice není v rozporu s právem, ale naši strojvedoucí tím byli de facto diskriminováni, a byl to jeden z důvodů onoho nedostatku strojvedoucích,“ řekla MF DNES mluvčí ministerstva Lenka Rezková.

Největší změnou, která by měla platit od letošního června, je snížení nároků na ostrost zraku budoucích strojvůdců a dalších provozních zaměstnanců na železnici, které vyplývá z platné evropské směrnice. Ta umožňuje u strojvedoucích zhoršenou ostrost zraku a korekci až pěti dioptrií v případě dalekozrakosti a až osmi dioptrií u krátkozrakosti. To proti současným pravidlům znamená významné

rozvolnění pravidel zejména u vady, kdy člověk nevidí ostře na dálku. Krátkozrakým zájemcům o řízení vlaku chce ministerstvo povolit navíc tři dioptrie. Podmínkou je, aby takový uchazeč s použitím brýlí nebo jiných korekčních prostředků viděl ostře a neměl například zúžený rozsah zorného pole.

Podle prezidenta Federace strojuvůdců ČR Jaroslava Vondrovic každé změkčení pravidel potenciálně zvyšuje pravděpodobnost mimořádných událostí. Na konečném nastavení konkrétních parametrů u různých nemocí se ale musí shodnout především lékaři. Pouze ti dokážou posoudit, zda pokrok v daných lékařských oborech skutečně dokáže kompenzovat možná rizika, která dříve představovala překážku pro získání způsobilosti k řízení vlaku. „Víme, jaké byly například kontaktní čočky před třiceti lety a jaké jsou dnes,“ doplnil Vondrovic.

Právě na pokrok v medicíně a diagnostice chorob se ministerstvo ve zdůvodnění změn opakovaně odvolává. Kvůli němu není například nutné zdravotní stav strojvedoucích, posunovačů a dalších provozních zaměstnanců posuzovat po dvou letech, ale prodlužuje tuto lhůtu na tři roky. Po 55. roku se jejich četnost zkracuje na jeden rok. Součástí prohlídek ale nově mají být kontroly na přítomnost psychoaktivních látek. Právě toto vyšetření, které má odhalit nadužívání drog, alkoholu a dalších psychotropních látek, ministerstvo zařadilo jako povinnou součást prohlídek na žádost samotných dopravců. Ti si dlouhodobě stěžují na nedostatek nových uchazečů a poukazují na stárnutí současných.

Na českém trhu chybí zhruba tři stovky strojvedoucích, zhruba polovina z tohoto počtu největšímu z dopravců, Českým drahám. Další desítky strojvedoucích budou potřebovat soukromé společnosti, které od konce letošního roku získaly zakázky na provoz linek dotovaných státem nebo kraji. Pětapadesát nových strojvedoucích nabere RegioJet pro linky v Ústeckém kraji a rychlíkovou linku mezi Brnem a Ostravou. Případné zájemce z řad konkurenčních dopravců láká průměrným platem 47 tisíc korun měsíčně bez diet a slibem, že ještě během tohoto pololetí bude společnost mzdy navyšovat plošně. „Nábory běží. Není to sice jednoduché, ale neukazuje se, že by to byl neřešitelný problém,“ řekl MF DNES mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Podobně optimisticky se k náboru nových strojvedoucích postavil i konkurenční Leo Express.

29. 04. 2019 Skupina České dráhy loni vydělala 1,2 miliardy korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30554/>)

Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončilo hospodaření Skupiny České dráhy v roce 2018 ziskem ve výši téměř 1,2 miliardy korun. Jde přitom o meziroční zlepšení o více než 200 milionů. Výsledek v černých číslech vykázaly všechny společnosti Skupiny, a to včetně mateřských Českých drah, a.s., jejichž hlavním byznysem je osobní železniční doprava. Ta generuje 56 % celkových tržeb Skupiny. Rok 2018 byl pro národního dopravce mimořádně úspěšný. Firma vypravila přes 2,58 milionu vlaků osobní přepravy a využilo je nejvíce zákazníků za posledních deset let. Celkem to bylo 179,2 milionu cestujících, což představuje meziroční nárůst o 4,5 milionu. To se pozitivně odrazilo i na výnosech segmentu osobní dopravy, které dosáhly 23,5 miliardy korun, tedy o 1,4 miliardy více než v předchozím roce.

