

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2016

## OBSAH

02. 01. 2016	BRUSEL OTÁČÍ, SOUKROMNÍCI BUDU MUSET O VSTUP NA ŽELEZNICI BOJOVAT .....	3
02. 01. 2016	VLAPOVÁ HEDVÁBNÁ STEZKA. KARAVANA SE ZBOŽÍM Z ČÍNY STAVÍ I V ČESKU .....	3
04. 01. 2016	TRATĚ NA LIBERECKU SE DOČKAJÍ OPRAV I LETOS – FRÝDLANT A ČESKÁ LÍPA BUDOU MÍT NOVÁ NÁDRAŽÍ.....	4
06. 01. 2016	HELSINKY A TALLINN MÁ SPOJIT PODMOŘSKÝ TUNEL, MŮŽE BÝT NEJDELŠÍ V EVROPĚ.....	5
06. 01. 2016	BELGICKOU ŽELEZNICI ZASTAVILA STÁVKA, VLÁDA CHCE PROPUSTIT AŽ SEM TISÍC LIDÍ .....	5
06. 01. 2016	POZEMKY MASARYKOVA NÁDRAŽÍ MÍŘÍ POD PENTU. VZNIKNE CENTRUM ZA MILIARDY (PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ).....	5
07. 01. 2016	PRAHA – OSTRAVA 79 KČ. CENOVÁ VÁLKA DOSTALA CENY JÍZDENEK NA NOVÉ DNO .....	6
09. 01. 2016	LÉTAJÍCÍ SKOT SE VRÁTIL. LEGENDÁRNÍ PARNÍ MAŠINA JE ZPĚT NA TRATI. 7	
11. 01. 2016	NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD: REGIOJET MUSÍ VE SPORU O MONOPOL DÁT VÍCE INFORMACÍ .....	7
11. 01. 2016	SOUKROMNÍKŮM SE NA KOLEJÍCH DAŘILO, LEO EXPRESS POPRVÉ HLÁSÍ ČERNOU NULU .....	8
11. 01. 2016	ŠVÝCAŘI LOSUJÍ, KDO POJEDE VLAKEM. NEJDELŠÍ TUNEL OTEVŘE V ČERVNU (GOTTHARD-BASISTUNNEL, PRAVIDELNÝ PROVOZ OD 11. PROSINCE 2016).....	8
13. 01. 2016	ŽELEZNIČNÍ ROMANTIKA JE MRTVÁ. HEŘMANIČKA DOJEZDILA PŘED ČTYŘICETI LETY (13. LEDNA 1976) .....	9
14. 01. 2016	KOUPÍME VLAKY ZA 7 MILIARD, SHODLI SE JIHMORAVŠTÍ RADNÍ. PLATIT MÁ EU.....	10
14. 01. 2016	UNIKÁTNÍ VÝTOPNU V JIZERKÁCH POHŘBIL PŘED LETY SNÍH. TEĎ JI OPRAVUJÍ (KOŘENOV).....	10
14. 01. 2016	NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV DEFINITIVNĚ OPUSTILY VLAKY (PRAHA-ŽIŽKOV) .....	11
17. 01. 2016	SLOVENSKÉ VLAKY INTERCITY VYJELY NAPOSLED, REGIOJET VYHRÁL (BRATISLAVA – KOŠICE).....	11
18. 01. 2016	DAŇ ZA LEPŠÍ VLAKY. ČD DOČASNĚ NASAZUJÍ VOZY S KOŽENKOVÝMI SEDAČKAMI.....	12
18. 01. 2016	ČD ZMODERNIZUJÍ PATROVÉ VOZY PRO PŘÍMĚSTSKOU DOPRAVU (12 BMTO, PARS NOVA, 102 MIL. KČ) .....	13
18. 01. 2016	ČESKÉ DRÁHY VSTUPUJÍ DO BOJE O SLOVENSKÉ RYCHLÍKY. JDOU PROTI SOUKROMNÍKŮM (BRATISLAVA – BANSKÁ BYSTRICA) .....	13
19. 01. 2016	ČD PODEPSALY SMLOVU O PRODEJI POZEMKŮ U MASARYKOVA NÁDRAŽÍ PENTĚ (PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ).....	14
20. 01. 2016	CENA ROPY I PROUDU KLESÁ, STÁT PŘESTO ČESKÝM DRAHÁM PŘIDÁ.....	14
20. 01. 2016	„HLAVÁK“ ZA 150 MILIONŮ. PŘEVOD DRÁŽNÍHO MAJETKU VÁZNE NA NEJVĚTŠÍM NÁDRAŽÍ (ČD -> SŽDC).....	15
20. 01. 2016	PRAHA – DRÁŽDANY ZA 50 MINUT. NĚMCI NAVRHUJÍ 26 KILOMETRŮ DLOUHÝ TUNEL (RS4).....	16
20. 01. 2016	DOZORČÍ RADA ČD SCHVÁLILA PRODEJ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ .....	16

20. 01. 2016	PORUCHY OCHROMILY ŽELEZNICI V PRAZE, NEJPRVE TRAŤ, PAK I NÁDRAŽÍ. .....	17
21. 01. 2016	U ČESKÉHO BRODU SE ZA JÍZDY ROZTRHL VLAK, 400 LIDÍ MUSELO PŘESTOUPIT (R 950).....	17
21. 01. 2016	ZACHRÁNILI NECHTĚNÉ NÁDRAŽÍ PŘED DEMOLICÍ, NYNÍ SE STALI JEHO MAJITELI (ÚSTÍ NAD ORLICÍ) .....	18
22. 01. 2016	ŠTÍT, KTERÝ U PLZNĚ RAZÍ TUNEL, ČEKÁ „HARD ROCK“ POD VRCHEM CHLUM (EJPOVICE – PLZEŇ) .....	18
22. 01. 2016	ÚOHS: KRAJ POSTUPOVAL SPRÁVNĚ PŘI VÝBĚRU DOPRAVCE PRO ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY (TRATĚ 194, 197, 198).....	19
24. 01. 2016	WI-FI SE DRAHÁM PRODRAŽÍ. V RAILJETECH ZAPLATÍ VÍC NEŽ V PENDOLINECH .....	19
26. 01. 2016	OPAKOVÁNÍ SRÁŽKY VE STUDÉNCI MŮŽE ZABRÁNIT I ZMĚNA SPOUŠTĚNÍ ZÁVOR.....	20
27. 01. 2016	ČESKÉ DRÁHY ZAČALY NASAZOVAT NA RYCHLÍKY BRNO – PRAHA NOVÝ VLAK (R19, ŘADA 660 INTERPANTER) .....	21
27. 01. 2016	ŘECKO SE ZNOVU POKUSÍ O PRODEJ ŽELEZNIČNÍHO PŘEPRAVCE TRAINOSE .....	21
28. 01. 2016	NĚMCI SE SLOŽILI NA SVÉHO „JANČURU“, ABY ROZJEL SOUKROMÉ VLAKY (LOCOMORE).....	22
29. 01. 2016	CENTRÁLNÍ DISPEČERSKÉ PRACOVISŤE V PRAZE ZAHAJUJE PROVOZ (OD 1. ÚNORA 2016).....	22
29. 01. 2016	ÚOHS SNÍŽIL POKUTU ČESKÝM DRAHÁM NA 1,2 MILIONU KČ (PRONÁJEM ŘADY 1216 ÖBB).....	23
29. 01. 2016	V PLZNI ZAČNE V ŘÍJNU DVOULETÁ MODERNIZACE NÁDRAŽÍ ZA 1,3 MLD KČ (UZEL PLZEŇ, 2. STAVBA).....	23

**02. 01. 2016 Brusel otáčí, soukromníci budou muset o vstup na železnici bojovat**

Zdroj: E15.cz (<http://euro.e15.cz/archiv/brusel-otaci-soukromnici-budu-muset-o-vstup-na-zeleznici-bojovat-1256982>)

Evropská unie upouští od plánů na rychlou liberalizaci železničního trhu. Přesněji řečeno rozhodla se státním příslušníkům nemluvit do toho, zda budou provoz na svých tratích svěřovat soukromníkům, nebo státním dopravcům. Co na jedné straně vypadá jako rozumný krok, je pro soukromníky špatnou zprávou. Jak bude železniční doprava vypadat, stanovuje Evropa v takzvaném čtvrtém železničním balíčku. Původní reformní záměr někdejšího komisaře Siima Kallase se ale pod tlakem velkých evropských železničních dopravců změnil. Podle čerstvého rozhodnutí Rady EU by státy sice měly primárně vypisovat veřejné soutěže na provoz svých tratí, Evropa zároveň říká několik „ale“. „Přímé zadání zakázky stále zůstává jako regulérní nástroj v případech, kdy k tomu má kompetentní autorita své důvody, které vysvětlí, pokud by to bylo třeba, regulačnímu orgánu,“ popisuje výkonný ředitel bruselského Společenství evropských železnic (CER) Libor Lochman. Onou autoritou jsou v Česku buď kraje, nebo ministerstvo dopravy, které si provoz na tratích objednávají. V praxi to bude znamenat, že ministerstvu a krajům stačit mít v záloze pár dobrých argumentů a jejich preferenci státního dopravce, tedy Českých drah, nic neohrozí.

Majitel Leo Expressu Leoš Novotný se před pár týdny účastnil v Lucemburku konference Evropské železniční agentury, na níž byla hostem současná komisařka EU pro dopravu Violeta Bulcová. „Prosazujeme maximální návrat k původnímu smyslu čtvrtého železničního balíčku tak, aby znamenal skutečné otevření trhu,“ tlumočila jeho stanovisko mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. I komisařka Bulcová má podobný názor. Přítomným řekla, že veřejné rozpočty dotující provoz na tratích nejsou dostatečné. Podoba balíku se ale už těžko změní.

**Ne a ne**

Soukromí dopravci by si pochopitelně přáli slyšet opak a situaci si vykládají po svém. „V České republice přímé zadání bez výběrového řízení není možné. Jde to pouze v odůvodnitelných případech. To znamená tehdy, když na trhu neexistuje žádný alternativní dopravce, a tato situace tu není – na dveře ministerstva a krajů ‚klepou‘ nejméně čtyři dopravci,“ říká mluvčí RegioJetu Radima Jančury Aleš Ondrůj. Dá se tedy předpokládat, že české spory budou dál trvat a končit i na stole Evropské komise, jako se to v případě Jančurova RegioJetu a Českých drah už v minulosti stalo. Že situace v Česku nemá pravidla, ukazuje příklad provozu na trati z Brna do Olomouce přes Břeclav. Vláda v roce 2014 přijala usnesení, ve kterém stanovila trať, o něž se bude soutěžit, a také ty, které zadá pro provoz Českým drahám. ČD měly slíbenou na deset let právě zmíněnou trasu. Nelíbí se to ale ministru financí Andreji Babišovi, který by rád viděl úspory. Jeho ministr dopravy Dan Ťok tedy slíbil, že ještě situaci prověří, a ČD tak mohou o vládní slib klidně přijít.

**Chybí úřad**

Železniční balík Evropa definitivně schválila v polovině loňského roku, další dva až tři roky budou mít státy na přijetí normy do své legislativy. Lhůty, které obsahuje, věští zabetonování trhu na dlouhý čas. Zadávat z ruky budou moci státní úřady ještě deset let, přičemž uzavřené smlouvy budou dalších deset let dobíhat. Velcí evropští dopravci si také prosadili to, že zůstanou legální všechny formy jejich existence. Tedy buď sdružení v jednom velkém holdingu, kde se potkává správce kolejí s provozovatelem dopravy, jako je to v případě německých DB, nebo plně integrovaný podnik, jaký mají například ve Slovinsku či Lucembursku. Upraví se jen lehce jejich fungování. Potíže v Česku pramení také z toho, že nemáme jeden úřad, který by liberalizaci trhu koordinoval. Pravomoci takzvaného regulátora trhu jsou roztrženy v několika institucích. Vláda nicméně slíbila, že v příštím roce by měla taková kancelář vzniknout. Vzhledem k tomu, že železniční trh nedostane z Evropy žádný jasný impuls, to vypadá, že bude mít úřad práce víc než dost.

**02. 01. 2016 Vlaková hedvábná stezka. Karavana se zbožím z Číny staví i v Česku**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cinane-zacinaji-posilat-zbozi-po-zeleznici-fkf/eko-doprava.aspx?c=A160102\\_2215436\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/cinane-zacinaji-posilat-zbozi-po-zeleznici-fkf/eko-doprava.aspx?c=A160102_2215436_eko-doprava_rts))

Zájem firem o dopravu zboží mezi Čínou a Evropou začíná růst. Původně vyrazil z říše středu na cestu dlouhou přes deset tisíc kilometrů jen jeden vlak za týden, nyní se uvažuje o „karavaně“ jezdící téměř každý den. Železniční přeprava tak začíná výrazně konkurovat lodím i letadlům. „Poptávka po této přepravě roste. Je to rychlejší způsob než čekat na dopnutí lodi a není tak drahá jako doprava letadlem,“ vysvětluje rostoucí zájem ředitel logistické společnosti DB Schenker Tomáš Holomoucký.

Oproti lodi dorazí vlak zhruba o polovinu rychleji a oproti letadlu čtyřikrát levněji. Podle Holomouckého roste v Česku poptávka po přepravě především v režimu door to door, kdy logistická firma odveze zboží přímo od čínského dodavatele, přepraví ho kamionem nebo lodí k vlaku, poté do Evropy a pak i ke konečnému zákazníkovi. Podle Holomouckého už není ani pravdou, že by vlakem mezi Evropou a Čínou cestovalo spíše levnější zboží. Firmy vlaky čím dál více zabezpečují, a proto jimi cestuje například i dražší elektronika. Dopravci už také nabízejí klimatizované nákladní kontejnerové vozy pro přepravu například potravin nebo elektroniky citlivé na velké výkyvy teplot po cestě. Velký zájem o přepravu mají především Číňané. „Budují v podstatě novou hedvábnou stezku, v Evropě mají velký zájem i o přístavy,“ dodal Holomoucký.

### Česko na trase

Nákladní vozy z Číny zajíždějí i do Česka, jejich operátorem je rakouská Rail Cargo Logistic. Zhruba jednou za deset dní jezdí z Wuhanu, zákazníkem je především pardubický závod výrobce elektroniky Foxconn. Vlak jede přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko a Polsko. Podle Železničního magazínu se přepravu podařilo zkrátit za rok pravidelného provozu o čtyři dny, většinou trvá 11 až 12 dní a soupravy mívají až 46 vozů. Větší efektivitě vlaků pomáhá i to, že náklad začíná proudit i obráceným směrem z Evropy na východ. Například Škoda Auto soupravy využívá pro dopravu dílů a rozložených souprav aut pro montáž v Kazachstánu. Až do Číny vozí díly k montáži například automobilka BMW ze svého závodu v Lipsku.