„Dlouhodobý růstový trend podporují zejména investice do vozidel a zlepšování služeb. V loňském roce došlo například ke kompletnímu redesignu Pendolin, na Plzeňsku jsme nasadili devět nových souprav RegioPanter a v rychlících mezi Prahou a Děčínem jsme část vozů nahradili modernějšími, klimatizovanými vagony. Zároveň jsme podepsali smlouvu na dodávku padesáti nejmodernějších vozů pro dálkovou dopravu a letos také smlouvy na výrobu 31 elektrických jednotek a 5 netraktivních patrových jednotek pro regionální dopravu,“ vyjmenovává kroky Českých drah ke zlepšování kvality přepravních služeb jejich generální ředitel a předseda představenstva Miroslav Kupec. „V příštích pěti letech chceme investovat do vozidel zhruba 40 miliard korun, což odpovídá požadavkům objednatelů, se kterými uzavíráme nové smlouvy. Již teď můžeme potvrdit, že v roce 2020 a v letech následujících bychom měli zajišťovat více než 95 % celkového rozsahu dopravních výkonů roku 2019,“ doplňuje Miroslav Kupec.

Mateřská společnost ČD, a.s., loni skončila hospodaření s mírným ziskem, samotný segment osobní dopravy nicméně vykázal ztrátu 230 milionů korun. Hlavní důvody, proč se zatím nedaří dostat přepravu cestujících do černých čísel, jsou nedofinancovaná regionální doprava v některých krajích, rostoucí výdaje za elektřinu a naftu, ale také velké množství výluk, kde musí České dráhy zajistit náhradní autobusy. „Ceny za autobusy strmě rostou, a i když nám větší část SZDC kompenzuje, loni nám 144 milionů spadlo jako náklad do hospodaření osobní dopravy,“ vysvětluje člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a pro obchod Radek Dvořák a dodává: „V roce 2019 bude tento trend dál pokračovat a k tomu očekáváme růst cen elektřiny a nafty meziročně o zhruba 540 milionů korun.“

Segment nákladní dopravy vykázal loni zisk 663 milionů korun. V hrubých tunokilometrech vzrostl dceřině společnosti ČD Cargo, a.s., podíl na tuzemském dopravním trhu o 1,75 %. Skupina ČD Cargo přepravila 68,4 milionů tun zboží, což je ve srovnání s předešlým rokem o téměř 2,3 milionu tun více. S výjimkou černého uhlí a koxu zaznamenaly nárůst všechny komodity, nejvíce pak hnědé uhlí, dřevo a papírenské výrobky. Tržby z nákladní přepravy dosáhly v roce 2018 hodnoty 11,869 mld. Kč, což je o 636 mil. Kč více, než v roce 2017. Další rozvoj segmentu nákladní dopravy, včetně pokračování úspěšné expanze na zahraniční trhy, je podmíněn investicemi do vozidlového parku. Společnost disponuje 12 novými lokomotivami Vectron a 10 lokomotiv TRAXX je aktuálně ve výrobě. Souběžně s tím pokračuje modernizace flotily nákladních vozů.

Skupina České dráhy je dlouhodobě zisková. „Naším cílem je tento stav udržet a náš hlavní byznys, kterým je osobní a nákladní železniční doprava, dál rozvíjet. Navzdory neustálému růstu nákladů, zejména trakční energie, úhrad za náhradní autobusovou dopravu nebo osobních nákladů, což souvisí s celkovou konjunkturou na trhu práce a s růstem mzdové úrovně ve většině profesí, chceme v černých číslech udržet i mateřské České dráhy. S tím počítá také podnikatelský plán na rok 2019,“ uzavírá Radek Dvořák.

29. 04. 2019 Tržby RegioJetu loni mírně rostly na 1,1 mld., byl v zisku 102 mil.

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/trzby-regiojetu-loni-mirne-rostly-na-1-1-mld-byl-v-zisku-102-mil-/1750394>)

Tržby železničního dopravce RegioJet loni mírně rostly na 1,1 miliardy korun. Zisk před zdaněním činil 102 milionů korun, napsal v tiskové zprávě mluvčí Aleš Ondrůj. Poprvé v zisku byl dopravce v roce 2015, na železnici působí od roku 2011. Předloni byl ve ztrátě. Nyní působí kromě Česka také na Slovensku a v Rakousku. Letos od prosince začne poprvé jezdit na dotovaných spojích v Česku objednávaných státem a Ústeckým krajem. Hospodářské výsledky dnes oznámily i České dráhy, které sice loni hospodařily se ziskem 1,2 miliardy, ale osobní doprava skončila ve ztrátě 230 milionů.

Tržby a počet cestujících, který loni činil 9,7 milionu, rostou každoročně. Důvodem je otvírání nových linek a přidávání nových spojů a celkově rostoucí obliba železniční dopravy v Česku. "Železniční doprava je vysoce perspektivním oborem našeho podnikání. Naše nedotované vlaky jsou ziskové na všech linkách a v pozitivním trendu dalšího růstu a příznivých ekonomických výsledků pokračujeme také v prvním čtvrtletí letošního roku," uvedl majitel společnosti Radim Jančura. Jeho vlaky jezdí na lince z Prahy na Ostravsko a přes severní Slovensko dál na východ, dále z Prahy přes Brno do Vídně a Bratislavy a na Slovensku také jezdí v závazku veřejné služby z Bratislavy do Komárna. V souvislosti s rozšiřováním nabídky vlakových spojů redukoval některé autobusové spoje.

Doprovce chce letos pokračovat v rozšiřování vozového parku pomocí nových i modernizovaných vagónů, nakoupí také nové lokomotivy od Bombardieru. "Máme připravené další nákupy a rekonstrukce vozů v hodnotě přes miliardu korun, které bychom rádi začali uskutečňovat během následujících dvou až tří let. Chceme pokračovat ve zvyšování počtu nabízených sedaček, abychom zajistili dostatek míst pro zvyšující se počet pasažérů," uvedl Ondrůj.

29. 04. 2019 Začíná revitalizace a elektrizace trati z Oldřichova u Duchcova do Litvínova

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/zacina-revitalizace-a-elektrizace-trati-z-oldrichova-u-duhcova-do-litvinova>)

Celkovou přestavbou projde v následujících dvou letech další trať v Ústeckém kraji. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v těchto dnech zahájila revitalizaci a elektrizaci úseku z Oldřichova u Duchcova do Litvínova. Celkové investiční náklady dosahují 1,1 miliardy korun. Právě zahajovaná stavba je v souladu s dopravním konceptem Ústeckého kraje, který počítá se zavedením přímých elektrických vlaků z centra regionu až do Litvínova. Její součástí je proto i vybudování trakčního vedení na dosud neelektrizovaném 1,5 kilometru dlouhém úseku mezi Loukou u Litvínova a Litvínovem. Stavební práce potrvají dva roky, úpravami projde přibližně 13,5 kilometru trati. Ke zvýšení kultury cestování ve všech stanicích a zastávkách přispějí nová nástupiště v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí. Přístup k vlakům bude plně bezbariérový. Vyšší bezpečnost provozu zajistí elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie, traťová rychlost se zvýší až na 100 km/h. Dopravu budou dálkově řídit dispečeri ze stanice Louka u Litvínova. V letošním roce projde rekonstrukcí spojenou s elektrifikací úsek Louka u Litvínova – Litvínov, výluky jsou zde naplánovány v termínu od 5. června do 2. prosince.

30. 04. 2019 Příhraniční jízdenku zneužívaly cestovní kanceláře, už nebude tak výhodná (Euro Nisa Ticket)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/liberecky-kraj-prihranicni-jizdenka-vyhodna-nebude.A190430_114711_liberec-zpravy_jape)

Po patnácti letech od zavedení se změnila tarify u jízdenky Euro Nisa Ticket. Jde o cestovní doklad, s kterým se dá cestovat po české, německé i polské části Euroregionu Nisa. A to jak ve vlacích, tak i v autobusech či vozech městské hromadné dopravy. Jízdenka je tak levná, že je načase tarify upravit, tvrdí dopravci. „Němci už dnes nemají Euro Nisa Ticket rozdělený jako my a Poláci. U nás máme jízdenku pro jednu osobu a potom pro dva až pět lidí. Nově to bude jako v Německu, tedy podle počtu lidí. Když pojedou tři, koupí si jízdenku pro tři, a ne už pro pět lidí,“ vysvětluje Jiří Hruboň, ředitel společnosti Korid, která se stará o veřejnou dopravu v Libereckém kraji.