Nejvytíženější linkou mezi Evropou a Čínou je spoj Duisburg – Čchung-čching, kde vlaky jezdí až šestkrát týdně. Provozuje ho společnost Trans Euroasia Logistic, což je společný podnik Deutsche Bahn a ruských státních železnic. Šéfové logistických firem předpovídají železničnímu spojení Číny a Evropy čím dál lepší budoucnost. Podporují to i statistiky, podle kterých roste počet vlaků každý rok o stovky procent. Podle Železničního magazínu aktuálně existuje mezi Čínou a Evropou 21 tras.

## 04. 01. 2016 Trati na Liberecku se dočkají oprav i letos – Frýdlant a Česká Lípa budou mít nová nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1649014-trate-na-liberecku-se-dockaji-oprav-i-letos-frydlant-a-ceska-lipa-budou-mit-nova>)

Modernizace léta opomíjených železničních tratí v Libereckém kraji bude pokračovat i v letošním roce. Loni Správa železniční dopravní cesty v regionu investovala přes tři miliardy korun. Letos se opravy dočkají tratě a nádraží v České Lípě, Frýdlantu nebo Raspenavě. „V Raspenavě a ve Frýdlantu projdou stanice kompletní modernizací, budou tam nová nástupiště s bezbariérovým přístupem,“ popsal rozsah plánovaných prací Pavel Blažek – jednatel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji. Náklady se odhadují na zhruba 450 milionů korun.



Modernizace čeká i tratě z Frýdlantu do Mníšku a z Raspenavy do Bílého Potoka. Tam se mají vyměnit zabezpečovací zařízení – zároveň pojedou vlaky do Mníšku vyšší rychlostí. „Celá ta akce by měla přinést zvýšení stability železniční dopravy na trati z Liberce do Frýdlantu,“ dodal Blažek. Ještě vyšší částku bude stát modernizace nádraží v České Lípě, která začala už loni. Nádraží se po skončení oprav posune asi o 250 metrů blíže k městu a zvýší se i komfort pro cestující. Namísto nefunkční lávky bude mít nádraží také podchod, na který 12 milionů přispěje českolipská radnice. „Celá akce přijde zhruba na miliardu, dalších 1,8 miliardy korun by se v příštích dvou letech mělo investovat i do modernizace železniční trati a stanic z České Lípy na Liberec,“ uvedl při loňské návštěvě Liberce generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Rekonstrukce čeká podle něj trať z České Lípy na Litoměřice, ale i další úsek trati z Turnova na Hradec Králové. Vlaky by tam pak mohly jezdit až stokilometrovou rychlostí. „Aby pro cestující byla železniční doprava komfortní a konkurenceschopná,“ dodal Surý.

Liberecký kraj má dobře rozvinutou železniční síť, která je ale většinou jednokolejná a není elektrifikovaná. Navíc je zastaralá a podle odhadů by potřebovala modernizaci za 21 miliard korun. V minulosti se však do ní investovalo jen málo. Rekordní byl rok 2015, kdy SŽDC vložila do modernizace, oprav a rekonstrukcí železničních tratí v kraji 3,1 miliardy korun. Je to víc než za posledních deset let dohromady. Hlavním důvodem ale byla snaha dočerpat co nejvíce peněz z končícího Operačního programu Doprava I.

## 06. 01. 2016 Helsinky a Tallinn má spojit podmořský tunel, může být nejdelší v Evropě

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/helsinky-a-tallinn-ma-spojiti-podmorsky-tunel-muze-byt-nejdelsi-v-evrope-1259781>)

Finiští a estonští experti připravují plány na vybudování podmořského železničního tunelu, který by spojil metropole obou zemí Helsinky a Tallinn. Oznamil to estonský list Postimees. Vládní memorandum o společném projektu podepsali v Tallinnu ministři dopravy Finska a Estonska, kteří počítají s termínem realizace kolem roku 2030. Odborníci předpokládají, že výstavba tunelu pod dnem Finského zálivu by měla stát kolem 13 miliard eur (350 miliard korun). Ze čtyřiceti procent by se na financování měla podílet Evropská unie. Podle předběžných výpočtů by se vložené prostředky měly vrátit do 40 let.

Tunel by měl být v závislosti na zvolené trase dlouhý kolem 50 kilometrů. Mohl by se tak stát nejdelším v Evropě, pokud překoná tunel pod Lamanšským průlivem spojující Francii a Velkou Británii. Ten měří 50,5 kilometru. Finsko si od projektu slibuje lepší spojení s Evropou, zejména se střeoevropskými státy, napsal Postimees. Cesta pod mořem vlakem z Tallinnu do Helsink bude trvat zhruba půl hodiny. Ročně se počítá s přepravou kolem 11 milionů cestujících. Zveřejněny už byly dokonce kalkulace jízdného - cesta by měla přijít na 36 eur v dnešních cenách (asi tisíc korun).

### Na tunel naváže železnice do Německa

Tunel má být součástí železničního koridoru zvaného Rail Baltica, který má propojit hlavní města Finska, pobaltských států, Polska a Německa. Výstavba vlakového spojení dlouhého kolem tisíce kilometrů má začít v roce 2020. Finskou a estonskou metropoli dnes spojuje námořní trajektová doprava, cesta trvá zhruba dvě hodiny. Každoročně ji podstoupí dva miliony cestujících, z toho zhruba 60 tisíc Estonců pracujících ve Finsku.

## 06. 01. 2016 Belgickou železnici zastavila stávka, vláda chce propustit až sedm tisíc lidí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/belgickou-zeleznici-zastavila-stavka-vlada-chce-propustit-az-sedm-tisic-lidi-1259798>)

Stávka zaměstnanců drah dnes ochromila železniční dopravu v Belgii. Nejpostiženější je jižní část země a metropole Brusel, informovala agentura DPA. Zrušena byla také řada mezinárodních spojů do Francie a Německa. Kvůli stávce nejezdí nejen regionální doprava na jihu Belgie, ale ani rychlíky mezi německými Cáchami a Bruslem a vysokorychlostní vlaky Thalys z Kolína nad Rýnem přes Brusel do Paříže. Vlaky společnosti Eurostar z Londýna do Bruselu končí v severofrancouzském Lille. Stávkou, která začala v úterý večer a trvat by měla až do čtvrtka, protestují zaměstnanci drah proti plánu vlády zrušit do roku 2019 zhruba šest až sedm tisíc pracovních míst. Podobný protest uspořádali již loni v říjnu. Nyní navíc odmítají podmínky, za jakých pravicová vláda prosazuje od 1. ledna zvyšování produktivity státních drah. Ke stávce zaměstnanců drah z jihobelgického regionu Valonsko se kolegové ze severobelgického Vlámka většinou nepřidali. Omezení se tak na severu země dotkla jen asi 40 procent spojů.

## 06. 01. 2016 Pozemky Masarykova nádraží míří pod Pentu. Vznikne centrum za miliardy (Praha Masarykovo nádraží)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/masarykovo-nadrazi-koupila-penta-dlg-ekonomika.aspx?c=A160106\\_112201\\_ekonomika\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/masarykovo-nadrazi-koupila-penta-dlg-ekonomika.aspx?c=A160106_112201_ekonomika_rts))

Areál Masarykova nádraží v Praze čeká v příštích letech zásadní proměna. Roky dohadování o jeho budoucnosti utnula ve středu dozorčí rada Českých drah. Ta schválila převod pozemků investiční skupině Penta, která na ně měla nárok podle deset let staré smlouvy. Dozorčí rada však přesuny až dosud oddalovala. Jedno z nejzanedbanějších nádraží na české železnici by tak mělo projít zásadní proměnou. Kromě opravy samotných budov vyrostou na volných pozemcích, zejména kolem



ulice Na Florenci, obchodně-administrativní centrum, které bude sousedit s budovou Florentinum, kde Penta sídlí. „Měla by to být chloubka Prahy,“ říká mluvčí Penty Ivo Mravinac. Penta zatím podoba tají, vizualizace chce ukázat na konci března. Stavět by se mohlo příští rok. Podle Mravinace by měla být nakonec celková částka za pozemky vyšší, než 400 milionů, o kterých se mluví od začátku, aktuálně

jde o zhruba 600 milionů korun. Penta také nabídla Českým drahám, že do rekonstrukce nádražní budovy dá o 35 milionů korun více než původně, celkem 135 milionů korun.

Dopravci se po zdržování smluv podařilo dojednat, že dostane více peněz už po převodu pozemků, nikoliv až po kolaudaci. Původně měly dostat České dráhy po podpisu smlouvy zhruba 110 milionů korun a zbytek později po stavebním povolení a kolaudaci, nakonec získají po podpisu 230 milionů korun. Urychlení jednání pomohl i fakt, že České dráhy musely nečekaně hledat další peníze kvůli prohrané arbitráži se Škodou Transportation. „Prodáme cca 10 000 metrů čtverečních pozemků podél ulice Na Florenci před magistrálou za cca 235 milionů korun a budeme souhlasit s budoucím prodejem pozemků za magistrálou a u budovy České pošty,“ upřesnil v tiskové zprávě předseda dozorčí rady ČD Milan Feranec. Podle něj nebude nijak dotčen provoz na Masarykově nádraží, ani záměr výstavby rychlodráhy na pražské letiště. „Jde o dnes nevyužívané plochy, na nichž by mělo vyrůst obchodně administrativní centrum a v souladu s územním plánem hlavního města Prahy také zelené plochy a komunikace, které by mimo jiné logicky propojily lokalitu Masarykova nádraží a Florence za magistrálou,“ upřesnil.

Penta získá jedny z nejcennějších pozemků v Praze, které dlouho leží ladem. Penta svůj projekt přirovnává k londýnskému City. Ve druhé fázi chce zastavět plochy podél obou stran magistrály, na což by navázala třetí fáze v ulici Hybernská. Prodej Masarykova nádraží je ještě dědictvím z roku 2006, kdy České dráhy vedl Josef Bazala. Kvůli rozvoji celého areálu vznikla firma Masaryk Station Development, kde mají České dráhy jen třetinu, ke zbytku se dostala v roce 2011 skupina Penta, která vykoupila podíly například od projektantské firmy Sudop Group či ING.

Kvůli složitým smlouvám je Masarykovo jedním z nádraží, která se nebudou převádět na Správu železniční dopravní cesty. Několik posudků ukázalo, že smlouvu vypovědět nelze a České dráhy ji musí dodržet. Podle Mravinace projekt počítá i s opravou výpravní budovy, kde prochází cestující. „Práce na rekonstrukci by měly začít ve chvíli, kdy začneme stavět nový areál,“ dodal Mravinac. „Jde o variantu, která vzešla z dlouhých a náročných jednání s našimi partnery o narovnání vztahů v rámci společného podniku MSD. Uvolní cestu k revitalizaci celé lokality a k opravě historické budovy Masarykova nádraží. Je to východisko ze současné patové situace,“ doplnil předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek.

## 07. 01. 2016 Praha – Ostrava 79 Kč. Cenová válka dostala ceny jízdenek na nové dno

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cenova-valka-praha-ostava-snizila-ceny-na-79-korun-fv9-eko-doprava.aspx?c=A160107\\_110716\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cenova-valka-praha-ostava-snizila-ceny-na-79-korun-fv9-eko-doprava.aspx?c=A160107_110716_eko-doprava_suj))

Na trase mezi Prahou a Ostravou se po vánočním zdražování rozjíždí nové kolo cenové války mezi třemi dopravci. Zlevnila cestování pro dospělé až na 79 korun za více než tři sta kilometrů dlouhý úsek. Jako první se zlevněním začal Leo Express, který zlevnil na 99 korun prakticky všechny jízdenky po Česku ve středu a úterý po celý den. Nabídka platí podle webu firmy do konce ledna. Jízdenky nelze, na rozdíl od jiných typů jízdenek dopravce, před odjezdem zrušit. „Leden je vždy přepravně slabší, proto jsme chtěli připravit pro cestující zajímavou nabídku,“ vysvětlila důvody akce mluvčí Leo Express Petra Valentová. Na nabídku vzápětí kontroval RegioJet, který zlevnil v úterý a ve středu všechny jízdenky ve třídě Standard na 79 korun. „Nejsme z podobných akcí nadšeni, prosazujeme stabilně výhodné ceny, ale reagovali jsme na vývoj situace na trhu,“ řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. „Chceme motivovat mladé lidi, studenty, seniory, ale i další cestující, aby si udělali výlet do Prahy nebo na Moravu, ať už na vánoční výprodeje nebo například na lyže,“ dodal. Jízdenku lze stornovat za běžných podmínek RegioJetu. Leo Express současně zlevnil jízdenky i na Slovensko, ve středu a úterý lze cestovat za 199 korun.

### ČD: Je to důkaz, že nezneužíváme dominance

Trať Praha – Ostrava patří u nás v přepočtu na kilometr k bezkonkurenčně nejlevnějším. Leo Express na ní prodělává, i když se hospodaření společnosti zlepšuje. Státní České dráhy výsledky za tuto trať neposkytují. Oba soukromníci si stěžují na snížení cen Českými drahami po nástupu konkurence u antimonopolního úřadu i u Evropské komise. Dráhy se na trati do Praha – Ostrava zlevnit nechystají. „Vzhledem k tomu, že jsme soukromými konkurenty napadáni za údajně zneužívání dominantního postavení na trhu a opakovaně označují naše ceny za podnákladové, je to překvapující krok, který jen potvrzuje neoprávněnost těchto útoků vůči Českým drahám,“ reagoval mluvčí Českých drah Radek Joklík na zveřejněné slevy. Upozornil také, že jejich neoprávněnost v prosinci prvoinstančně potvrdil i soud.

**09. 01. 2016 Létaující Skot se vrátil. Legendární parní mašina je zpět na trati**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/parni-lokomotiva-letajici-skot-znovu-na-trati-f4s-eko-doprava.aspx?c=A160109\\_194559\\_eko-doprava\\_aba](http://ekonomika.idnes.cz/parni-lokomotiva-letajici-skot-znovu-na-trati-f4s-eko-doprava.aspx?c=A160109_194559_eko-doprava_aba))

Jedna z nejslavnějších parních lokomotiv světa zvaná „Létaující Skot“ je po desetileté rekonstrukci zpět na trati. Fanoušci, kteří se přišli na začátek nové éry slavného stroje podívat, neudrželi slzy. „Je to úžasné. Úžasné,“ neskrýval nadšení technik Colin Green z místa strojvedoucího. Na první test opraveného stroje se přišli podívat nadšenci a někteří neskrývali dojetí. „Vstávají mi i chlupy na krku. Cítím tu vůni uhlí, oleje a páry. Kdybyste ji uzavřel do lahvičky, nosila bych ji jako parfém. Opravdu, miluju to,“ rozplývala se na nádraží Tina Bywaterová ze Společnosti pro zachování východního Lancashiru.



Práce na opravách historického stroje začaly v roce 2006. Oprava vyšla podle místních médií na 4,2 miliony liber (asi 151,2 miliony korun). „Byla to největší přestavba lokomotivy, kterou jsme kdy dělali. Usekli jsme předek, máme nový kotel. Je toho tolik, co jsme museli udělat. Deset let našeho života,“ vysvětloval Colin Green ze společnosti Riley a syn, která přestavbu vedla.

Lokomotiva sestavená v Doncasteru se poprvé objevila na trati v roce 1923. Tehdy však nesla jen číselné označení 1472. Až po výstavě v Londýně o rok později dostal stroj, který denně pendloval mezi Edinburhem Londýnem, jméno „Létaující Skot“. Díky pozdějším vylepšením dosahoval rychlosti až 160 kilometrů v hodině. V pátek absolvoval Létaující Skot jen trénink. První ostrá jízda mezi londýnským nádražím Kings Cross a Yorkem ho čeká podle prohlášení Národního vlakového muzea až v únoru.

**11. 01. 2016 Nejvyšší správní soud: Regiojet musí ve sporu o monopol dát více informací**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nejvyssi-spravni-soud-regiojet-musi-ve-sporu-o-monopol-dat-vice-informaci-1261033>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet neuspěl u Nejvyššího správního soudu (NSS) s kasační stížností proti postupu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) ve správním řízení, které vede s Českými drahami. Už dříve žalobu dopravce zamítl Krajský soud v Brně. RegioJetu vadilo množství informací, které ÚOHS po soukromém dopravci požaduje, stejně jako délka řízení. Soudy ale chyby v postupu úřadu nenašly.

Správní řízení vede ÚOHS s Českými drahami na podnět RegioJetu od roku 2012. Zatím ale rozhodnutí nevydal. Státního dopravce ÚOHS podezřívá ze zneužití dominance na trati Praha – Ostrava. České dráhy od začátku řízení popírají, že by zákon porušily. RegioJet postup úřadu v minulosti několikrát kritizoval. „Místo toho, aby se ÚOHS zaměřil na prošetření podkladových cen Českých drah, snažil se celou věc zdržovat nepochopitelným získáváním detailních informací od dopravce RegioJet,“ uvedl loni po prohře firmy u Krajského soudu v Brně mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

RegioJet u soudu protestoval mimo jiné proti množství informací, který ÚOHS po RegioJetu a skupině Student Agency požadoval. ÚOHS se hájil tím, že informace potřebuje k vyhodnocení situace na trhu a chtěl je i po dalším dopravci, kterým je LEO Express. Krajský soud loni dospěl k závěru, že ÚOHS požadoval jen informace související se správním řízením, které vede. Jejich množství je přiměřené stejně jako doba, jak dlouho úřad řízení vede. To nyní potvrdil i NSS.

Na jednání Českých drah si kromě RegioJetu stěžoval i konkurenční Leo Express. České dráhy podle svých konkurentů jezdí za nepřiměřeně nízké až predátorské ceny. ÚOHS chtěl, aby České dráhy vedly podrobnější evidenci nákladů a výnosů, což je údajně v zájmu rozvíjející se liberalizace trhu v osobní železniční dopravě. ÚOHS zatím tvrdil, že z dat, která má k dispozici, nelze určit ekonomiku provozu Českých drah na lince. Účetnictví firmy měl rozebrat znalecký posudek. RegioJet tvrdil, že posudek není potřeba, protože České dráhy povinně vedou oddělenou účetní evidenci pro dopravu v závazku veřejné služby podle jednotlivých linek. RegioJet chtěl, aby ve sporu bylo vydáno předběžné opatření, což v říjnu 2012 zamítl Krajský soud v Brně. Antimonopolní úřad začal cenovou politiku Českých drah zkoumat na podzim 2011, v lednu 2012 zahájil řízení.

## 11. 01. 2016 Soukromníkům se na kolejích dařilo, Leo Express poprvé hlásí černou nulu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soukromnikum-se-na-kolejich-darilo-leo-express-poprve-hlasi-cernou-nulu-1261063>)

Dva největší soukromí dopravci na tuzemských kolejích mají za sebou úspěšný rok. RegioJetu podnikatele Radima Jančury i Leo Expressu Leoše Novotného se podařilo přilákat více cestujících. Leo Express se navíc vůbec poprvé v prosinci finančně přehoupl přes nulu. To se povedlo RegioJetu už ve druhé polovině roku 2014, loňský rok má být ale pro Jančurovu firmu poprvé ziskový celý. Po čtyřech letech od nástupu na koleje. „Růstu v tržbách za jízdenky o 35 až 40 procent jsme dosahovali po celý rok 2015, v prosinci jsme po spuštění nového jízdného řádu s navýšením počtu spojů přepravili více než sto tisíc pasažérů,“ uvedl generální ředitel Leo Expressu Petr Koehler. Právě v prosinci příjmy z provozu poprvé přesáhly veškeré náklady včetně odpisů a úroků. Leo Express tak za poslední loňský měsíc hlásí poprvé takzvanou černou nulu. Za celý rok očekává nicméně ztrátu, má být ale výrazně nižší než 120 milionů v roce 2014. Černožlatých souprav a návazných autobusů využilo loni téměř 1,1 milionu cestujících, když rok před tím to bylo necelých 900 tisíc pasažérů. Společnost dnes provozuje vlakovou a autobusovou dopravu v českých zemích, Polsku, na Slovensku a Ukrajině. Plánuje přitom rozšíření do Německa a Rakouska. „Expanze se bude týkat hlavně autobusové dopravy. Cílem je další růst o 30 až 40 procent pro rok 2016,“ doplnila mluvčí Petra Valentová.

### Dvakrát více než ČD

Úspěchy hlásí i RegioJet. Loni jeho služeb v tuzemsku využilo přes tři miliony lidí, což představuje čtvrtinový meziroční nárůst. „RegioJet přilákal v roce 2015 na jediné trase dvakrát více nových zákazníků než České dráhy s osmi tisíci spoji denně v celé své síti. K největším přesunům cestujících docházelo zejména na trase Praha – Ostravsko – Košice, kde aktuálně většina cestujících využívá právě denních a nočních spojů RegioJetu,“ je přesvědčen majitel Radim Jančura. První odhady podle něj hovoří o tom, že jeho firma vykáže za loňský rok hrubý zisk 40 milionů. Stejnou sumu firma rok předtím prodělala. Úspěch podnikatel připisuje především rozšířením nabídky na spojích z Prahy na Ostravsko a dále na Slovensko. A také rozšířením spojů do Zlínského kraje, což je oblast, kam již dříve vykročil i Leo Express. Klíčová je ale pro oba dopravce hlavně nedotovaná linka Praha – Ostrava, kde jsou konkurencí Českým drahám. Leo Express a RegioJet si přitom stěžují, že se je dráhy snažily vytlačit takzvaným predátorským chováním, tedy podnákladovými cenami. Leo Express se proto žalobou domáhá náhrady přes 400 milionů korun, RegioJet přes 700 milionů. Žalobu Leo Expressu zamítl nedávno městský soud v Praze, věc tak zřejmě bude řešit Vrchní soud.

## 11. 01. 2016 Švýcaři losují, kdo pojede vlakem. Nejdelší tunel otevře v červnu (Gotthard-Basistunnel, pravidelný provoz od 11. prosince 2016)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nejdelsti-zeleznicni-tunel-je-ve-svycarsku-fjp-eko-doprava.aspx?c=A160111\\_170651\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/nejdelsti-zeleznicni-tunel-je-ve-svycarsku-fjp-eko-doprava.aspx?c=A160111_170651_eko-doprava_suj))

Švýcarskou železnici letos čeká přelomová událost. V červnu poprvé projedou vlaky nejdelším železničním tunelem v Evropě. Zájem o jízdu prvními vlaky Gotthardským tunelem má mnohonásobně více lidí, než kolik bude v soupravách volných míst. Být mezi prvními cestujícími je pro Švýcary mimořádně lákavé. Dva týdny po spuštění přihlašování se ozvalo do pondělí přes 140 tisíc lidí. Do vlaků se jich ale vejde jen tisíc. Do loterie se mohou hlásit pouze občané Švýcarska nebo ti, kteří mají v zemi povolení k pobytu. Každý vylosovaný získá dva lístky, šance na jejich získání je tak 1:320. Ve skutečnosti budou ještě nižší, zájemců neustále přibývá. Jízda tmou tunelu má trvat lehce pod dvacet minut. Pořadatelé loterie zatím oznámili jména prvních deseti šťastlivců, dalších 490 oznámí v únoru. Možnost přihlásit se mají ještě do konce ledna. Další velká vlna zájmu se dá očekávat v dubnu, kdy švýcarské státní dráhy SBB spustí prodej lístků pro další jízdy 4. a 5. června. Pravidelný provoz pro všechny vlaky začne s novým jízdním řádem 11. prosince.



Cestu z Milána do Curychu má zkrátit o více než hodinu a zároveň odlehčit provoz na silnici. Nový tunel se staví 17 let, má výrazně zrychlit železniční spojení mezi severem a jihem. S délkou 57 kilometrů bude nejdelším železničním tunelem na světě. Tunel má dva tubusy o šířce deset metrů, každých 325 metrů jsou propojené. Vlaky budou v tunelu jezdit rychlostí až 250 kilometrů za hodinu,



pro pravidelný provoz se počítá s dvousetkilometrovou rychlostí u osobní dopravy a poloviční rychlostí u nákladních vlaků. Stavba tunelu vyšla na 303 miliard korun, Švýcaři o ní rozhodovali v referendu. Náklady země platí hlavně z výnosů mýta od kamionů, spotřební daně a daně z přidané hodnoty. Cestující ale přijdou o cestu po jedné z nejatraktivnějších železnic Evropy, takzvané Gotthardské dráze. Ta překonává Alpy „pouze“ patnáctikilometrovým tunelem, před tím musí vlaky překonat značné výškové převýšení, aby se k portálu tunelů dostaly. Nový tunel se dostane do maximální výšky 550 metrů nad mořem, současný tunel je ve dvojnásobné nadmořské výšce.

### 13. 01. 2016 Železniční romantika je mrtvá. Heřmanička dojezdila před čtyřiceti lety (13. ledna 1976)

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/vyroci-konce-trati-hermanicka-dkn-/liberec-zpravy.aspx?c=A160113\\_145953\\_liberec-zpravy\\_tm](http://liberec.idnes.cz/vyroci-konce-trati-hermanicka-dkn-/liberec-zpravy.aspx?c=A160113_145953_liberec-zpravy_tm))

Bývala to náramná romantika: po úzkorozchodné trati se kodrcala lokomotiva s pár vagony. Vozily dělníky, školáky i víkendové trampy a místní obyvatelé nazývali trať něžně Heřmanička. Před čtyřiceti lety idylka skončila. Poslední osobní vlak na trať z Frýdlantu do Heřmanic vyjel 13. ledna 1976. O trať se kdysi starala společnost Frýdlantské okresní dráhy a stejným jménem se pyšnil i sdružení nadšenců, který historii železniční dopravy na Frýdlantsku, včetně Heřmaničky, mapuje. „Naším cílem je propojit ve Frýdlantu výtopnu s bývalým nádražím úzkokolejky. Nahrává nám v tom chystaná rekonstrukce frýdlantského nádraží, během níž má zaniknout kolej s širokým rozchodem, která tam vede. Tím se uvolní prostor pro kolej s úzkým rozchodem,“ řekl místopředseda spolku Frýdlantské okresní dráhy Ladislav Crha.



Opravy by se mělo dočkat i nádraží Frýdlantských okresních drah, které leží kousek pod hlavním frýdlantským nádražím. „Budovu koupil jeden z našich členů a chce ji uvést do původního stavu,“ prozradil Crha. V bývalé lokomotivní výtopně provozuje spolek také malé muzeum, kde je možno spatřit spoustu exponátů spojených se světem železnice. Spolek vlastní rovněž několik vozů a lokomotivu, pořízenou v Německu. „Trvalo dlouho, než nám Němci lokomotivu prodali. Asi si mysleli, že ji chceme se ziskem prodat někam dál. Seznámili se ale s našimi úmysly a uvěřili nám,“ doplnil Ladislav Crha.

#### Vzniku tratě napomohly textilní továrny

To, že by se železniční provoz na Heřmaničce obnovil, Ladislav Crha za příliš reálné nepovažuje. „Musely by se na tom shodnout v první řadě obce, kterými trať vedla, a to je velmi složité. Největší šance by byla přímo ve Frýdlantu, kde je úzkokolejka stále zanesená v územním plánu,“ dodal Crha. On sám se narodil až po zrušení provozu. „Ale pamatuju, když byly ještě na trati položené koleje. Ještě po revoluci byla železnice zhruba z osmdesáti procent kompletní. Pak ale České dráhy prodaly koleje Sběrným surovinám a byl konec,“ posteskl si Crha.

Jak vlastně příběh Heřmaničky začal? Vzniku trati nejvíce napomohly textilní továrny v Děřichově a cihelna s výrobou šamotového zboží v Kunraticích. S výstavbou Heřmaničky se začalo v dubnu 1899 a po 16 měsících byla předána do veřejného provozu. 25. srpna 1900 ve 14:33 vyjela lokomotiva číslo 11, nazvaná Ehrlich, která táhla osm vozů (z toho tři kryté nákladní) se 150 cestujícími k první jízdě z Frýdlantu přes Kunratice a Děřichov do Heřmanic, odkud v 15:20 pokračovala do saského Reichenau. Všude byl první vlak vítán s nadšením, budovy stanic zdobily květiny a vlajky. Podle jízdního řádu se tehdy pro osobní dopravu vypravovalo denně šest vlaků, tři dopoledne a tři odpoledne. Samotný provoz na Heřmaničce nebyl vůbec jednoduchý.

#### Na trati často řešili sněhovou kalamitu

Trať se každoročně potýkala se sněhovou kalamitou, kuriózní nehodu přivodila větrná smršť, která v roce 1907 smetla z náspu celý vlak. Po válce již nebyl mezinárodní provoz obnoven a deset let od roku 1947 sloužila trať pouze pro nákladní dopravu, hlavně pro heřmanický kamenolom. Spojení obstarávaly autobusy, které ale nezvládaly pojmout cestující a obce ležící u trati volaly po návratu osobních vlaků. Ty se opět rozjely 14. července 1957, o rok později nahradily parní lokomotivy moderní motorové. V roce 1964 nastal konec nákladní dopravy na úzkokolejce a po 12 letech došlo k definitivnímu zastavení provozu pro kritický stav trati. Ještě v roce 1996 se objevily snahy obnovit provoz až do polské Bogatyně. Místo toho však nastoupily Sběrné suroviny a zbytky trati zlikvidovaly.

**14. 01. 2016 Koupíme vlaky za 7 miliard, shodli se jihomoravští radní. Platit má EU**

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-chce-nakoupit-vlak-y-dha-/brno-zpravy.aspx?c=A160114\\_2218358\\_brno-zpravy\\_mav](http://brno.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-chce-nakoupit-vlak-y-dha-/brno-zpravy.aspx?c=A160114_2218358_brno-zpravy_mav))

Jihomoravský kraj chce pronajímat vlaky dopravcům. Do roku 2019, kdy se otevře trh těm společnostem, které zvítězí v soutěži, hodlá pořídit soupravy za zhruba 7 miliard korun. Do té doby budou dle smlouvy převážet cestující na regionálních linkách České dráhy. Dopravci vlakové soupravy sami kupovat nemají, kraj jim chce pronajímat ty své. „Stav elektrických vozových jednotek provozovaných v kraji je podle našeho názoru za hranou životnosti, a to jak fyzické, tak morální. Aktuální stáří těchto vlakových vozidel je zhruba 45 let. Rozhodli jsme se tedy pro možnost pořídit nové elektrické jednotky,“ uvedl hejtmán Michal Hašek (ČSSD). Záměr ve středu schválila rada, která ho doporučila projednat zastupitelstvu. Kraji k nákupu poslouží peníze z Evropské unie, jejíž fondy nákup vlaků nově umožňují. Podle Haška by z rozpočtu kraje šla jen zhruba miliarda. „Nechceme být závislí na libovůli jakéhokoli dopravce, který do budoucna vyhraje tendr v kraji,“ ozřejmil hlavní klad záměru Hašek. Ve hře je i varianta, že by vlaky pro všechny kraje nakoupil stát.

Haška za záměr chválí i jeho dlouholetý kritik a majitel firmy RegioJet Radim Jančura. „Pro kraj to má velkou výhodu, že pokud v tendru vybraný dopravce nebude dodržovat kvalitu služeb, kraj mu vozy prostě vezme a vybere jiného,“ konstatoval Jančura.

**14. 01. 2016 Unikátní výtopnu v Jizerkách pohřbil před lety sníh. Teď ji opravují (Kořenov)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/opravna-zeleznicni-vytopny-v-korenove-d9n/liberec-zpravy.aspx?c=A160114\\_114411\\_liberec-zpravy\\_tm](http://liberec.idnes.cz/opravna-zeleznicni-vytopny-v-korenove-d9n/liberec-zpravy.aspx?c=A160114_114411_liberec-zpravy_tm))

Když se v lednu 1987 propadla střecha železniční topírny v Kořenově, pohřbila ve sněhu a sutí i dvě vzácné ozubnicové lokomotivy. Kolem roku 2000 se zřítíla i vedle stojící ztrouchnivělá dílna a vypadalo to na definitivní konec zařízení pro ozubnicovou dráhu, které nemá v Česku obdoby. Teď ale areál ožije. Ozubnicová trať byla nejstrmější v Rakousku-Uhersku. Dnes se výtopna díky nadšencům kolem kořenovské zubačky vrací do své původní podoby z roku 1902, kdy začala místní ozubnicová trať fungovat. Spojovala Tanvald se saským Hirschbergem (dnešní polskou Jelení Horou) a byla nejstrmější v celém Rakousku-Uhersku. Mašinám pomáhala zdotat velké převýšení tratě kolejnice se speciálními „zuby“.



V kořenovské výtopně lokomotivy parkovaly a procházely údržbou a potřebnými opravami. „Dílnu už jsme zachránit nemohli, ale topírna byla z kamene, takže z ní zbylo aspoň zdivo. Rozhodli jsme se, že seženeme peníze, znovu ji postavíme a rozšíříme tak naše muzeum kořenovské ozubnicové dráhy o další neobvyklou expozici,“ vysvětluje ředitel Železniční společnosti Tanvald Petr Prokeš. „Opravit se dala i jedna zasypaná lokomotiva s ozubnicí, další šla do šrotu.“ Získat zbořeniště výtopny trvalo skoro deset let. Nakonec se to povedlo v roce 2014. To už se stala Železniční společnost Tanvald známou, hlavně proto, že vzkřísila zubačku a jízdy s ní, a šest let provozovala v budově kořenovského nádraží muzeum.

**Stavba vyjde na 17 milionů**

Stavba nové výtopny přijde na téměř 17 milionů korun, z nichž 14 a půl slíbily Norské fondy. „Zbytek musíme sehnat z našich akcí a přispějí i města mikroregionu Tanvaldsko – Smržovka a Kořenov,“ upřesňuje Prokeš. Nově budovaná výtopna tvoří zázemí pro ozubnicovou horskou trať, která je jediná v Česku a patří mezi technické památky. Přitom v 90. letech minulého století jí hrozilo, že ji dráhy prodají do šrotu a zmizí úplně. V té době už totiž po trati z Tanvaldu do Harrachova jezdily moderní motoráky a lokomotivy, které ozubnici nepotřebovaly. A nepotřebným provozem byla i výtopna, kam železničáři vysloužilé stroje odstavili. V letech 1902 až do druhé světové války byla ale trať důležitým spojením průmyslové oblasti Liberecka a Jablonecka se západní částí Slezska, jejímž významným střediskem bylo město Hirschberg (Jelenia Góra). Putovalo po ní hlavně zboží z jizerskohorských a krkonošských skláren a také uhlí a suroviny pro sklárny ze Slezska. Ze saské strany až do Kořenova byla také elektrifikovaná.

**Zubačka je vyhledávanou atrakcí**

S uzavřením hraničního přechodu mezi Polskem a Československem v roce 1945 začala rychle upadat a sloužila hlavně místním lidem a turistům. Až ji na podzim 1997 zastavily Dráhy úplně jako

ztrátovou. Dnes dráha opět slouží, stala se nezbytnou pro místní a zubačka je vyhledávanou atrakcí pro turisty mířící do Polska. Dokonce se na ni vrátily i České dráhy. „Potřebujeme opravit točny a koleje, které vedou k výtopně, aby mohla fungovat podle našich představ,“ poznamenává Prokeš. Dovnitř se podle něj vejde osm exponátů. Jisté to už mají obě ozubnicové lokomotivy, motorový vůz z roku 1963, motorová mašina z roku 1960 a menší posunovací lokomotiva, které dnes stojí na nádraží v Tanvaldu pod širým nebem. „Chceme lidem ukázat, jak to ve výtopně fungovalo, budou si moci stroj prohlédnout zblízka a třeba si na něj vylézt. V topárně budeme pořádat kulturní akce se železniční tematikou,“ dodává Prokeš.

#### 14. 01. 2016 Nákladové nádraží Žižkov definitivně opustily vlaky (Praha-Žižkov)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nakladove-nadrazi-zizkov-definitivne-opustily-vlaky-1262263>)

Nákladové nádraží na pražském Žižkově s příchodem ledna definitivně ztratilo svůj železniční význam. Dvě hodiny před silvestrovskou půlnocí odsud lokomotiva ČD Cargo odvezla poslední soupravu prázdných kontejnerových vozů. Stalo se tak po osmdesáti letech od otevření tohoto unikátního koncového nádraží. Od prvního ledna přestala kolej spojující místní kontejnerové překladiště s železniční sítí úředně existovat.

Nádraží v posledních letech žilo zvoněním podvozků díky společnosti Rail Cargo Operator – CSKD, která část kolejiště využívala jako překladištní terminál. Právě pro ni pracovalo ČD Cargo. Z vlaků na kamiony se zde překládaly kontejnery se zbožím z německých přístavů Bremerhaven a Hamburk. Kvůli činnosti firmy Rail Cargo Operator ministerstvo dopravy po léta odkládalo účinnost dávno platného rozhodnutí o zrušení příjezdové koleje. Firma ale nyní přenesla své aktivity do přístavu v Mělníku. Oficiálně byl vlakový provoz za funkcionalistickou budovou ukončen už v roce 2002.

Nádraží s polorozpadlými vysokými rampami a železnými konstrukcemi už je jen stínem slavného areálu, který ve třicátých letech nestačil pokrývat poptávku po skladových prostorech. S výstavbou se začalo koncem dvacátých let 20. století, největší sláva přišla ve třicátých letech. Od šedesátých let důležitost nádraží postupně klesala, především po zprovoznění nového skladiště potravin ve Strašnicích v roce 1966. Ještě v devadesátých letech tady ale pracovaly desítky dělníků na překládce uhlí, kteří si po noční šichtě rádi dali ranní rum v protějším legendárním lokále Briketa. Celý areál se má v budoucnu přeměnit na novou městskou čtvrť. Ojedinelá funkcionalistická budova by měla přežít. Za její zachování vedly dlouhá léta administrativní soubor občanská sdružení. Developerem je Sekyra Group.

#### 17. 01. 2016 Slovenské vlaky Intercity vyjely naposled, Regiojet vyhrál (Bratislava – Košice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1661452-slovenske-vlaky-intercity-vyjely-naposled-regiojet-vyhral>)

Slovenský státní železniční dopravce ZSSK ukončí příjezdem spoje IC 1502 do Bratislavy provoz vlaků Intercity, které v posledních letech provozoval na své náklady bez státní objednávky. Vlaky IC jezdily na Slovensku od roku 1993, nyní však dopravce oznámil jejich zánik kvůli ztrátovému provozu. Mezi komerčními vlaky tak zůstávají na Slovensku osamocené spoje dopravce Regiojet.

Vlaky IC jezdily na Slovensku takřka vždy jenom po páteřní trase z Bratislavy do Košic v některých obdobích s prodloužením do Vídně. Pouze od předloňského léta jezdil jeden spoj z Bratislavy přes Prešov do Humenného. Ještě na počátku platnosti současného jízdního řádu jezdily až tři páry vlaků denně. To však již bylo zřejmé, že po měsíci skončí. Za pádem slovenských Intercity nestojí jen úspěch konkurenčního Regiojetu. Po stejné trase jako vlaky IC a Regiojet jezdí také státem objednané rychlíky, ve kterých platí jízdné zdarma zavedené loni pro děti, studenty a seniory. Ve vlacích Intercity se naopak jízdné platilo, i když po zavedení konkurenčních spojů a bezplatných rychlíků zanikl zvláštní příplatek za vlak vyšší kvality a vznikl dynamický ceník.

#### Intercity bylo nejrychlejší, ale také dražší

Své výhody přesto slovenské vlaky vyšší kvality začaly postupně ztrácet. Po dvě desetiletí byl cestujícím odměnou za dražší jízdenky kromě vyšší rychlosti také komfort modernizovaných či nových vozů. Ty však již jsou mezi Bratislavou a Košicemi standardem i na rychlících. Na druhou stranu až do konce držely vlaky IC trumf v podobě pětihodinové jízdní doby. Oproti rychlíku je o hodinu kratší a s přimhouřenýma očima odpovídá jízdní době autem. Regiojet však dokáže rychlé vlaky ZSSK

zastoupit co do rychlosti, jízdní dobu má pouze o pět minut delší. Když loni soukromá společnost zaváděla své dálkové vlaky na Slovensku, přišla i s alternativní politikou zastávek. Zatímco vlaky IC zastavovaly pouze v Bratislavě, Trnavě, Trenčíně, Žilině, Liptovském Mikuláši, Popradu, Kysaku a Košicích, Regiojet přidal také zastavení v Ružomberku či Spišské Nové Vsi, na druhé straně menší města mezi Bratislavou a Košicemi jako Piešťany či Púchov ponechal rychlíkům. Na to ale státní dopravce odpověděl přidáním zastávek i pro své vlaky Intercity, které přitom zůstaly na trase nejrychlejší.

#### Jízdní doba vlaků Bratislava – Košice od 12. 2015

- Intercity: 5 hodin 3 minuty
- Regiojet: 5 hodin 8 minut
- rychlík: 5 hodin 57 minut

#### Bude místo pro cestující ze zrušených vlaků?

Jiná otázka je, zda se do regiojetů vejdu všichni cestující ze zrušených Intercity. Majitel společnosti Radim Jančura totiž loni oznámil, že během letošního roku provoz svých vnitrostátních vlaků na Slovensku utlumí. Když ale ZSSK krátce poté ohlásila zrušení svých Intercity, situace se změnila. Přesto však nyní jezdí mezi Bratislavou a Košicemi pouze tři páry regiojetů, tedy stejný počet jako v době, kdy současně navíc jezdil stejný počet spojů IC. Soukromý dopravce oznámil posílení svých spojů dalšími vozy. Původně jich mělo jezdit třináct, deník SME však v týdnu přinesl informaci, že to Železnice Slovenské republiky (ŽSR – protějšek české SŽDC) nedovolily kvůli nedostatečné délce nástupišť v Bratislavě. Jediné nástupiště na hlavním nádraží, které dokáže tak dlouhé vlaky odbavit, totiž využívá ZSSK pro své rychlíky. Ty dlouhodobě jezdí nejméně jedenáctivozové, společnost slibuje po zrušení Intercity ještě další posílení v nejvytíženějších dnech. Mírně se také mění jízdní řád některých rychlíků, aby alespoň v části trasy nahradily spoj Intercity.

#### Náhlé rozhodnutí

Konec vnitrostátních slovenských vlaků Intercity, které svým významem pro ZSSK odpovídaly pendolinům Českých drah, přišel nečekaně a také nestandardně. Obvykle se podobně významné změny dějí v termínu pravidelné změny jízdních řádů, která byla 13. prosince. Předloni při této změně například přestal jezdit tradiční spoj Vindobona, na letošní prosincový řádný termín zase německý dopravce DB chystá ukončení provozu sítě nočních vlaků CNL. Slovenská Intercity ale zanikají měsíc po termínu. Z vnějšího pohledu přišlo rozhodnutí o konci provozu prémiových vlaků ZSSK zcela náhle. Ředitel společnosti Pavol Gábor oznámil, že Intercity přestanou jezdit, 4. prosince, tedy jen devět dnů před začátkem platnosti nového grafikonu. „Po příchodu konkurence počet cestujících klesl. Nedokážeme tak dostat tyto vlaky do kladných čísel,“ zdůvodnil tehdy šéf ZSSK ukončení provozu Intercity. Slovenská státem vlastněná železniční společnost bude nadále provozovat kromě regionálních vlaků a rychlíků také expresní mezistátní vlaky Eurocity, Supercity a Euronight. Ty jezdí ze Slovenska do Česka a Maďarska, několika je možné dojet do třetí země – Polska či Německa. Vzájemné přeshraniční spojení Slovenska s Rakouskem, Polskem a Ukrajinou ale zajišťují pouze osobní vlaky.

#### Tatran – z kolejí mizí vlak s dlouhou tradicí

V posledních deseti letech přestalo jezdit mnoho vlaků zvučných jmen. Loni dojezdila Vindobona, v roce 2009 ukončil provoz původní Orient Express, ještě déle lze jen vzpomínat na spoje Prinz Eugen. Nyní k nim přibývá také Tatran. V minulých letech musel několikrát ustoupit komerčním názvům vlaků, například loni se příslušný spoj jmenoval místo Tatranu DPD. Letos se Tatran nakrátko vrátil, jméno patřilo vlaku IC 503. Jeho kořeny sahaly až do období Tisovy Slovenské republiky. Název Tatran dostal rychlý spoj Bratislavy a Košic, na kterém jezdily nově pořízené motorové vozy Arpád. Od 60. let již vlak měl klasickou soupravu, zprvu s ním ještě jezdily parní lokomotivy „Albatros“. Po roce 1993 byl název Tatran svázán výhradně s kategorií Intercity.

## 18. 01. 2016 Daň za lepší vlaky. ČD dočasně nasazují vozy s koženkovými sedačkami

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-nasazuji-horsi-vozy-nez-slibovaly-dw0/eko-doprava.aspx?c=A160115\\_230235\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cd-nasazuji-horsi-vozy-nez-slibovaly-dw0/eko-doprava.aspx?c=A160115_230235_eko-doprava_suj))

Nemilé překvapení čeká cestující na některých rychlících kategorie Rx, tedy rychlíků vyšší kvality. České dráhy nemají dostatek modernizovaných vozů a proto na ně musí nasazovat opět nejstarší koženkové soupravy. Potíže s kvalitou vozů má i RegioJet. Na problém s nasazováním starších vozů na rychlíky vyšší kvality jako první upozornil server Zelpage.cz. Rychlíky kategorie Rx vypravují České

dráhy hlavně z Prahy na západ: do Plzně, Klatov a Železné Rudy nebo na trasu do Chebu. Firma na nich slíbila nasazení většího počtu modernizovaných vozů, než na některých jiných rychlících. Od pátku ale těchto vozů ubylo, i když v každém vlaku minimálně jeden moderní vůz bude. Vrací se naopak více vozů řady B, přezdívaných koženky. Podle serveru mají problém s dodržováním řazení České dráhy už delší dobu. Dráhy vysvětlují nasazení horších vozů aktuálními opravami a investicemi do modernizace starších souprav. „Jedná se o přechodný stav vyvolaný aktuálními investicemi a opravami vozidel, které se soustřeďují do nadcházejících týdnů, a jsou navíc v souběhu s dlouhodobými projekty,“ citoval server mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského. Jako příklad uvedl vyvazovací opravy jednotek Pendolino, instalaci WiFi do vozů Bdmpee a dva modernizační projekty – vozy pro trasu Praha – Hamburg a vozy Bdppe. Jejich modernizace ve společnosti Pars nova patří Škodě Transportation má zpoždění, České dráhy ale odpovídají na dotaz ke konkrétní délce prodlevy jen neurčitě a mluví o „určitém časovém skluzu“.

Potíže s kvalitou svých vozů má letos v zimě ale také RegioJet, především u své chlouby, nových vozů Astra z Rumunska. Po sociálních sítích začaly kolovat fotky zasněžených nástupních prostor. „U vozů Astra jsme upravili nastavení mechanismu zavírání dveří, kde se při zasněžení hromadil namrzlý sníh a bránil 100% těsnosti dveří. Tak se sníh dostával na představek vozu. Je to bohužel něco, co se odhalí až v plném nasazení za zimního provozu a je třeba během provozu následně odstranit,“ vysvětlil mluvčí společnosti Aleš Ondrůj.

### 18. 01. 2016 ČD zmodernizují patrové vozy pro příměstskou dopravu (12 Bmto, Pars nova, 102 mil. Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25942/>)

České dráhy a společnost Pars nova, člen skupiny Škoda Transportation, podepsaly smlouvu na modernizaci 12 patrových osobních vozů řady Bmto pro příměstskou dopravu. Při modernizaci bude obnoven interiér, revitalizovány a přečalouněny sedačky a úplně nově budou dosazeny elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, Wi-Fi připojení k internetu a audiovizuální informační systém. „S modernizovanými vozy počítáme v pracovní dny pro posilové vlaky na příměstských elektrifikovaných linkách v okolí Prahy. V provozu budou s řídicími vozy a lokomotivami. O víkendech tyto vozy použijeme pro zvládnutí silnější frekvence na Posázavském pacifiku,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. S nasazením modernizovaných patrových vozů bude ukončen pravidelný provoz elektrických jednotek 451/452 známých jako „žabotlama“ nebo „pantograf“. Poslední provozní soupravy potom budou využity jen jako provozní záloha.

Při modernizaci vozů budou revitalizovány sedačky, které dostanou nového textilní potahy v modrých barvách. Komplexní rekonstrukcí projdou dveře, které budou nově ovládané tlačítky, uzavírány budou centrálně a za jízdy budou blokovány. Opravou nebo výměnou projde také vnitřní vybavení vozu, obložení stěn, okna a podlahové krytiny. V dolní části vozu bude prostor pro umístění 8 jízdních kol. Vozy budou vybaveny zcela novými toaletami s uzavřeným systémem, které je možné používat i ve stanici. Úplně nově bude na vozy dosazen také audiovizuální informační systém s několika displeji LCD, zařízení pro poskytování WiFi a také elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. Vylepšeny budou i některé technické části vozů skryté očím cestujících. Například bude dosazen nový centrální zdroj energie (CZE) nebo 18žilový kabel UIC a zelená linka pro provoz ve vratných soupravách. České dráhy zaplatí za modernizaci 12 patrových vozů 102 milionů Kč bez DPH, tedy o 18 milionů Kč méně, než byl původní předpoklad při vypsání soutěže. Termín dodání je 12 měsíců od podpisu smlouvy.

Patrové vozy řady Bmto vyrobila v roce 1976 východoněmecká vagonka v Görlitz v počtu 50 kusů. V 80. a 90. letech se staly typickými vozy pro Posázavský pacifik. Dnes mají České dráhy v provozu ještě 32 těchto vozů. Část z nich již prošla částečnou modernizací a jezdí na Vysočině nebo v Jihočeském kraji. Zbývající modernizaci prodělají nyní a zůstanou v Pražské příměstské dopravě.

### 18. 01. 2016 České dráhy vstupují do boje o slovenské rychlíky. Jdou proti soukromníkům (Bratislava – Banská Bystrica)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/velky-zajem-dopravcu-o-slovenske-rychliky-fjv-eko-doprava.aspx?c=A160118\\_113858\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/velky-zajem-dopravcu-o-slovenske-rychliky-fjv-eko-doprava.aspx?c=A160118_113858_eko-doprava_suj))

V Česku dělají České dráhy vše proto, aby stát nepustil do smluv na dálkové vlaky konkurenci. V zahraničí jim ale tyto soutěže nevadí. Na Slovensku se nyní ČD přihlásily do soutěže o provozování

rychlíků na trati mezi Bratislavou a Banskou Bystricou společně se státními společnostmi i soukromníky. České dráhy jsou jedním z osmi přihlášených zájemců o provoz rychlíků mezi Bratislavou a Banskou Bystricou. Mezi zájemci jsou i další státní dopravci: rakouské ÖBB a přes svoji dceřinou firmu Arriva také Deutsche Bahn. Do soutěže se přihlásili i další čeští dopravci: Leo Express a RegioJet a česká pobočka Deutsche Bahn Arriva. Jde zatím jen o kvalifikaci, slovenské ministerstvo dopravy bude teď posuzovat, zda vůbec splňují podmínky k účasti.

Ve hře je desetiletý kontrakt na provoz rychlíků na trati Bratislava – Galanta – Levice – Zvolen – Banská Bystrica. Jde o zhruba 1,5 milionů vlakových kilometrů ročně. Pro srovnání: jde o třikrát větší objem, než první soutěž českého ministerstva dopravy na vlaky Plzeň – Most. Slovenské ministerstvo dopravy věří, že soutěž přinese nižší cenu a vyšší kvalitu. Rychlíky dosud provozuje státní dopravce ZSSK, který je rovněž v soutěži.

Mluvčí Českých drah Radek Joklík účast v soutěži potvrdil, dál ale postup Českých drah nekomentoval. V Česku jsou ale České dráhy hlavní brzdou soutěží: úspěšně zablokovaly u antimonopolního úřadu tendry na pošumavské lokálky i rychlíky z Plzně do Mostu. Dráhy se cítí znevýhodněny například tím, že musí uznávat režijní jízdenky. I kvůli tomu další soutěže i přes původní sliby ministerstva dopravy u nás stojí.

---

### **19. 01. 2016 ČD podepsaly smlouvu o prodeji pozemků u Masarykova nádraží Pentě (Praha Masarykovo nádraží)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-podepsaly-smlouvu-o-prodeji-uzemku-u-masarykova-nadrazi-pente/1304690>)

České dráhy oficiálně podepsaly smlouvu o prodeji pozemků v okolí pražského Masarykova nádraží investiční společnosti Penta Investments. ČTK to řekl mluvčí dopravce Radek Joklík. Dohodu o prodeji 10 000 metrů čtverečních za 235 milionů začátkem roku schválila dozorčí rada a dnes smlouvu podepsalo představenstvo Českých drah, řekl ČTK mluvčí dopravce Radek Joklík. Platbu mají ČD obdržet do dvou měsíců. "Pro nás je důležité, že se po letech podařilo odblokovat stav způsobený starými smlouvami, první byla podepsána už v roce 2004, a můžeme postupně začít s přípravou na opravy výpravní budovy. Provoz Masarykova nádraží bude zachován a prodej zbytných pozemků nijak neovlivní ani budoucí výstavbu rychlodráhy na letiště," uvedl člen představenstva ČD pro techniku, servis a majetek František Bureš.

Penta chce v rámci projektu Masaryk Station Development vybudovat za miliardy korun takzvaný Central Business District. Přirovnává ho k londýnské City. Stavět by se mělo ve třech lokalitách v okolí nádraží. První blok budov by měl podle plánů vzniknout v ulici Na Florenci naproti obchodnímu centru Florentinum, které společnost dokončila v roce 2013. Už v polovině minulého roku společnost požádala o posouzení dopadu prvního stavebního projektu na Masarykově nádraží na životní prostředí (proces EIA). Podle dokumentu v databázi EIA chce investor postavit jako jednu z prvních budovu s šesti až osmi nadzemními podlažími. Pod zemí by měla být další dvě až tři podlaží, která mají sloužit jako parkoviště až pro 226 aut. Na střeše mají být terasy.

Současných 10 000 metrů čtverečních je jen začátkem. Penta chce od drah odkoupit pozemky přesahující plochu 22 000 metrů čtverečních. Kromě lokality podél ulice Na Florenci pak ještě pozemky na opačné straně magistrály a také pozemky sousedící s nedalekým areálem České pošty. Celkem jde o prodej pozemků za zhruba 600 milionů korun. S předběžným prodejem obou zmíněných pozemků dozorčí rada ČD také souhlasila. Součástí dohody je podle developerské společnosti i oprava nádražní budovy Masarykova nádraží, do které se Penta zavázala investovat 135 milionů korun. Už v roce 2011 společnost opravila za 60 milionů korun zastřešení příjezdové haly. Dráhy do budoucna počítají s převodem i tohoto nádraží na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Zatím ale není právě kvůli nedoručenému prodeji pozemků v první vlně převodu nádražních budov zahrnuto.

---

### **20. 01. 2016 Cena ropy i proudu klesá, stát přesto Českým drahám přidá**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/provoz-rychlíku-vyjde-cesky-stat-na-miliardy-fam-/eko-doprava.aspx?c=A160119\\_191403\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/provoz-rychlíku-vyjde-cesky-stat-na-miliardy-fam-/eko-doprava.aspx?c=A160119_191403_eko-doprava_rts))

Ceny ropy jsou na dvanáctiletých minimech, silová elektřina zlevňuje, ale stát za provoz rychlíků po Česku zaplatí letos opět více peněz než před rokem. Celkem České dráhy dostanou z ministerstva dopravy přes čtyři miliardy korun. Vyplývá to z dodatku k desetileté smlouvě na provoz dálkových vlaků, který zveřejnilo ministerstvo dopravy. Cena za vlakokilometr stoupne o 1,5 procenta, za každý kilometr zaplatí stát v průměru 132,24 koruny. Celkem České dráhy dostanou okolo 4,2 miliardy korun.

Ministerstvo dopravy nárůst vysvětluje tím, že elektřina a nafta tvoří zhruba desetinu nákladů na provoz vlaků, a proto se nemohlo zlevnění do ceny tolik promítnout. „U jiných položek dochází k nárůstu, u některých i nad míru inflace,“ dodal Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Cena za každý ujetý kilometr státem objednaných vlaků stoupne v porovnání s loňským rokem o 1,5 %. Jde o dodatek k desetileté smlouvě mezi ministerstvem a Českými drahami, kterou uzavřela úřednická vláda v roce 2009 bez jakékoliv soutěže.

Dráhy zdražení vysvětlují vyššími odpisy za nová či modernizovaná vozidla nebo růstem mzdových nákladů. „Navýšení souvisí také s celkovými dopady rozsáhlé výlukové činnosti s náhradní autobusovou dopravou. I když v letošním roce bude situace snad poněkud příznivější než loni, přesto je plánována řada výluk na jednokolejných tratích, kde budeme muset zavést náhradní dopravu se všemi příslušnými dopady,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Zlevní naopak provoz rychlíků Brno – Břeclav – Olomouc. Důvodem je fakt, že České dráhy získaly na nové vlaky na této trase dotaci z Operačního programu doprava, a nemusí proto do ceny za provoz rychlíků promítat náklady na jejich pořízení v plné výši.

Čtyři miliardy od ministerstva dopravy tvoří zhruba třetinu peněz, které z veřejných prostředků do Českých drah na provoz vlaků jdou. Zbytek připadá na regionální vlaky objednané kraji. Stát přitom platí částku, kterou mu České dráhy předloží, aniž by možnost jejího snížení ověřoval veřejnou soutěží.

### Na Liberecku bude levněji

Ne všude dostanou České dráhy více peněz. Záleží totiž i na tom, jak mají postavené smlouvy. Nejpřísnější podmínky má na část svých linek Liberecký kraj, který jako jeden z mála krajů provoz vlaků soutěžil. I díky tomu nyní ušetří. „Platba za naftu klesne zhruba o desetinu, o dvě procenta stoupnou mzdové náklady. V součtu budeme platit za vlaky letos méně,“ říká Monika Šulcová z odboru dopravy libereckého krajského úřadu. Podle ní by měla úspora dosáhnout zhruba dvou milionů korun. Podobný systém v kraji funguje rovněž u smluv s autobusovými dopravci.

V Česku se dlouho mluví o otvírání trhu s dotovanými rychlíky konkurenci, žádné rychlíky na základě soutěže u nás však nejezdí. První tendr zrušil někdejší ministr dopravy Zdeněk Žák, druhý zarazil loni na podzim Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ministr dopravy Dan Ťok sice slibuje pokračování soutěží, jenže ty nabírají další zpoždění. Resort chce přitom nejdříve vyřešit, co dál s režijními jízdenkami. Ty musí uznávat na všech tratích podle zákona České dráhy, ostatní dopravci ale ne. Státní dopravce se tím cítí diskriminován, za pravdu mu v tom dal i antimonopolní úřad. Na ministerstvu proto teď vznikají různá řešení. Jedním z nich je i případné dorovnání nákladů na režijní jízdenky soukromým dopravcům. V praxi by tak mohlo dojít k situaci, kdy soukromníci budou za peníze státu vozit zaměstnance Českých drah či Správy železniční dopravní cesty.

Levná ropa by měla zlevnit cestování veřejnou dopravou i v případě autobusů, ale to se zatím neděje. Dopravci se ke zlevnění vůbec nemají a drží stejné ceny, jako když nafta stála o deset korun více. Například Student Agency, která je na trhu s nedotovanými vlaky největší, loni zlevnila jen kvůli konkurenci některé mezinárodní linky, ve vnitrostátní dopravě platí stále tytéž ceny. Příliš se nemění ani objem peněz, které kraje posílají dopravcům za objednané autobusy. Dopravci tvrdí, že ušetřené peníze použijí na navýšení mezd řidičů. Statistiky zatím velký nárůst jejich příjmů neukazují.

## 20. 01. 2016 „Hlavák“ za 150 milionů. Převod drážního majetku vázne na největším nádraží (ČD -> SŽDC)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/realita-a-stavebnictvi/hlavak-za-150-milionu-prevod-drazniho-majetku-vazne-na-nejvetsim-nadrazi-1263694>)

Pražské hlavní nádraží se zřejmě stane základním bojištěm mezi zastánci a odpůrci velkého drážního převodu nemovitostí. V jeho rámci má přejít zhruba tisícovka nádražních budov a pět set dalších nemovitostí za 3,24 miliardy z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Nejspornějším bodem je přitom právě „hlavák“. Podle zjištění deníku E15 potvrzeného několika zdroji je cena největšího českého nádraží odhadnuta na 150 milionů korun. To znamená pro řadu zástupců Českých drah hrubé podcenění.

Od začátku jsou proti převodu odbory, které poukazují na transakci s pozemky na nedalekém Masarykově nádraží, která je pro dráhy mnohem výhodnější. Významné pochybnosti jsou ale podle informací E15 i v managementu drah. Oficiálně ale nikdo cenu ani postoj jednotlivých aktérů nekomentuje, chléb se tak bude lámat až na příslušném zasedání dozorčí rady a představenstva. „Pražské hlavní nádraží je součástí prodeje části závodu a ta byla oceňována jako celek. Použita byla výnosová metoda,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

## Nádraží za miliardy

Realitní expert oslovený deníkem E15 přitom cenu hlavního nádraží odhaduje na nižší jednotky miliard. „Další investice, které bude nutné na nádraží udělat, však mohou hodnotu dost srazit,“ doplnil. Manažeri drah přitom budou pod velkým tlakem, převod totiž prosazuje ministerstvo dopravy a schválila jej i vláda. „To je čistě politické rozhodnutí, které nezbavuje představenstvo povinnosti chovat se s péčí řádného hospodáře,“ řekl deníku E15 zainteresovaný činitel. Háček u nádražím je ale mnohem více. Není například vyřešena budoucnost spolupráce s firmou Grandi Stazioni, která dnes nádraží obhospodařuje. Její roční tržby zhruba odpovídají odhadnuté ceně nádraží. Stejně tak není jasné, kolik budou dopravci za užití nádraží platit v rámci takzvaného ošlapného.

## 20. 01. 2016 Praha – Drážďany za 50 minut. Němci navrhují 26 kilometrů dlouhý tunel (RS4)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nova-studie-na-vysokorychlostni-vlaky-praha-drazdany-ppg-/eko-doprava.aspx?c=A160119\\_233538\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/nova-studie-na-vysokorychlostni-vlaky-praha-drazdany-ppg-/eko-doprava.aspx?c=A160119_233538_eko-doprava_suj))

Zvažovaná stavba vysokorychlostní tratě z Prahy do německých Drážďan dostala novou podobu. Německá studie navrhuje postavit na trase jeden z nejdelších železničních tunelů v Evropě. Vyplývá to z návrhu nové studie, kterou představilo saské ministerstvo dopravy a na kterém se podílely i české instituce. Podle studie je tunel pod Krušnými horami jediným řešením, jak cestu výrazněji zkrátit. Trasa údolím Labe totiž mnoho možností pro zrychlení nenabízí. „Podmínky tratě kolem Labe znemožňují zvýšit kapacitu i rychlost,“ řekl saský ministr Martin Dulig. Podle něj je celý úsek úzkým hrdlem na spojnici mezi severem a jihem.



Tunel má začínat za Ústím nad Labem mezi Chlumcem a Chabařovicemi a končit před saskou Pirnou. Na konec tunelu bude navazovat ještě přes kilometr dlouhý viadukt, kratší tunel a další most až do saského Heidenau. Posledních dvanáct kilometrů povede po stávající trati. Trať je navržena pro dálkové osobní i nákladní vlaky. Před portálem tunelu na německé straně bude ještě výhybna. Tunel se napojí na stávající trať z Ústí nad Labem do Teplic. Nová trať z Prahy do Drážďan má mít celkem 123 kilometrů. Z Prahy vyjíždí Vítkovskými tunely, z Balabenky má vzniknout další čtyři kilometry dlouhý tunel, z kterého vyjedou vlaky za Prosekem. Dále má trať kopírovat z velké části trasu dálnice D8. Míjí Lovosice a Litoměřice, kde nepočítá vůbec se zastavením a vjíždí do 17 kilometrů dlouhého tunelu napříč Českým středohořím.

### Cvičení pro projektanty a grafiky?

Vlaky vyjedou v Ústí nad Labem-Střekově, novým mostem přes Labe se dostanou do prostoru současného západního nádraží, kde má vzniknout nový terminál pro Ústí nad Labem. Z Prahy do Ústí nad Labem mají vlaky jezdit rychlostí až 350 kilometrů za hodinu, z Ústí pak dvoustovkou. Oproti současným 2 hodinám a 17 minutám mají cestu zvládnout za 50 minut. Prvotní odhady nákladů na celou stavbu počítají s částkou kolem pěti miliard eur. Zatím ani není jasné, zda nejde jen o další cvičení pro projekční kanceláře a grafiky. Následovat mají další studie, které ukáží, zda má stavba skutečně smysl. Saský ministr dopravy odhaduje, že první vlaky by mohly vyjet nejdříve za dvacet let.

Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Jakuba Ptačinského je nová varianta vedena zatím pouze na základě základní územní průchodnosti. „Ta samozřejmě popisuje i rizika a omezení, které zakreslené vedení vyvolává a s kterými je třeba počítat a řešit je,“ řekl Ptačinský. Podle něj projekt čeká ještě zadání studie příležitostí a dalších potřebných dokumentací. „Ty teprve vyberou možnou variantu přesného trasování,“ dodal.

## 20. 01. 2016 Dozorčí rada ČD schválila prodej nádraží v Ústí nad Orlicí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dozorci-rada-cd-schvalila-prodej-nadrazi-v-usti-nad-orlici/1305362>)

Dozorčí rada Českých drah dnes souhlasila s prodejem bývalé budovy nádraží v Ústí nad Orlicí. ČTK to řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. O nevyužívané nádraží měli zájem čtyři uchazeči, do posledního kola se ale dostaly jen dvě nabídky. Vítěze soutěže dnes ale ČD nechťely uvést s odůvodněním, že účastníci o výsledku vyrozumí písemně až ve čtvrtek. Podle informací ČTK by jim ale měla být společnost Oustecké nádraží, jejíž členové se o záchranu památkově chráněné budovy zajímají. Podle jednatele Martina Kadřmana za ní drahám nabídla 1,45 milionu korun. Objekt bývalé výpravní budovy České dráhy několik let nevyužívají a zájem o něj nemá ani Správa železniční



dopravní cesty (SŽDC), která se dlouhodobě od ČD snaží většinu nádraží získat pod svoji správu. "Budova není součástí plánovaného převodu, protože SŽDC pro ni nemá využití. V rámci prodeje části závodu může od ČD odkoupit pouze ty nemovitosti, které potřebuje k provozování dráhy nebo k odbavení cestujících," uvedl Joklík. Členové společnosti Oustecké nádraží se o záchranu budovy dlouhodobě zajímají. Společnost by chtěla v historické budově vytvořit zázemí pro cestující, hlavně čekárnu, kavárnu, restauraci, případně prodejnu základních potravin. V prvním patře chce společnost rekonstruovat byty.

Využití nádražní budovy komplikuje její umístění v kolejišti, není k ní přístup pro auta. Celkově ale není ve špatném stavu, i když do úprav dlouho neudržívaného objektu bude nutné značně investovat. Původní nádraží z roku 1874 patří k nejstarším staničním budovám v zemi. Vzniklo podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Budova na půdorysu H s kamennými římsami je postavena z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva. Je zajímavá mimo jiné tím, že stojí uprostřed kolejiště a je průchozí, aby mohli výpravčí i cestující procházet na obě strany. Několik let je mimo provoz, po modernizaci železničního uzlu vznikla v Ústí nová výpravní budova.

## 20. 01. 2016 Poruchy ochromily železnici v Praze, nejprve trať, pak i nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1665004-poruchy-ochromily-zeleznici-v-praze-nejprve-trat-pak-i-nadrazi>)

Rozsáhlá porucha trakčního vedení zcela znemožnila téměř na tři hodiny provoz vlaků mezi pražskými stanicemi Smíchov a Radotín. Další technická závada v podvečer vyřadila i celé pražské hlavní nádraží. Obě poruchy se krátce před šestou hodinou podařilo odstranit, i pak ale vlaky nabíraly zpoždění. Na pražském hlavním nádraží přestalo po páté hodině odpoledne fungovat zabezpečovací zařízení. Vypadly počítače a provoz se na hodinu zcela zastavil. Vlaky sjíždějící se do Prahy podle informací Českých drah čekaly v sousedních stanicích. Před šestou hodinou již začaly z hlavního nádraží odjíždět první spoje. Řada z nich ale měla zpoždění kolem jedné hodiny i větší.

### Plzeňské rychlíky začínaly tři hodiny v Dobřichovicích

Není to ale jediná závada na železnici v Praze. Zhruba tři hodiny trvala mimořádná výluka mezi stanicemi Smíchov a Radotín. Mimo provoz byly i koleje k Branickému mostu, kudy obvykle při poruše vede objízdná trasa. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Marka Illiaše byla v úseku provedená trolej, která rozbila čelní sklo projíždějící lokomotivy. V 18:00 se sice podařilo zprovoznit provoz alespoň po jedné koleji, vlaky ale dál nabíraly zpoždění, provoz se na obě koleje vrátil až před 20:30.

Během výluky u Radotína se jindy jednoduchá cesta vlakem z centra Prahy do Plzně proměnila v náročné dobrodružství. Rychlíky začínaly až v Dobřichovicích, ale náhradní autobusovou dopravu zavedly dráhy pouze mezi Smíchovem a Radotínem. Bylo tedy třeba dojet z hlavního nádraží na Smíchov osobním vlakem, tam přestoupit do autobusu, v Radotíně znovu přestoupit na osobní vlak a tím dojet k rychlíku do Dobřichovic. Výrazná zpoždění během výluky nabíraly rychlíky na lince Praha – Písek – České Budějovice, které jezdily odklonem a zpozdily se až o tři čtvrtě hodiny. Největší zpoždění však nabraly vlaky, které současně postihly obě poruchy. Pendolino do Chebu, které v Praze čekalo na zprůjezdění tratě u Radotína a nakonec muselo počkat i na opravu závady na nádraží samotném, je zpožděné hodinu a půl. Zpoždění 70 minut nabral podvečerní expres z Prahy do Mnichova.

## 21. 01. 2016 U Českého Brodu se za jízdy roztrhl vlak, 400 lidí muselo přestoupit (R 950)

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/vlak-se-roztrhl-u-ceskeho-brodu-d3p-praha-zpravy.aspx?c=A160121\\_090439\\_praha-zpravy\\_nub](http://praha.idnes.cz/vlak-se-roztrhl-u-ceskeho-brodu-d3p-praha-zpravy.aspx?c=A160121_090439_praha-zpravy_nub))

U Českého Brodu se ráno za jízdy utrhla lokomotiva od osobních vozů rychlíku. Ranním spojem z Hradce Králové do Prahy cestovalo kolem 400 lidí. Všichni museli přestoupit, některým pomohli hasiči. Nehoda se stala před půl osmou. „Jedná se o technickou závadu, ke které občas dochází všude na světě. Vlak je spojen železným táhlem a může dojít k únavě materiálu,“ uvedl pro iDNES.cz mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. S podobnou závadou se podle Šťáhlavského preventivně počítá – ve chvíli, kdy dojde k přetržení vlaku, se celá souprava automaticky zastaví. „Seděla jsem v prvním voze ve druhém kupé, v tom, co se mu utrhlo spřáhlo. Strojvedoucí zřejmě vytušil, že se utrhlo, a tak začal brzdit, zbytek soupravy do lokomotivy narazil. Jako většina



dojíždějících jsem po cestě usnula a probudil mne náraz a hluk. Nejdřív jsem se lekla, že jsme do něčeho narazili nebo snad někoho přejeli. Do dvou tří minut dorazil průvodčí a řekl nám, co se stalo. Požádal nás také o zvýšenou opatrnost při pohybu v kolejišti,“ popsala jedna z cestujících Barbora Hlaváčová. Hasiči pomohli s evakuací zhruba čtyř stovek cestujících, kteří za jejich asistence nastoupili do dalších vlaků, které jely směrem na Prahu. „Vlak stál na koleji, která je mezi dvěma sousedními kolejemi, není u ní nástupiště, které je u sousedních kolejí, takže v takovém případě je nutná asistence hasičů, aby nedošlo k úrazu,“ vysvětlil Šťáhlavský.

## 21. 01. 2016 Zachránili nechtěné nádraží před demolicí, nyní se stali jeho majiteli (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/novymi-majiteli-nadrazi-v-usti-jsou-jeho-zachranci-f8e-pardubice-zpravy.aspx?c=A160121\\_152827\\_pardubice-zpravy\\_msv](http://pardubice.idnes.cz/novymi-majiteli-nadrazi-v-usti-jsou-jeho-zachranci-f8e-pardubice-zpravy.aspx?c=A160121_152827_pardubice-zpravy_msv))

Opuštěná výpravní budova na nádraží v Ústí nad Orlicí má nového majitele. Hodnotící komise určila vítěznou nabídku – tu podala společnost Oustecké nádraží. Za ní stojí lidé, kteří před lety zabránili zbourání historické budovy. Dozorčí rada Českých drah vybírala ve druhém kole pouze ze dvou nabídek. Nakonec uspěla ta ve výši 1,45 milionů korun podaná společností, která vznikla za účelem odkupu budovy z devatenáctého století. Oproti prvnímu kolu dala společnost o pouhých 40 tisíc korun navíc. „Nabídlí jsme maximum toho, co jsme mohli a chtěli dát,“ sdělil jeden z jednatelů Martin Kadrman, který v roce 2010 spolu i se známou režisérkou Olgou Sommerovou úspěšně bojoval o záchranu objektu přezdívaného Stará dáma.



Vícepatrová budova stojí uprostřed kolejí a je prohlášena za kulturní památku. I z toho důvodu bude těžší provést její nutnou rekonstrukci. Větší překážkou však je fakt, že kromě podchodu k ní nevede žádná veřejně přístupná cesta pro auta. Přesto mají noví majitelé s oživením budovy velké plány. „Na prvním místě nám jde o restauraci a přízemí, kde by lidé mohli počkat na vlak a nestáli v dešti. To můžeme udělat bez ohledu na to, zda funguje restaurace. Ta se bude muset opravit, což bude nutné konzultovat s památkáři,“ přiznává Kadrman, který nyní čeká na zaslání kupních smluv. Po zapsání do katastru nemovitostí se vlastníci chtějí pustit do práce. Viditelné změny by se mohli cestující dočkat v průběhu jary či počátkem léta. Vedle restaurace by měla v objektu fungovat i pekárna. V horním patře by chtěli noví majitelé zřídit bytové prostory. První potenciální nájemník se jim prý už ozval.

Do budovy odmítly investovat jak Dráhy, tak i Správa železniční dopravní cesty. Pro obě instituce byla nepotřebná. Odkup odmítlo i město. Přesto s ním hodlají zástupci společnosti spolupracovat. „Pokud by město chtělo na opravu přispět, budeme samozřejmě rádi, ale podle posledního stanoviska zastupitelstva můžeme sice čekat podporu, nikoliv však finanční. Nevadí nám to, jelikož víme, že město má své možnosti a priority,“ dodal Kadrman. Svému účelu přestala budova sloužit v březnu roku 2014. Od té doby je zavřená.

## 22. 01. 2016 Štít, který u Plzně razí tunel, čeká „hard rock“ pod vrchem Chlum (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/razba-tunel-zeleznice-chlum-dpw-plzen-zpravy.aspx?c=A160122\\_091408\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/razba-tunel-zeleznice-chlum-dpw-plzen-zpravy.aspx?c=A160122_091408_plzen-zpravy_pp))

Hloubení jižního tubusu budoucího železničního tunelu mezi Kyšicemi a Plzní spěje do finále, razicí štít má před sebou jeho poslední čtvrtinu. Po téměř roce práce v podzemí se obří stroj ještě musí prokousat tvrdými horninami, které tvoří vrch Chlum. Ten totiž kdysi býval sopkou. Šéf ražby Štefan Ivor z Metrostavu řekl, že v pondělí za sebou měla Viktorie více než 3 000 metrů vyraženého tunelu. „Právě měníme řezné nástroje. Asi po necelých 100 metrech se dostaneme do takzvaného hard rocku, tedy tvrdé skály,“ řekl Ivor. Průzkumné sondy ukázaly, že místo břidlic a mnohdy i mazlavých jíílů – převládajících v dosavadní trase raženého tunelu – se štít začne zanedlouho probíjet mnohem tvrdšími spility. V nich jsou navíc ještě křemenné žíly. Tyto horniny se pod Chlumem objevují proto, že tento vrch býval v dávné minulosti sopkou.

Razicí štít se pohybuje v hloubce přibližně 20 metrů pod povrchem. Ten, kdo oblast kolem Chlumu zná, může si představit, že štít je už za silnicí spojující Bukovec s Újezdem. Štefan Ivor předpokládá, že v poslední části jižního tubusu by měly být horniny stabilnější, než v jakých štít pracoval dosud. Stavbaře čeká ještě jedna změna, štít se už nebude pohybovat přímo, ale pod Chlumem musí vyrazit tunel do oblouku. „I tvrdé horniny mají své neduhy. Otázkou je, jak často budeme muset měnit řezné

nástroje. Z dokumentace vyplývá, že v této části nejsou předpoklady pro větší problémy s podzemními vodami. Snad to vyjde,“ doufá šéf stavařů. Jakmile se štít dostane do tvrdých hornin pod Chludem, podle specialistů se výrazně sníží riziko, že by se na povrchu mohla propadnout zemina.

Pokud v následujících týdnech nenastanou nečekané komplikace, měl by se razicí štít objevit na povrchu už na jaře. Až bude z betonových dílů vyskládaný definitivní profil první tunelové roury, technici rozeberou řezací hlavu a zbytek 115 metrů dlouhého štítu odcouvá hotovým tunelem zpátky ke Kyšicím. Odtamtud pak začne i ražba severního tubusu. Tunel je vyprojektovaný tak, aby pro každý směr jely vlaky ve vlastním tubusu. Až budou oba tubusy hotové, stavbaři pak na plzeňské straně zasypou viditelnou část betonových dílů.

### Mimořádnou situaci zatím stavbaři řešili jen jednou

Když se loni v únoru Viktorie poprvé zakousla u Kyšic do hornin, stavbaři předpokládali, že v listopadu 2015 bude první z tunelů kompletně prorazený. Jenže zpočátku stroj brzdily mazlavé jíly v horninách a problémy s přítoky podzemní vody. Mimořádnou situaci museli stavbaři zatím řešit jen jednou, kdy se u Zábělé nad hotovým tunelem propadla část pole. To podle všeho způsobila také voda, samotného tunelu se ale problém nijak nedotkl. Kompletní výstavba tunelu od Kyšic na okraj Plzně má stát téměř dvě miliardy korun. Po zprovoznění tunelu by měla být cesta vlakem mezi Plzní a Rokycany až o deset minut rychlejší.

## 22. 01. 2016 ÚOHS: Kraj postupoval správně při výběru dopravce pro šumavské lokálky (tratě 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/uohs-kraj-postupoval-spravne-pri-vyberu-dopravce-pro-sumavske-lokalky-1264727>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) rozhodl, že Jihočeský kraj postupoval správně při výběru dopravce pro takzvané šumavské lokálky. Zamítl tak návrh Českých drah, které výsledek tendru napadly. Ve výběrovém řízení na zakázku za více než dvě miliardy korun uspěl loni na jaře dopravce GW Train Regio. Ten by měl zajistit obslužnost železničních tratí České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. O rozhodnutí ÚOHS informoval Jakub Straka z kanceláře jihočeského hejtmana. Uvedl, že České dráhy mohou i nyní ve lhůtě 15 dnů od doručení uvedených rozhodnutí opět podat rozklad k předsedovi antimonopolního úřadu. „Hejtman Jihočeského kraje Jiří Zimola je však přesvědčen, že jak jednotlivé úkony zadavatele, tak i rozhodnutí ÚOHS mají dostatečnou oporu v zákonech a konečně bude možné uzavřít smlouvu o zajištění železniční dopravy v rámci závazku veřejné služby na uvedených tratích,“ uvedl Straka.

České dráhy skončily v tendru třetí, za vítězným návrhem GW Train Regio byla podle hejtmana vyhodnocena jako druhá nabídka společnosti ARRIVA MORAVA. Předmětem hodnocení byla ekonomická výhodnost nabídek, vedle ceny byla posuzována i kvalita nabízených služeb vyjádřená zejména nadstandardním vybavením vozidel.

## 24. 01. 2016 Wi-fi se drahám prodraží. V railjetech zaplatí víc než v pendolincech

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/wi-fi-do-vlaku-se-draham-prodrazi-do-z-eko-doprava.aspx?c=A160124\\_154442\\_eko-doprava\\_san](http://ekonomika.idnes.cz/wi-fi-do-vlaku-se-draham-prodrazi-do-z-eko-doprava.aspx?c=A160124_154442_eko-doprava_san))

V době padajících cen elektroniky je to malý paradox – České dráhy zaplatí za montáž technologie pro připojení k internetu ve svých vlacích railjet více než před čtyřmi lety za zasíťování pendolin. Internet v sedmi jednotkách railjetu se sedmi vozy vyjde dráhy na necelých dvacet milionů korun, tedy zhruba stejně jako před čtyřmi lety pendolina se stejným počtem vozů. Jenže za stejnou částku nedostanou České dráhy rozhodně to samé. V případě pendolin ještě cena zakázky zahrnovala pětiletý provoz, tedy veškeré platby za přenesená data. V případě railjetů si je budou České dráhy platit extra. Náklady na data přitom mohou tvořit až polovinu hodnoty zakázky, ČD však tvrdí, že jde maximálně o jednotky procent. Zmenšil se i samotný rozsah, podle zadávací dokumentace bude Českým drahám stačit ve vozech například poloviční počet routerů a přístupových bodů oproti pendolinům. Ceny modemů a routerů od té doby spadly o polovinu.

Českým drahám zasíťování provede společně ČD-Telematika a Simac. Nikdo jiný se do soutěže nemohl přihlásit, protože nesplnil podmínky účasti. Ty uvádějí, že firma musela mít reference na tři dodávky do vlaků s rychlostí nad 200 kilometrů v hodině v hodnotě nad 20 mil. korun. Ty vítězné sdružení také nemá, zajistilo si je od dodavatele routerů Icomera, který přitom ani není členem vítězného sdružení. Mluvčí drah Radek Joklík vysvětluje vyšší cenu tím, že v railjetech je instalován

hardware, který počítá s nejnovější verzí palubního portálu ČD. Jenže podle dokumentace jde o identický hardware jako v pendolinech, jen kusů je o polovinu méně. České dráhy už před uvedením jednotek do provozu obdržely nabídky na zasiťování railjetů za téměř poloviční částku, ale nereagovaly.

### Dopravce vymýšlí zůsoby, jak obejít zákon

Nejde o jedinou podezřelou zakázku s internetem na Českých drahách. Národní dopravce si stěžuje, jak často ho svazuje zákon o veřejných zakázkách, místo toho však vymýšlí způsoby, jak ho obejít. Rozděluje totiž zakázky na zasiťování dalších vozů do menších celků tak, aby je nemusel otevřeně soutěžit. Příkladem je zadání zakázky na zasiťování dvaceti vozů řady Bdmpee. Zakázku bez soutěže za 3,9 milionu korun získala opět dceřiná společnost ČD-Telematika. S ní přitom nemají České dráhy z loňského roku úplně nejlepší zkušenost. Bez soutěže získala zakázku na jiné vozy, jenže vozy dodala s několikaměsíčním zpožděním. Firma totiž zapomněla, že se zásahy do vozů musí nechat schválit nejprve u Drážního úřadu. České dráhy ji za to pokutovaly, přesto se opět rozhodly využít jejích služeb a opět bez soutěže. Zakázka na jiné vagony však současně ukazuje, jak předražené je pro ČD zasiťování railjetů. Zatímco jeden vůz v menší zakázce vychází na necelých 200 tisíc, jeden vagon v railjetu na dvojnásobek.

## 26. 01. 2016 Opakování srážky ve Studénce může zabránit i změna spouštění závor

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1672981-opakovani-srazky-ve-studence-muze-zabranit-i-zmena-spousteni-zavor>)

Správa železniční dopravní cesty by měla zvážit způsob, jakým se spouštějí závory na přejezdech a také při rekonstrukcích přejezdů posoudit rizika vyplývající z chování místních řidičů a chodců. Doporučila to Drážní inspekce v závěrečné zprávě z vyšetřování červencové tragické nehody ve Studénce, kde po srážce pendolina s kamionem zemřeli tři lidé. Nehoda ve Studénce byla pro Drážní inspekci jednou z mnoha mimořádných událostí, které loni vyšetřovala, ale mezi ostatními je na první pohled výjimečná. Málokdy se stává, že ve vlaku při nehodě zemřou cestující, po srážce s kamionem a především jeho nákladem však zemřeli tři. Zranění utrpělo dalších 25 lidí včetně strojvedoucího a tři zaměstnanců SŽDC. Poranění utrpěli kvůli destrukci prvního vozu vlaku, kterou způsobil střet s kamionem a především jeho nákladem, ale také požár pohonných hmot kamionu.

Příčina nehody, která se stala loni 22. července ve Studénce, je jasná: V době, kdy svítila výstražná světla, vjel na přejezd kamion s nákladem palet plechů, který po spuštění závor zůstal na přejezdu stát. Tam do kamionu narazil vlak, který měl pět minut zpoždění kvůli poruše dveří v Ostravě. Za zásadní příčinu nehody proto považují vyšetřovatelé „nerespektování světelné výstrahy“ a za přispívající faktor „neopuštění prostoru železničního přejezdu – nepřeražení sklopeného závorového břevna“.

### Inspekce: Závory by se měly spouštět jinak

Drážní inspekce ale současně doporučila několik změn, které by měly přispět ke zvýšení bezpečnosti na přejezdech a ve vlacích. Jednak by je měly učinit Správa železniční dopravní cesty a Drážní úřad, jednak i České dráhy, jejichž elektrická jednotka řady 680 (Pendolino) do kamionu narazila. Za drobnou, ale přitom zásadní změnu považuje inspekce zavedení sekvenčního sklápění závor. Při něm se nejprve sklápějí závory, které jsou pro řidiče přijíždějící k přejezdu vpravo, a až po nich závory vlevo, tedy v polovině vozovky, kterou se z přejezdu odjíždí. Zavedení takového způsobu sklápění závor by měla zajistit Správa železniční dopravní cesty, Drážní úřad by potom podle inspekce měl připravit legislativu, která sekvenční sklápění upřednostní. Generální ředitel výrobce zabezpečovací techniky AŽD Zdeněk Chrdle odhadl, že úprava přejezdu na sekvenční sklápění by stála sto tisíc korun. Nákladnější by byla rekonstrukce přejezdu, který má jen dvě břevna. „Kalkuloval jsem to do půl milionu korun,“ uvedl Zdeněk Chrdle.

SŽDC by také měla při rekonstrukcích přejezdů a rozhodování o jejich zabezpečení vzít v úvahu místní podmínky a to, jak se lidé na konkrétním místě chovají. Doporučení dostalo od vyšetřovatelů i ministerstvo dopravy, které by mělo zpřísnit tresty za nepovolený vjezd na železniční přejezd, ale také „rozšířit povědomí řidičů o možnosti přeražení sklopeného břevna závor“.

### Čidla na přejezdech – dobrý nápad?

Drážní inspekce také reagovala na zvažované umístění čidel na přejezdy, které v případě, že na přejezd někdo vjede po spuštění světel, pomohou zastavit vlak. „Drážní inspekce považuje za nezbytné upozornit na možné zneužívání systému ze strany neukázněných uživatelů pozemní komunikace, spočívající v nedovoleném vjíždění na železniční přejezd v době, kdy je to činností

přejezdového zabezpečovacího zařízení zakázáno," stojí v závěrečné zprávě. Řidiči by tak mohli na čidla spoléhat, a zcela tak paralyzovat železniční dopravu. Pokud tedy budou čidla na přejezdech umístěna, měly by podle inspekce ruku v ruce jít tvrdé postihy.

Českým drahám potom Drážní inspekce doporučila, aby se při výcviku strojvedoucích více zaměřily na zvládnutí krizových situací, ale také aby pro ně zajistily co nejsnazší únikovou cestu z kabiny. Doporučení ke změnám ve výcviku je však spíše preventivní – podle železničářů i vyšetřovatelů reagoval strojvedoucí ve Studénce velmi rychle. Mluvčí drah Petr Štáhlavský navíc upozornil, že ČD připravují nákup trenažéru pro strojvedoucí. „Pokud nebudou komplikace, tak bychom tímto trenažérem mohli disponovat během jednoho roku," nastínil.

### Řidič kamionu jde k soudu

Kromě Drážní inspekce vyšetřovali nehodu policisté. Ti již svoji práci dokončili – řidič kamionu stane ve středu před soudem. Za obecné ohrožení mu hrozí až deset let vězení. Státní zástupce Aleš Boháč očekává, že řízení nepotrvá dlouho, mohlo by skončit tentýž den. Sám obžalovaný s tím, že zůstane ve vězení, počítá. Nedávno prodal byt a požádal o prodloužení vazby, do které šel již krátce po nehodě.

## 27. 01. 2016 České dráhy začaly nasazovat na rychlíky Brno – Praha nový vlak (R19, řada 660 InterPanter)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-zacaly-nasazovat-na-rychliky-brno-praha-novy-vlak/1307957>)

České dráhy (ČD) začaly ode dneška nasazovat na rychlíky mezi Brnem a Prahou přes Pardubice nový vlak InterPanter od Škody Vagonka. Do poloviny roku bude mít dopravce k dispozici pro tuto trať osm vozidel, která nahradí stávající soupravy, na nichž ještě nasazuje letité vozy s koženkovými sedačkami. Zhruba 50 starých vagonů čeká cesta do šrotu, řekla ČTK mluvčí ČD Kateřina Šubová. Souprava ze starých vozů už zůstane pouze na jednom doplňkovém páru rychlíků. Dráhy tak pokračují v modernizaci rychlíkových souprav na jižní Moravě, kterou začaly loni v prosinci. Od změny jízdního řádu totiž jezdí tytéž vlaky i na lince Brno – Břeclav – Olomouc. A jelikož je linka z Brna do Prahy provázaná i s trasou Brno – Olomouc – Šumperk, objeví se InterPanter na některých spojích i na této trase. Celkem ČD nakoupí 14 jednotek za 2,6 miliardy korun. "InterPanter je první nízkopodlažní rychlíkovou soupravu Českých drah. Díky tomu do ní snadno nastoupí maminky s kočárky, lidé na invalidním vozíku, senioři nebo cyklisté. Vlak je také vybavený klimatizací a soupravy budou mít wifi připojení k internetu. Ještě řešíme automaty na občerstvení," uvedl člen představenstva ČD Michal Štěpán. Ve vlacích jsou také místa pro kola, pro kočárky a oddíl pro matky s dětmi, které si tam mohou hrát. Vlak InterPanter vychází z koncepce regionálního vlaku RegioPanter, který už několik let jezdí na regionálních spojích v několika krajích.

Lepšího komfortu se dočkali od poloviny prosince také jihomoravští cestující na rychlících z Brna do Olomouce a Šumperka, kde ČD začaly nasazovat několik nově modernizovaných vozů. "Zatím se však nejedná o ucelené soupravy, ale cílem je postupně počet modernizovaných vozů zvyšovat," řekla Šubová. Linka platila dosud za jednu z nejzanedbanějších v celé republice. Na vlacích do Ostravy a do Prahy přes Havlíčkův Brod jezdí vozy modernizované koncem 90. let a také multifunkční vozy. Nejpozději se s modernizací souprav počítá na rychlících do Jihlavy a Českých Budějovic, kde jezdí zatím pouze multifunkční vůz. Zbytek soupravy tvoří starší vozy včetně „koženek“.

## 27. 01. 2016 Řecko se znovu pokusí o prodej železničního přepravce TrainOSE

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/recko-se-znovu-pokusi-o-prodej-zeleznicniho-prepravce-trainose-1265864>)

Řecko uskuteční nový tendr na prodej jediného domácího železničního přepravce TrainOSE. Atény chtějí k privatizaci podniku přilákat více zájemců, uvedla řecká privatizační agentura HRADF. Investoři se budou moci začít hlásit od 1. února. Závazné nabídky musejí předložit do 26. dubna. Privatizaci TrainOSE plánovala už předešlá konzervativní vláda a v roce 2013 se o převzetí podniku zajímali tři potenciální uchazeči – francouzská železniční společnost SNCF, rumunská firma Grampet Group a řecká stavební skupina GEK Terna, která spolupracuje s ruskou železniční společností RZD. Nakonec ale z transakce sešlo. Řecká vláda tehdy doufala, že prodejem podniku získá 200 milionů eur (5,4 miliardy korun). Společnost TrainOSE v minulých letech prošla rozsáhlou restrukturalizací, která zahrnovala propuštění téměř poloviny zaměstnanců. V roce 2012 se firmě podařilo vrátit k zisku.

Privatizace státního majetku je jednou z klíčových podmínek záchranného programu pro silně zadlužené Řecko, na němž se Atény dohodly s věřiteli loni v létě. V rámci již třetího záchranného programu by Řecko mělo od EU dostat během tří let až 86 miliard eur (2,3 bilionu korun).

## 28. 01. 2016 Němci se složili na svého „Jančuru“, aby rozjel soukromé vlaky (Locomore)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nemci-se-slozili-na-tamejsiho-jancuru-d8i-eko-doprava.aspx?c=A160128\\_114726\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/nemci-se-slozili-na-tamejsiho-jancuru-d8i-eko-doprava.aspx?c=A160128_114726_eko-doprava_fih))

Na německé koleje míří nový soukromý železniční dopravce. Jeho start je ale velmi neobvyklý. Rozjezd nefinancují investoři, ale budoucí zákazníci. Potřebné peníze vybrali zakladatelé projektu Locomore na vlaky mezi Berlínem a Stuttgartem prostřednictvím crowdfundingového serveru startnext.com. Locomore splnilo dva dny před koncem kampaně cíl vybrání nejméně 460 tisíc euro, které potřebuje na pokrytí úvodních nákladů pro spuštění nové linky. Jezdit chce od září. Nový dopravce nabízí přes server například jízdenky koupené dopředu nebo propagační materiály. Lidé mohou firmě i půjčit, za nejméně 500 euro slibuje Locomore úrok 3,5 procenta. Nový dopravce chce na trasu nasadit modernizované oddílové vozy (kupé) s internetem a zásuvkami. Jezdit bude maximálně dvoustovkou, Deutsche Bahn na trase jezdí rychleji. Dopravce chce oslovit zákazníky hlavně cenou a větší rychlostí, než jezdí na této trase autobusy. Za projektem Locomore stojí Derek Ladewig, kterého lze s troškou nadsázky přirovnat k německému Radimovi Jančurovi, majiteli Student Agency a RegioJetu. Několik let se snaží vytvořit alternativu ke státnímu dopravci Deutsche Bahn, stál například u zrodu dopravce HKX, který jezdí jako soukromník mezi Hamburkem a Frankfurtem.

## 29. 01. 2016 Centrální dispečerské pracoviště v Praze zahajuje provoz (od 1. února 2016)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahájí v pondělí 1. února provoz tzv. cvičného sálu v nedávno dostavěné budově Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze na Balabence. Jde o jeden z dalších kroků k zahájení dálkového řízení železničního provozu na prvních tratích v Čechách.

Výstavba nového pracoviště řízení provozu byla v areálu na Balabence zahájena v dubnu roku 2014. Dokončení projektu s celkovými náklady 365 milionů Kč je naplánováno na duben letošního roku. Mezitím již v prostoru ohraničeném trojicí železničních tratí vznikla budova s pěti nadzemními podlažními, z nichž tři nejvyšší budou vyhrazena především pro dopravní dispečerské sály. Dne 18. ledna 2016 byla stavba uvedena do zkušebního provozu. Toho se využije k prověření všech technologií v budově – elektrických rozvodů, vzduchotechniky, napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, náhradních zdrojů energie a také výtahů. Prvního února se pak otevře tzv. cvičný sál, ve kterém se budou zaměstnanci CDP seznamovat s řízením svých oblastí.



K zahájení ostrého provozu dojde nejprve na 3. koridoru v úseku mezi Berounem a Rokycany, který by měl přejít pod dálkové řízení v průběhu března. Podle schváleného harmonogramu bude na konci letošního roku řídit provoz z Balabanky už 109 traťových dispečerů a 36 operátorů železniční dopravy, kteří se budou střídat v nepřetržitém pracovním režimu. V dalších letech se síť dálkově řízených úseků rozšíří na celkem 2 200 kilometrů, a to nejen na koridorových tratích, ale i vybraných regionálních drahách po celém území Čech.

### Termíny zahájení provozu na dalších úsecích:

Česká Třebová – Kolín (vyjma stanic Česká Třebová, Brandýs nad Orlicí a Pardubice)	31. července 2016
Olbramovice – Praha-Uhřetěves	31. srpna 2016
Kolín – Kralupy nad Vltavou (vyjma stanic Prahy-Bubny a Kralupy nad Vltavou)	30. září 2016

## 29. 01. 2016 ÚOHS snížil pokutu Českým drahám na 1,2 milionu Kč (pronájem řady 1216 ÖBB)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-snizil-pokutu-ceskym-draham-na-1-2-milionu-kc/1308800>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) snížil pokutu Českým drahám za chybný pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah na téměř polovinu. Dopravce má nově zaplatit 1,2 milionu Kč. ČTK to řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Rozhodnutí úřadu zatím není pravomocné a firma proti němu může podat rozklad. Státní dopravce měl původně zaplatit pokutu dva miliony korun. ÚOHS ale zkrátil dobu, za kterou sankci ukládá. Nově je jen za smlouvy uzavřené v letech 2009-2012. Firmě také pomohlo, že ÚOHS změnil svůj přístup k ukládání sankcí. U případů starších pět let například úřad už sankce vůbec neukládá, protože se změnil limit v zákon. České dráhy v letech 2009 – 2012 uzavíraly každoročně se společností Österreichische Bundesbahnen smlouvy na úplatné zajištění lokomotiv Taurus. Rafaj dnes zopakoval, že se tím dopustily porušení zákona, když zakázky nezadaly v některém ze zákonem stanovených druhů zadávacího řízení. "Zadavatel tak porušil zásadu transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace a jeho postup mohl podstatně ovlivnit výběr nejhodnější nabídky," uvedl Rafaj. Za pronájem lokomotiv na rok 2014 dostaly dráhy navíc milionovou sankci. Podaly proti ní žalobu ke Krajskému soudu v Brně.

Lokomotivy Taurus jako jediné vozí osobní soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. České dráhy je mají pronajaté od rakouských drah. První souprava rychlovlaku Railjet vyjela v roce 2014, jezdí na lince do Rakouska.

## 29. 01. 2016 V Plzni začne v říjnu dvouletá modernizace nádraží za 1,3 mld Kč (Uzel Plzeň, 2. stavba)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-plzni-zacne-v-rijnu-dvouleta-modernizace-nadrazi-za-1-3-mld-kc/1308852>)

V Plzni začne v říjnu dvouletá modernizace osobního nádraží, jejíž hlavní částí bude rekonstrukce dvou železničních mostů přes Mikulášskou ulici. Obnoven bude i celý prostor před nádražím a rekonstruuje se tramvajová trať. Jde o stavbu za 1,3 miliardy korun bez DPH, jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Podíl Plzně jako partnera projektu bude 90 milionů korun. Vyčlenění této sumy z rozpočtu města schválili zastupitelé. ČTK to dnes řekl náměstek primátora pro dopravu Petr Náhlík (KDU-ČSL). "Byla dokončena projektová příprava, která zabrala deset let. V březnu má být vypsáno výběrového řízení na dodavatele," uvedl. Přípravné práce by mohly začít ideálně v červenci. "Vše vychází z toho, že nové stanice musí být bezbariérové. Nástupiště ve směrech Cheb, Domažlice a Klatovy budou ve výšce podlahy horní nádražní haly, ale musíme zahloubit kolejnice, mostní konstrukce a Mikulášskou ulici," řekl Náhlík. Všechny objekty budou o 80 centimetrů hlouběji, což představuje zásah do všech sítí. "Stav mostů nevyhovuje požadovaným parametrům, jak z hlediska únosnosti, tak z hlediska prostorového uspořádání pod mosty. Proto projdou celkovou přestavbou," řekl technický náměstek primátora Pavel Šindelář (ODS). Severní most, který je blíž centru, se z 25 metrů rozšíří na téměř 40, druhý k Petrohradu z 15 na 26 metrů. "Město si řeklo, že když už se do té stavby jde, tak zrekonstruujeme všechno," řekl Náhlík. V prostoru před nádražím, který je městský, bude historická žulová dlažba. Zrekonstruují se všechna trolejová vedení, vznikne nová trolejbusová trať v Železniční ulici přes most nad nádražím, která propojí nové depo na Karlově s celou sítí linek, takže zlevní také náklady dopravních podniků. Před nádražím přibudou parkovací místa. Tramvajové koleje budou odděleny od jízdních pruhů pro automobily. Nová budou nástupiště i podchod s napojením na plánovaný autobusový terminál. "Nejdříve se musí sundat jeden most a poté se převedou všechny tratě, chebská, domažlická a klatovská na druhý most. To samé se bude opakovat u druhého mostu," uvedl Náhlík.



Stavba omezí dopravu v Plzni, první výluky by měly být v lednu 2017. Tramvaje budou jezdit po jedné koleji, trolejbusy pojedou po objízdě trase. Objížděčky pro automobily jsou navrženy souběžně s Mikulášskou ulicí. Mikulášská a Slovanská budou pro auta zprovozněny do konce srpna 2018. Územní rozhodnutí na stavbu je od roku 2009, ale několikrát se měnil projekt podle požadavků policie i památkářů. Inženýrské sítě v podjezdech mostů se neopravovaly už 100 let, dodal Náhlík.