Další novinkou je, že jízdenka nebude jenom jednodenní jako dnes, ale i třídní pro víkendové cestování po Euroregionu. „Hlavně se ale chceme zaměřit na rodiny s dětmi. Protože dnes Euro Nisa Ticket děti nezná. Platí stejnou cenu jako dospělí. Takže bude i jízdenka pro dvě osoby a až tři děti,“ upozorňuje Hruboň. Se změnami ovšem bude souviset i zdražení jízdenky. O kolik se tarify zvednou, ale zatím Korid nechce zveřejnit. Momentálně se rozmýšlí, od kdy se změny zavedou. Zda ještě před letní sezonou nebo až s prosincovou změnou jízdních řádů.

Cestovní kanceláře na jízdenky vydělávaly

Dnes stojí Euro Nisa Ticket pro jednu osobu 160 korun a lístek pro dva až pět cestujících 320 korun. V pěti lidech tak cestování po celém Euroregionu Nisa vyjde na celý den na 65 korun. „To je tak výhodná cena, že už ji některé cestovní agentury nebo cestovní kanceláře dost zneužívají. Často se stává, že třeba o adventu udělají zájezd do Drážďan, nakoupí Euro Nisa Tickety nebo Dresden special, což je jízdenka s podobným prodejním schématem. Pak to prodávají klientům, ovšem s velmi vysokou marží pro sebe,“ upozorňuje Hruboň. To byl i jeden z důvodů, proč už Euro Nisa Ticket neplatí na lanovce na Ještěd. Právě kvůli početným hromadným zájezdům, kdy se lidé dostali lanovkou na Ještěd za pár korun, zavedly České dráhy na lanovce pro tuto jízdenku i povinnou místenku. Stejně tak už jen na Euro Nisa Ticket nejde jet úzkokolejkou ze Žitavy na Oybin. Musí se k ní přikoupit další lístek za 5 euro.

Korid teď pracuje ale i na tom, aby se Euro Nisa Ticket dala uplatnit i za hranicemi Euroregionu Nisa. „Jednáme teď s dopravci o rozšíření směrem na východní Krkonoše, do Pece pod Sněžkou. To je hodně atraktivní lokalita, hlavně Němci mají o ni zájem. Dnes s touto jízdenkou dojedou do Harrachova a Vrchlabí. My zase máme zájem o prodloužení do centra Česko-Saského Švýcarska. Zatím ta jednání vypadají minimálně s Ústeckým krajem velmi dobře,“ dodal Hruboň.

30. 04. 2019 Nový ministr dopravy Vladimír Kremlík se ujal úřadu

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Novy-ministr-dopravy-Vladimir-Kremlik-se-ujal-urad>)

Prezident republiky Miloš Zeman dnes na Pražském hradě jmenoval do funkce nového ministra dopravy Vladimíra Kremlíka. Ministr Kremlík si za své hlavní priority v resortu stanovil zrychlení výstavby klíčové dopravní infrastruktury, posunutí přípravy vysokorychlostních tratí nebo rozvoj takzvaných PPP projektů při výstavbě dálniční sítě.

V podvečer ministr Kremlík přijel do budovy ministerstva společně s předsedou vlády Andrejem Babišem. Zde je uvítal odcházející ministr Dan Ťok, který ministru Kremlíkovi předal předávací zprávu, ve které shrnul aktuální agendu Ministerstva dopravy. Ministr Kremlík se následně setkal i s náměstkou a řediteli podřízených organizací. „První věc, na kterou se budu chtít zaměřit je urychlení přípravy a výstavby klíčové dopravní infrastruktury. V současné době je v legislativním procesu zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, který bude nutné dotáhnout do konce,“ uvedl ministr Kremlík.

Vladimír Kremlík vystudoval Právnickou fakultu Univerzity Karlovy. Před svým jmenováním do čela resortu dopravy působil jako náměstek pro Právní služby a nakládání s majetkem na Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových.