

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2016

OBSAH

| | | |
|--------------|--|----|
| 04. 04. 2016 | RADNÍ DUŠEK CHCE RESUSCITOVAT DALŠÍ LOKÁLKU, PRODEJ PUSTÉ TRATI ODMÍTÁ (HEŘMANŮV MĚSTEC – CHRUDIM MĚSTO)..... | 4 |
| 04. 04. 2016 | NEVYSTUPOVAT, NEOTVÍRAT OKNA. PŘED 65 LETY VYJEL PRVNÍ VLAK PŘES HRANICI (HRÁDEK NAD NISOU – ZITTAU – VARNSDORF) | 4 |
| 05. 04. 2016 | PROVOZ NA TRATI BŘECLAV – BRNO JE BEZPEČNĚJŠÍ A ÚSPORNĚJŠÍ (DOZ, SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY) | 5 |
| 06. 04. 2016 | ROZJÍŽDĚL REGIOJET I LEO EXPRESS, TEĎ MÁ VYMYSLIT STÁTNÍ PŮJČOVNU VLAKŮ | 5 |
| 06. 04. 2016 | BRZDU JSEM VYPNUL RUKÁVEM, ŘÍKÁ STROJVŮDCE O VYJETÍ VLAKU NA NÁSTUPIŠTĚ (PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ, 14. ČERVENCE 2015)..... | 6 |
| 06. 04. 2016 | ČD OBNOVÍ TENTO PÁTEK PROVOZ VLAKŮ PŘES BOHUMÍN (8. DUBNA 2016)7 | |
| 06. 04. 2016 | TRAŤ NA LETIŠTĚ MOŽNÁ POVEDE PŘES PRAHU 6 TUNELEM | 7 |
| 07. 04. 2016 | ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZNOVU ODMÍTL NÁVRH ČD V ZAKÁZCE O ŠUMAVSKOU LOKÁLKU (TRATĚ 194, 197, 198) | 8 |
| 07. 04. 2016 | DOZORČÍ RADA ČD SCHVÁLILA PŘEVOD NÁDRAŽÍ NA SPRÁVU ŽELEZNIC (ČD -> SŽDC)..... | 8 |
| 07. 04. 2016 | V PRAZE ZAHÁJIL PROVOZ NOVÉ CENTRÁLNÍ DISPEČERSKÉ PRACoviŠTĚ (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY) | 9 |
| 07. 04. 2016 | JIŽNÍ ČÁSTÍ BRNĚNSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU SE JEZDÍ RYCHLEJI A KOMFORTNĚJI (MODŘICE – BRNO-HORNÍ HERŠPICE) | 9 |
| 08. 04. 2016 | STÁT MĚNÍ VLAKY NA MORAVU. NEBUDOU SE PŘEDJÍŽDĚT, USTOUPÍ SOUKROMNÍKŮM (GVD 2016/2017, EX2/R18) | 10 |
| 12. 04. 2016 | ČR ZÍSKALA PŘÍMÉ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ S PŘÍSTAVEM ANTVERPY (ÚSTÍ NAD LABEM – ANTWERPEN) | 11 |
| 13. 04. 2016 | ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ INTERIÉR PENDOLINA | 11 |
| 13. 04. 2016 | LOKOMOTIVY SIEMENS VECTRON ROZŠÍŘÍ LOKOMOTIVNÍ PARK ČD CARGO .. | 12 |
| 13. 04. 2016 | VLAKY ČESKÝCH DRAH DOSTANOU EVROPSKÝ VLAKOVÝ ZABEZPEČOVAČ ETCS (663 VOZIDEL) | 13 |
| 13. 04. 2016 | ČÁST KOLEJIŠTĚ VE STANICI ČESKÁ TŘEBOVÁ PROŠLA REKONSTRUKCÍ (SEŘAĎOVACÍ NÁDRAŽÍ, SMĚROVÁ SKUPINA)..... | 14 |
| 13. 04. 2016 | ZAČÍNÁ PŘEDEHRA OPRAVY FANTOVY BUDOVY. MÁ JIŽ VELKÉ ZPOŽDĚNÍ (PRAHA HL. N.)..... | 14 |
| 14. 04. 2016 | ČESKÉ DRÁHY SHÁNÍ NOVÉ VLAKY ZA 10 MILIARD, NECHTĚJÍ UŽ ŽÁDNÁ KUPÉ | 15 |
| 14. 04. 2016 | PLOŠINY PRO VOZÍČKÁŘE ZŮSTALY ČD. REGIOJET NECHCE PLATIT TISÍCE ZA POUŽITÍ | 16 |
| 14. 04. 2016 | ČESKEM PROJÍŽDÍ LEGENDÁRNÍ ALBATROS S HUSÁKOVÝM VAGONEM (498.104)..... | 16 |
| 15. 04. 2016 | ŤOKŮV ÚŘAD POTŘEBUJE KANCELÁŘE NAVÍC, ČESKÉ DRÁHY SE MUSÍ STĚHOVAT | 17 |
| 15. 04. 2016 | SLEZSKÝ SEMMERING OPĚT OSIŘEL, ZAČAL DRUHÝ POKUS O JEHO OPRAVU (BLUDOV – JESENÍK) | 17 |
| 15. 04. 2016 | PŘED 30 LETY PŘIJEL DO ČESKOSLOVENSKA PRVNÍ LUXUSNÍ KLIMATIZOVANÝ VLAK..... | 18 |

| | | |
|--------------|--|----|
| 15. 04. 2016 | PARDUBICKÝ KRAJ ZAČNE SHÁNĚT DOPRAVCE PRO SVÉ VLAKY, NIKOLI VŠAK V SOUTĚŽI..... | 19 |
| 15. 04. 2016 | KONEC ŠPATNÉHO SIGNÁLU VE VLAKU? ÚŘAD VYJEDE MĚŘIT JEHO KVALITU..... | 19 |
| 19. 04. 2016 | ŠKODA NABÍZÍ PO VÍTEŽNÉ ARBITRÁŽI ÚSTUPKY, DRAHÁM JE OCHOTNA DÁT VLAK (109 E)..... | 19 |
| 19. 04. 2016 | ÚOHS SE BUDE MUSET ZNOVU ZABÝVAT PŘÍPADEM ČTVRTMILIARDOVÉ POKUTY (ČD CARGO)..... | 20 |
| 19. 04. 2016 | PRAŽE A KOLEJE SEŽENEME, VY JE DÁTE DOHROMADY. SŽDC MĚNÍ OPRAVY TRATÍ..... | 20 |
| 20. 04. 2016 | KRAJ NABÍZÍ JINDŘICHOHRADECKÉ ÚZKOKOLEJCE SMÍR VE SPORU O DOTACE. TA VÁHÁ (JIHOČESKÝ KRAJ, JHMD)..... | 21 |
| 20. 04. 2016 | REGIOJET CHCE JEZDIT S PÁREM VLAKŮ MEZI PRAHOU A BRATISLAVOU (OD 11. PROSINCE 2016)..... | 21 |
| 20. 04. 2016 | ČD CARGO NAKOUPÍ ZABEZPEČENÍ LOKOMOTIV, UTRATÍ 3,7 MILIARDY (ETCS)..... | 22 |
| 20. 04. 2016 | SLABŠÍ POKRYTÍ I SILNÁ OKNA. ZA ŠPATNÝ SIGNÁL VE VLACÍCH MŮŽE OPERÁTOR I DRÁHY..... | 22 |
| 21. 04. 2016 | SOUĐ ZRUŠIL POKUTU DRAHÁM OD ÚOHS ZA PRONÁJEM LOKOMOTIV TAURUS..... | 23 |
| 21. 04. 2016 | NA DOBŘÍŠSKOU VĚTEV POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU VYRAZÍ REGIONOVY S NOVÝM CYKLOVOZEM..... | 23 |
| 21. 04. 2016 | CYKLOHRÁČEK DOSTAL NOVOU HERNU, V SOBOTU POPRVÉ VYRAZÍ AŽ DO MUZEA VE ZLONICÍCH..... | 24 |
| 21. 04. 2016 | NA ZREKONSTRUOVANÉM NÁDRAŽÍ V TŘINCI ZAČAL ZKUŠEBNÍ PROVOZ .. | 26 |
| 22. 04. 2016 | POPRVÉ V HISTORII POJEDE VLAK Z LIBERCE PŘÍMO K MÁCHOVU JEZERU (LIBEREC – DOKSY)..... | 26 |
| 22. 04. 2016 | SOUTĚŽ O ČTVRTÝ VLA KOVÝ KORIDOR SE PROTÁHUJE, SŽDC ZAPLAVILY DOTAZY FIREM (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.)..... | 27 |
| 22. 04. 2016 | SOUČÁSTKY ZA VÍNO. PO HEDVÁBNÉ STEZCE Z ČÍNY DO FRANCIE PROJEL PRVNÍ VLAK..... | 27 |
| 22. 04. 2016 | PROVOZ NA TRATI ÚJEZDEC U LUHAČOVIC – VLÁRSKÝ PRŮSMYK JE BEZPEČNĚJŠÍ A ÚSPORNĚJŠÍ (DOZ)..... | 27 |
| 25. 04. 2016 | ČESKÉ DRÁHY DOPLATILY ŠKODĚ TRANSPORTATION ARBITRÁŽNÍ STAMILIONY (109 E)..... | 28 |
| 25. 04. 2016 | ČD SI CHTĚJÍ PRONAJMOUT 10 EXPRESNÍCH LOKOMOTIV, VYHLÁSILY SOUTĚŽ..... | 28 |
| 26. 04. 2016 | V SOBOTU POJEDE PARNÍ VLAK ČD NA KOKOŘINSKO, PROVOZ ZAHÁJÍ TAKÉ SEZÓN NÍ CYKLOVLAK PRAHA – MŠENO..... | 29 |
| 26. 04. 2016 | INTERNET PŘES PALUBNÍ WI-FI NABÍZÍ UŽ TAKÉ RAILJET, ČD ROZŠÍŘÍ WI-FI DO DESÍTEK DALŠÍCH VOZŮ..... | 30 |
| 26. 04. 2016 | RAZIE KVŮLI VLAKŮM PRAHA – OSTRAVA. BRUSEL ZAJÍMALA DATA ČESKÝCH DRAH..... | 31 |
| 27. 04. 2016 | ŠACHY S DRÁŽNÍM MAJETKEM: STÁT KOUPI OD ČD NÁSTUPIŠTĚ A POZEMKY (ČD -> SŽDC)..... | 31 |
| 27. 04. 2016 | LEGENDÁRNÍ POSÁZAVSKÝ PACIFIK MĚNÍ TVÁŘ, OBNOVA STÁLA TŘI ČTVRTĚ MILIARDY (PRAHA – VRANÉ NAD VLTAVOU – ČERČANY)..... | 32 |
| 27. 04. 2016 | VLAKY PŘEDJEDOU AUTOBUSY. MEZI PRAHOU A BRNEM O MINUTY, VÝRAZNĚJI NA JIH (GVD 2016/2017)..... | 33 |

| | | |
|--------------|---|----|
| 27. 04. 2016 | STROJVŮDCE, KTERÝ NEPŘEŽIL STŘET VLAKŮ U VELVĚT, NEJSPÍŠ ZRADILO SRDCE (30. ŘÍJNA 2015) | 33 |
| 28. 04. 2016 | STUDÉNKA TESTUJE NOVÉ ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDU SMRTI. ZATÍM NA ZKOUŠKU..... | 34 |
| 28. 04. 2016 | DRÁHY OBMĚNÍ PARK POSUNOVACÍCH LOKOMOTIV, IKONICKÉ STROJE ŘADY 714 SKONČÍ..... | 34 |
| 28. 04. 2016 | ČESKÉ DRÁHY CHYBOVALY PŘI ZAKÁZCE NA WI-FI, OD ÚOHS DOSTALY POKUTU (RAILJET) | 35 |
| 29. 04. 2016 | ČESKÉ DRÁHY SE PROPADLY DO OBŘÍ ZTRÁTY, HLAVNĚ KVŮLI ARBITRÁŽI A VÝLUKÁM | 35 |
| 29. 04. 2016 | VYSOKORYCHLOSTNÍ TRÁŽ Z PRAHY DO DRÁŽĐAN DOSTÁVÁ KONKRÉTNÍ OBRYSY, MINISTŘI PŘEDSTAVILI NOVOU STUDII..... | 36 |

04. 04. 2016 Radní Dušek chce resuscitovat další lokálku, prodej pusté trati odmítá (Heřmanův Městec – Chrudim město)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/szdc-chce-trat-prodat-dusek-chce-motoracky-obnovit-fwr-pardubice-zpravy.aspx?c=A160404_2236786_pardubice-zpravy_jah)

Mezi Chrudimí a Heřmanovým Městcem vyjel motorový vlak naposledy v prosinci 2010. Správa železniční dopravní cesty chce opuštěnou železnici prodat, krajští politici to ale odmítli a žádají obnovení provozu. Zatímco v jiných krajích malé tratě postupně zanikají, bývalý železniční odborář Jaromír Dušek (SPO) v křesle náměstka hejtmána Pardubického kraje se pokouší malé lokálky naopak resuscitovat. V několika případech se mu to už podařilo, byť to kraj stojí desítky milionů korun. U velmi zanedbané železnice vedoucí z Chrudimi do Heřmanova Městce však narazil. Zatímco Pardubický kraj chce lokálku obnovit, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se hodlá třináct kilometrů dlouhé tratě uzavřené před šesti lety zbavit. Pardubický kraj se nyní proti prodeji postavil. Správa železniční dopravní cesty letos v březnu poslala hejtmánovi Pardubického kraje dopis, kterým se ho ptá na stanovisko k zamýšlenému výběrovému řízení na prodej tratě. To Duška rozzlobilo. „Jsme roztrpčeni z nezákonného postupu SŽDC. Jak mohou připravovat prodej, když jsme opakovaně žádali ústně i písemně, aby byla trať uvedena do provozuschopného stavu, jízdní řád máme už několik let připravený, stejně tak objednávku. Bylo nám ale sděleno, že trať není provozuschopná, že by to vyžadovalo velké náklady,“ uvedl náměstek hejtmána Jaromír Dušek. Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, tvrdí, že ve skutečnosti se trať aktuálně neprodává. „Ale je zařazena v širším zásobníku nevyužívaných tratí, které jsou výhledově určeny k prodeji. Tratě se prodávají z důvodu dlouhodobé absence objednávky dopravy,“ uvedl Marek Illiaš.

Proč dávat miliony do obnovy nevyužívané tratě?

Trať je tak zanedbaná, že se na první pohled zdá nesmyslné nalít do ní kvůli návratu motoráček miliony na její obnovu. Navíc vlaky lidé v minulosti využívali málo. Když v roce 2008 České dráhy zrušily jeden spoj na této trati, jejich odůvodnění říkalo vše: „Ze čtyřiceti sledovaných jízd jel tento spoj v 38 případech prázdný.“ Dušek, který se ve funkci náměstka hejtmána pro dopravu pasoval do role zachránce lokálek, je přesvědčen, že doprava na této trati smysl má a odliv cestujících byl způsoben řadou kroků, které z ní vyhnaly pasažéry do autobusů. „Tu trať znám čtyřicet let, dříve byl problém se do osobáku dostat,“ uvedl. Podle něj se zanedbala údržba tratě, mimo jiné to vedlo k velmi nízké průměrné rychlosti vlaků, byly postupně zrušeny přípoje, nepovedlo se ani zajistit, aby v Chrudimi vlaky zajížděly na nádraží v centru.

Zájem o trať může kraj potvrdit objednávkou dopravy

Dušek upozorňuje, že podle zákona o drahách musí SŽDC zajistit, aby trať byla provozuschopná. Zatímco on tvrdí, že se kraj lokálku marně snaží objednat, SŽDC namítá, že přesně na takovou objednávku čeká. „Jestliže má tedy kraj o její zachování zájem i do budoucna, stačí, když na ni objedná pravidelnou osobní dopravu,“ uvedl Illiaš. Po nástupu Duška do funkce radního odpovědného za dopravu v roce 2012 se vlaky znovu rozjely na úsecích Moravská Třebová – Džbel, Dolní Lipka – Hanušovice, Dolní Lipka – Mlýnický Dvůr. Vrátily se i na úseky Holice – Borohrádek, Borová u Poličky – Žďárec u Skutče a Přelouč – Prachovice. Krajskou kasu to stojí desítky milionů ročně navíc, ale opozici to nevadí. V předešlém volebním období totiž Duškův předchůdce v křesle Jan Tichý z ČSSD omezil vlaky a nechal předělat jízdní řády tak, že se v nich lidé přestali orientovat a stěžovali si, že se nedostanou včas do práce či do škol. Úsporné kroky v dopravě to na dlouhou dobu zdiskreditovalo. Vleký spor o zprovoznění tratě do Heřmanova Městce mohou ukončit krajské volby letos na podzim. Pokud ve funkci Dušek skončí, je pravděpodobné, že úsilí Pardubického kraje o návrat motoráček na trať z Chrudimi do Heřmanova Městce se rozplyne jako dým nad parním vlakem, který na ni poprvé vyjel v roce 1899.

04. 04. 2016 Nevystupovat, neotvírat okna. Před 65 lety vyjel první vlak přes hranici (Hrádek nad Nisou – Zittau – Varnsdorf)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/vlak-valka-hranice-prechod-trat-stalin-gottwald-pohranici-nadrazi-1cq/liberec-zpravy.aspx?c=A160404_114107_liberec-zpravy_dtd)

Skoro sto roků jezdily od roku 1859 vlaky mezi Libercem a Varnsdorfem přes Žitavu. Pak ale přišla druhá světová válka a letité jistoty rozmetala na kusy. Po ní se v pohraničí změnila hranice států a mezinárodní přeprava v květnu 1945 skončila. Kdo by chtěl do Německa, měl smůlu. Všechny vlaky měly cílovou stanici v Hrádku nad Nisou. Teprve před pětadesáti lety, na počátku dubna roku 1951, došlo na trati Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava – Varnsdorf k propojení železniční trati s průjezdem

přes Polsko a Německo. Byl to sice malý, ale v nelehkých poválečných časech přece jen pokrok. „První slavnostně vyzdobený vlak se šesti osobními vozy, taženými parní lokomotivou, vyjel z libereckého nádraží. Nacházely se v něm delegace všech tří států doplněné nejlepšími pracovníky závodů Liberecka. Oficiálního přijetí se jim dostalo v Žitavě,“ zmiňují autoři knihy Stalo se na severu Čech. A sláva to byla vpravdě převelická: lidé nadšeně mávali z oken, vlak zdobily vlajky, holubice míru a portréty vůdců: Sovětský svaz reprezentoval Josif Vissarionovič Stalin, Německo Wilhelm Pieck, Polsko Bolesław Bierut a Československo Klement Gottwald. I přes toto malé uvolnění to byly ale pořád těžké doby: v normálním provozu vlak na cizím území nikde nezastavoval a na to, aby nikdo neotvíral ani okna, dohlížela pohraniční stráž, jejíž příslušníci doprovázeli vlak z Hrádku nad Nisou do Varnsdorfu. Přestože Československo i Německo byly spřátelené země socialistického tábora, přeshraniční ledy tály jen velmi zvolna: osobní hraniční přechod v Žitavě byl otevřen teprve 6. dubna 1977, výstup a nástup cestujících do vlaků na žitavském nádraží byl povolen od 23. května 1982. V Žitavě zastavují nyní všechny vlaky mířící do Varnsdorfu, některé tu dokonce končí. Osobní dopravu na této trati provozuje německá společnost Vogtlandbahn pod názvem Trilex. Historie se tak svým způsobem opakuje – po vzniku Československa v roce 1918 zůstala totiž tato dráha v majetku státu Sasko, a tak ji spravovaly německé železnice až do května roku 1945. V současné době je problémem trati její katastrofální stav na polském území. Kvůli léta neudržovanému polskému úseku mohou jet vlaky touto zemí maximálně rychlostí třicet kilometrů v hodině.



05. 04. 2016 Provoz na trati Břeclav – Brno je bezpečnější a úspornější (DOZ, slavnostní ukončení stavby)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/breclav-brno-ukonceni.html>)

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila modernizaci zabezpečovacího zařízení na trati Břeclav – Brno. Cílem projektu bylo především zvýšení bezpečnosti provozu na železnici omezením vlivu lidského činitele a zavedením dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení (DOZ). „Stavební práce v úseku Břeclav – Brno jsou přínosné z mnoha důvodů. Instalace dálkového ovládaného zabezpečovacího zařízení a další modernizace zlepší operativní řízení, zvýší bezpečnost trati a rovněž sníží její provozní náklady,“ shrnul přínosy stavby generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Předmětem modernizace byla kromě zavedení dálkového ovládaného zabezpečovacího zařízení také instalace ovládaných dalších technologických zařízení na 1. tranzitním železničním koridoru v traťovém úseku Lanžhot – Břeclav (mimo) – Brno (mimo). Dispečerské centrum pro takto řízený úsek bylo umístěno do budovy CDP Přerov. V jednotlivých železničních stanicích a zastávkách byla pro možnost dálkového ovládaného upravena vnitřní technologická zařízení. Součástí stavby byla rovněž instalace kamerového systému a informačního zařízení, doplnění přenosového zařízení a úprava elektrického ohřevu výhybek. Stavbaři v uvedeném úseku také doplnili nové kabelové vedení. Celkové náklady stavby s názvem DOZ Břeclav – Brno činily 292 459 183 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až v maximální výši 221 745 539 Kč. Národní financování projektu zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byla společnost AŽD Praha s.r.o.

| | |
|------------------------|---|
| Název stavby | DOZ Břeclav – Brno |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| Zhotovitel | AŽD Praha s.r.o. |
| Termín zahájení | 04/2014 |
| Termín dokončení | 09/2015 |
| Celkové náklady stavby | 292 459 183 Kč bez DPH |
| Schválený příspěvek EU | 221 745 539 Kč |

06. 04. 2016 Rozjížděl RegioJet i Leo Express, teď má vymyslet státní půjčovnu vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jan-paroubek-ceske-drahy-vybere-vlaky-dw8-eko-doprava.aspx?c=A160405_195433_eko-doprava_rts)

Stát bude mít k dispozici víc než dvacet miliard korun na nákup nových vlaků za evropské peníze. Vážně kvůli tomu zvažuje, že si je místo dopravců nakoupí sám. Vlaky by jim poté pronajímal v rámci

jakési „půjčovny“. Pro ministerský podnik Cendis má stroje vybrat Jan Paroubek, který stál u příchodu soukromých dopravců na české koleje. „Jeho úkolem je zpracovat koncepci s různými variantami, jak naložit s možností financovat vlaky z evropských dotací,“ řekl ředitel Cendis Jan Chovanec. Paroubkovo jméno se už objevuje na pozvánce na jednání Asociace krajů o železniční dopravě.

Česká železnice má díky novému operačnímu programu Doprava jedinečnou šanci výrazně vyměnit vozový park za evropské peníze. Ministerstvo dopravy zatím počítá s 20 miliardami. Další peníze by mohla železnice ukousnout ze silničního koláče – tam totiž kvůli problémům s povolením hrozí, že stát nebude schopen dotace čerpat. Pětačtyřicetiletý Paroubek přichází na klíčový post s pověstí odborníka, který i přes své působení u soukromých dopravců nemusí vadit ani státním Českým drahám. V nich totiž pracoval, krátce i jako ředitel silného odboru kolejových vozidel, přes který za poslední roky protékaly desítky miliard do nových vlaků.

Úředník, který na českou železnici dovedl soukromníky

Na ministerstvo dopravy jde Paroubek po šesti letech v soukromém sektoru – stál u rozjezdu RegioJetu a Leo Expressu, naposledy působil v české pobočce britského dopravce National Express, který se snažil dostat do soutěží na tuzemské vlaky a podílel se i na velké zakázce na příměstské vlaky v Norimberku. Tu National Express vyhrál, státní Deutsche Bahn ji však napadly a rozhodnutí dosud nepadlo. S nástupem do Cendisu Paroubek své působení v National Express ukončil. Paroubek chce do poloviny května sestavit základní koncepci, jak možné evropské peníze využít. V návrzích ministerstva dopravy na nákup vlastních vlaků a ty pak dopravcům půjčovat vidí logiku. Stát by na základě svého jasně definovaného záměru udělal velké tendry na jednotlivé typy vozidel. „Očekáváme velké úspory nejen z rozsahu zakázek, ale také efektivního provázání dalších souvisejících činností. Je to funkční model mnoha leasingových společností na kolejová vozidla, jejichž podíl na trhu stále roste. Jediný rozdíl je, že by vlaky patřily státu,“ říká Paroubek.

České dráhy plán nevitají

Rád by přesvědčil i kraje, aby se do tohoto modelu zapojily. Čím větší soutěž na nové vlaky bude, tím je větší šance i na větší zájem výrobců. V minulosti totiž proudily zakázky Českých drah hlavně Škodě Transportation díky malým sériím objednávek, kvůli kterým se zahraničním výrobcům nevyplácelo schvalovat jejich vozy pro provoz v Česku. Největší přemlouvání ho čeká u Českých drah, které se proti státní „půjčovně“ staví. „České dráhy dávají přednost nákupu a vlastnictví vozidel přímo dopravcem a už také připravují vlastní výběrová řízení na elektrické a motorové jednotky, se kterými by se chtěly účastnit ministerských soutěží,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

06. 04. 2016 Brzdu jsem vypnul rukávem, říká strojvůdce o vyjetí vlaku na nástupiště (Praha Masarykovo nádraží, 14. července 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vyjety-vlak-masarykovo-nadrazi-obvineny-strojvudce-pcn-praha-zpravy.aspx?c=A160406_125622_praha-zpravy_rsr)

Devětapadesátiletého strojvůdce, který může za loňské vykolejení vlaku na Masarykově nádraží v Praze, obvinila policie z obecného ohrožení. Ten ve výpovědi naznačil i to, proč vlak ve stanici nebrzdil. Domnívá se, že omylem vypnul systém automatické brzdění rukávem, když se natahoval k tlačítku stěračů. Nehoda se stala 14. července loňského roku, když přijíždějící dvouposchodový vlak z Českého Brodu nedobrzdil, prorazil zářez a vyjel na nástupiště. Při nehodě se zranili tři lidé.



Podle Drážní inspekce bylo hlavní příčinou nehody nedodržení předpisů a technologických postupů ze strany strojvůdce. „V této věci byl obviněn devětapadesátiletý muž z trestného činu obecného ohrožení. V případě odsouzení mu hrozí trest odnětí svobody až osm let,“ řekl iDNES.cz policejní mluvčí Tomáš Hulan. Z výpovědi strojvedoucího v závěrečné zprávě Drážní inspekce vyplývá, že během jízdy nedopatřením vypnul systém cílového brzdění. „Strojvedoucí se domnívá, že při manipulaci s ovladačem stěračů při výjezdu ze žst. Praha-Libeň mohl nechtěně ohrnutým rukávem montérkové blůzy zavazit o páčku ovladače režimu jízdy a deaktivovat tak funkci cílové brzdění,“ stojí ve zprávě. Protože do poslední chvíle očekával, že na stanici vlak sám zastaví, neměl podle jeho názoru dostatek času, aby vlak zabrzdil ručně. Inspekce proto provedla pokus, podle kterého měl strojvůdce dostatečných 16 sekund k zahájení ručního brzdění.

Podle závěrečné zprávy chystají České dráhy několik opatření a změnu pravidel. „Předmětem tohoto opatření je zákaz vypínání cílového brzdění, aby rychlost vlaku v úrovni začátku nástupiště byla nejvýše 25 km/h.“ Vyšetřovatelé dále ve zprávě doporučují, aby v případě vypnutí tohoto způsobu

brzdění strojvedoucí uslyšel akustickou signalizaci. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal potvrdil, že škody byly vyčísleny na více než 82 milionů korun, převážně na vlaku City Elefant.

06. 04. 2016 ČD obnoví tento pátek provoz vlaků přes Bohumín (8. dubna 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26433/>)

Od pátku 8. dubna obnoví České dráhy provoz většiny svých vlaků přes bohumínské nádraží. Správa železniční dopravní cesty instalovala ve stanici provizorní zabezpečovací zařízení. Vlaky na Slovensko již nepojedou odklonem přes Havířov a osobní vlaky pojednou opět podle platného jízdního řádu. Do bohumínského železničního uzlu se také vrátí většina technologických činností národního dopravce. Správa železniční dopravní cesty aktivovala začátkem tohoto týdne provizorní zabezpečovací zařízení, které umožňuje obsluhu přibližně třetiny výhybek a návěstidel na bohumínském nádraží. V současnosti probíhá nezbytné zacvičení zaměstnanců a zkušební provoz pro zajištění stabilního provozu od tohoto pátku. Národní dopravce tak může do jednoho z nejvýznamnějších železničních uzlů vrátit provoz svých vlaků, včetně technologických činností, jako je výměna lokomotiv, spojování či posun souprav. Obsluha bohumínského depa se ještě nevrací do původního stavu, přesto budou možné potřebné bezpečnostní prohlídky či další nezbytné technické úkony pro obnovení bezmála plného provozu.

Vlaky na Slovensko

Od pátku se do své původní trasy vrací všechny vlaky směřující přes Bohumín a Karvinou do Třince, Mostů u Jablunkova dále do Žiliny, resp. do Košic. Jedná se o vlaky EC, SC, Ex 141, 143, 241, 145, 147, 149, 151, 153, 243, 155 a 541 resp. 540, 154, 152, 150, 148, 146, 242, 240, 144, 142 a 140. Ex 144 z Žiliny do Bohumína a v opačném směru Ex 145 pojedou nově až do/z Ostravy hl. n. Z ostravského hlavního nádraží namísto bohumínského bude vyjíždět Ex 531 do Břeclavi, v opačném směru zde bude Ex 530 také končit.

Spoje SC Pendolino, rychlíky Brno – Bohumín

Vlaky SC 511, 515 a 517 jedou opět až do Bohumína, v opačném směru vlaky SC 516 (odjezd Bohumín 5:06), 512 (odjezd Bohumín 7:06) a 510 (odjezd Bohumín 9:06) již pojedou ze své původní stanice Bohumín. Stejně i všechny rychlíky Brno – Bohumín pojedou bez omezení i v úseku Ostrava hl. n. – Bohumín a opačně.

EC do Polska a Rakouska

Vlaky EC 116 a 117 z Varšavy do Prahy a opačně pojedou opět přes Bohumín, EC 117 však nepoveze přímé vozy z Prahy do Žiliny. Spoje EC 112 a EC 113 pojedou z provozních důvodů i nadále mimo Bohumín, cestující můžou přestoupit na ostravském hlavním nádraží. Vlaky Ex 100 a 101 z/do Vídně pojedou i v úseku Ostrava hl. n. – Bohumín a opačně. EC z Polska do Rakouska, tedy vlaky EC 104, 130 a 102 pojedou z Bohumína v časech dle jízdního řádu platného od 13. prosince 2015, tj. EC 104 v 11:20, EC 130 v 14:20, EC 102 v 17:20.

Noční dálkové vlaky

Také provoz nočních dálkových vlaků se vrací do svých původních tras, včetně manipulací v Bohumíně.

Regionální doprava

Všechny osobní vlaky začnou v pátek jezdit podle platného jízdního řádu bez omezení. Ruší se stávající výlukový jízdní řád.

06. 04. 2016 Trať na letiště možná povede přes Prahu 6 tunelem

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/trat-na-letiste-mozna-povede-pres-prahu-6-tunelem/1335146>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prověří možnost vést modernizované železniční spojení mezi Dejvicemi a Veleslavínem v podzemí. Variantu dvou ražených tunelů pro každou kolej, bude ale ještě nutné důkladně posoudit, zatím jde jen o teoretickou možnost. ČTK to dnes řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Správa železnic modernizaci tratě na Kladno s odbočkou na pražské letiště původně plánovala v uvedeném úseku vést po povrchu, proti zvýšení kapacity stávající tratě na povrchu se ale dlouhodobě staví radnice Prahy 6.

Úřad městské části dnes v tiskové zprávě oznámil přípravu na budování tratě v tiskové zprávě jako hotovou věc. "Investor, kterým je Správa železniční dopravní cesty, se po sérii jednání rozhodl vyjít vstříc požadavku Prahy 6 a představil aktuální studii proveditelnosti plně podzemní varianty," uvedl ve zprávě mluvčí městské části Martin Churavý. Podle Ptačinského je ale na místě zatím spíše opatrný optimismus. K realizaci podpovrchové varianty bude potřeba provést řadu průzkumů a získat povolení. Nutný bude například geologický posudek, zda je možné v uvedené trase dolovat. Zatím rovněž schází územní rozhodnutí a ekonomické zhodnocení projektu.

Aktuálně preferovaná trasa, kterou loni v létě schválilo ministerstvo dopravy, by měla vést po povrchu z Masarykova nádraží přes Negrelliho viadukt do Stromovky a dál tunelem do Dejvic. Mezi Dejvicemi a Veleslavínem by trať měla vést po povrchu nebo v takzvaném zářezu a poté pokračovat dále do Kladna s odbočkou na letiště na Dlouhé míli v Praze 6. Současná jednokolejná trať by se měla v celém úseku elektrifikovat a rozšířit o jednu kolej. Modernizace by pak podle odhadu měla vyjít na téměř 20 miliard korun. Přesunutí trati na území Prahy 6 do vyhloubeného tunelu by výstavbu prodražilo o 3,5 miliardy korun, uvedl dříve ministr dopravy Dan Ťok. O kolik se může projekt zdražit využitím jiné technologie ražení, která se používá například při stavbě metra, není možné podle Ptačinského v současné fázi příprav uvést. Podle radnice je ale tato metoda ekonomicky výhodná a šetrná k životnímu prostředí. Výhodou je i to, že v tělese nynější takzvané buštěhradské dráhy by místo nynější trati mohla vzniknout cyklostezka, doplnil zástupce starosty zodpovědný za dopravu a rozvoj Martin Polach.

07. 04. 2016 Antimonopolní úřad znovu odmítl návrh ČD v zakázce o šumavskou lokálku (tratě 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/antimonopolni-urad-znovu-odmitl-navrh-cd-v-zakazce-o-sumavskou-lokalku-1286007>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) znovu zamítl návrh Českých drah při výběru veřejného dopravce pro takzvané šumavské lokálky. Státní firma podala svůj návrh opožděně. Antimonopolní úřad vede ve sporu ještě jedno řízení, které zatím neuzavřel. Ve výběrovém řízení Jihočeského kraje na zakázku za více než dvě miliardy korun uspěl loni na jaře dopravce GW Train Regio. Ten má zajistit obsluhu železničních tratí České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. České dráhy skončily v tendru třetí, druhá byla nabídka společnosti ARRIVA MORAVA. Předmětem hodnocení byla ekonomická výhodnost nabídek, vedle ceny byla posuzována i kvalita nabízených služeb vyjádřená zejména nadstandardním vybavením vozidel.

ÚOHS nemá zakázku na stole poprvé. Úplně původně zrušil výběr vítěze kvůli nedodržení zásady transparentnosti. Jihočeský kraj se totiž věčně nezabýval mimořádně nízkou nabídkovou cenou společnosti GW Train Regio. Kraj následně udělal druhý výběr, ve kterém vyhrála stejná firma. Tehdy už měl k dispozici analýzu nabídkové ceny vítězného dopravce. Také proti tomuto závěru se České dráhy odvolaly k ÚOHS, který ale jejich podání v prvním stupni zamítl. Rozhodnutí ale není pravomocné, má ho ještě na stole předseda ÚOHS Petr Rafaj.

07. 04. 2016 Dozorčí rada ČD schválila převod nádraží na správu železnic (ČD -> SŽDC)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/dozorci-rada-cd-schvalila-prevod-nadrazi-na-spravu-zeleznic/index_view.php?id=1335613)

Dozorčí rada Českých drah schválila prodej nádraží Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Nádražní budovy a zaměstnance, kteří se o ně starají, jí dráhy mají převést za 3,31 miliardy korun. ČTK to po jednání rady řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Cena podle něj vyplývá z nejnovějšího znaleckého posudku. Datum plánovaného převodu zhruba 1 500 budov zatím dopravce nevedl, převod musí ještě posvětit řídicí výbor ČD. Státní správě železnic dal kontrolní orgán drah přednost před nabídkou realitní skupiny CPI Property Group podnikatele Radovana Vítka, která za nádraží nabízela čtyři miliardy korun. "Nechceme privatizaci železniční infrastruktury. Nádraží mají sloužit veřejnosti a musí být za rovných podmínek přístupná všem dopravcům. To garantuje jedině stát," uvedl předseda rady a zároveň náměstek ministra dopravy Milan Feranec.

Úmysl převést nádraží z Českých drah na správu železnic schválila vláda loni a následně ji schválil řídicí výbor Českých drah. Smyslem transakce je dokončení odluky státního správce železniční infrastruktury od Českých drah. Státní správa železnic navíc může na rekonstrukci dlouhodobě zanedbávaných budov získat z evropských dotací mnohem větší podíl peněz, než kolik by mohly

čerpat právě České dráhy. ČD původně očekávaly za převod nádraží výrazně vyšší sumu, zhruba dvojnásobek současné částky. Částku na úrovni tří miliard korun nicméně v loňském roce prakticky stanovila Evropská komise. Uvedla, že převod nádraží mezi státem vlastněnými drahami a SŽDC za tuto cenu nebude považovat za nedovolenou podporu.

Pokud se podaří nádraží na správu železnic převést k začátku května, což je podle SŽDC aktuální pracovní datum, mohla by do konce roku začít první vlna oprav. V té by podle SŽDC měla být opravena například nádraží v Hradci Králové, Děčíně, Chebu, Liberci a Teplicích. Součástí prodeje nádražních budov má být i pražské hlavní nádraží, naopak se netýká pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně. U "Masaryčky" zatím nejsou vyřešeny vlastnické vztahy a převod brněnského nádraží komplikuje nedořešená otázka přesunu stanice do jiné lokality.

07. 04. 2016 V Praze zahájilo provoz nové Centrální dispečerské pracoviště (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila výstavbu technologických prostor Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze. Jedná se o projekt vytvářející předpoklady pro postupné zavádění centralizovaného dálkového řízení provozu v rámci celé železniční sítě ČR. „Do budoucna budeme řídit všechny hlavní tratě v celé republice jen ze dvou centrálních míst. Moravu už teď ovládáme z Přerova. Centrální dispečerské pracoviště v Praze nám umožní rozšířit v dalších letech síť dálkově řízených úseků na celkem 2 200 kilometrů v celých Čechách, a to nejen na koridorových tratích, ale i vybraných regionálních drahách v okolí Prahy,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Výstavba nového pracoviště řízení provozu byla v areálu na Balabence zahájena v dubnu roku 2014. V prostoru ohraničeném trojicí železničních tratí vyrostla budova s pěti nadzemními podlažními, z nichž tři nejvyšší jsou vyhrazena především pro dopravní dispečerské sály. V jednotlivých patrech budovy byly zřízeny kancelářské prostory potřebné pro organizování a řízení železniční dopravy. V budově je umístěno pracoviště dispečerů dopravní cesty, kde se bude centralizovat diagnostika od jednotlivých systémů pro každou řízenou oblast. Další kancelářské prostory byly zřízeny v prostoru technologického patra, kde je umístěna zejména údržba sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a provozních systémů budovy (klimatizace, vzduchotechnika atd.). Každý dispečerský sál je složen z postů řídicího dispečera, místního dispečera a operátora. V čele sálu jsou umístěny velkoplošné zobrazovací jednotky pro znázornění reliéfu kolejistě řízené oblasti. Podle schváleného harmonogramu bude na konci letošního roku řídit provoz z Balabenky 109 traťových dispečerů a 36 operátorů železniční dopravy, kteří se budou střídát v nepřetržitém pracovním režimu.

Projekt je v souladu s globálním cílem prioritní osy 1, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské dopravní síti TEN-T. Realizací stavby bude dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem CDP Praha činily 365 349 821 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až v maximální výši 263 335 604 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byla společnost Metrostav a.s.

| | |
|------------------------|---|
| Název stavby | CDP Praha |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| Zhotovitel | Metrostav a.s. |
| Termín zahájení | 04/2014 |
| Termín dokončení | 04/2016 |
| Celkové náklady stavby | 365 349 821 Kč bez DPH |
| Schválený příspěvek EU | 263 335 604 Kč |

07. 04. 2016 Jižní částí brněnského železničního uzlu se jezdí rychleji a komfortněji (Modřice – Brno-Horní Heršpice)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/modrice-brno-ukonceni.html>)

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila modernizaci trati v úseku mezi Modřicemi a Brnem-Horními Heršpicemi. Hlavním přínosem projektu je především zvýšení traťové rychlosti, ale navíc i větší pohodlí a bezpečnost cestujících. Modernizace trati mezi Modřicemi a Horními

Heršpicemi, která je součástí brněnského uzlu, zahrnovala rekonstrukci železničního svršku a spodku, modernizaci napájecího a trakčního vedení a v neposlední řadě také zvýšení traťové rychlosti. „Jedním z největších přínosů modernizace na jihomoravském koridoru bylo výrazné zvýšení traťové rychlosti, a to až na 160 km/h. To je předpokladem pro zkrácení jízdních dob, které jistě potěší cestující,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Součástí prací na zhruba tři kilometry dlouhé trati bylo také posílení bezpečnostních prvků. „Zrekonstruovali jsme úroňový přejezd v Modřicích, který je nyní zajištěn závorami se čtyřmi výstražníky, což výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti. Stavební práce zahrnovaly i modernizaci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení,“ upřesnil Jindřich Topol, výkonný ředitel společnosti Skanska.

Celkové náklady stavby s názvem Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo) činily 242 665 286 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava navržen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 180 543 017 Kč. Národní financování projektu zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem prací byla Skanska a. s.

| | |
|------------------------|---|
| Název stavby | Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo) |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| Zhotovitel | Skanska a. s. |
| Termín zahájení | 02/2015 |
| Termín dokončení | 11/2015 |
| Celkové náklady stavby | 242 665 286 Kč bez DPH |
| Schválený příspěvek EU | 180 543 017 Kč |

08. 04. 2016 Stát mění vlaky na Moravu. Nebudou se předjíždět, ustoupí soukromníkům (GVD 2016/2017, Ex2/R18)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-jizdni-rad-026-/eko-doprava.aspx?c=A160407_185825_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy chce od příštího jízdního řádu zásadně změnit provoz dálkových vlaků z Prahy na Moravu. Největší změny čekají především cestující ve státem objednávaných vlacích z Prahy do Olomouce a dál do Vsetína nebo Luhačovic. Stát přestane objednávat některé expresní vlaky, výrazně ale zkrátí dobu jízdy u rychlíků. Vyplývá to z materiálů, které z ministerstva dopravy na základě zákona o svobodném přístupu k informacím získalo Centrum pro efektivní dopravu (Cedop). Ministerstvo tyto plány potvrdilo. „Pro cestující jde o změny k lepšímu,“ říká Tomáš Záruba z Cedopu.

Změny se týkají linek Ex2 (vlaky kategorií Ex, EC a IC na Slovensko přes Vsetín a do Zlína a Veselí nad Moravou) a R18 (zastávkové rychlíky z Prahy do Luhačovic a Vsetína). Stát například vyslyšel nářky soukromých dopravců, kterým se nelíbilo, že České dráhy dostávají peníze na expresní vlaky z Prahy na Zlínsko. V příštím jízdním řádu proto už stát nechce vlaky IC Šohaj a Zlínský Expres, budou z nich obyčejné rychlíky s nepatrně delší dobou jízdy oproti stávajícím. Výměnou za to ale zrychlí ostatní rychlíky.

Ministerstvo tvrdí, že reaguje na změny v komerční dopravě. Soukromí dopravci v letošním jízdním řádu už výrazně rozšířili nabídku spojení ze Zlínska směrem do Prahy. „Naši objednávku jsme proto upravili tak, aby cestujícím přinesla co největší benefity a současně jsme co nejlépe zajistili dopravní obslužnost,“ vysvětlil mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar. Přímé spojení s Prahou v provozu Českých drah ale pro cestující ze Zlínska neskončí, už bude ale jen v kategorii rychlík. České dráhy navíc mohou s expresními vlaky dál jezdit na vlastní riziko, pokud budou chtít.

Zrychlí „plívy“, naopak EC zpomalí

Ještě větší změnou je ale zrychlení dosud značně pomalých rychlíků, které u spojů na větší vzdálenosti nebyly příliš konkurenceschopné s expresním segmentem. Nově zrychlí v relaci Praha – Přerov o téměř půl hodiny díky novému konceptu jízdního řádu. Budou zastavovat v menších stanicích jako dosud ve směru z Prahy až do České Třebové, pak ale projedou Zábřeh, Mohelnici a Červenku a zastaví až v Olomouci. Tím nebudou muset rychlíky, v železničním žargonu označované jako plívy, častěji čekat i na předjetí rychlejším vlakem. U některých rychlíků se tak dělo za cestu z Prahy do Olomouce čtyřikrát. Stanice v Olomouckém kraji budou nově místo rychlíků obsluhovat vlaky kategorie EC mířící na Slovensko, ty tím nepatrně zpomalí. Navrhované změny mají podporu

u dopravců i Zlínského a Olomouckého kraje. „Spojení Zlína s Prahou se tak časově přiblíží jízdě po dálnici, a po nasazení moderních vozů bude osobnímu automobilu důstojnou alternativou,“ chválí ministerstvo Tomáš Záruba z Cedopu. Podle něj ale stále chybí jednotný integrovaný tarif, který by lidem umožnil jet prvním vlakem bez ohledu na dopravce.

Soukromníci změny vítají, ČD je nekomentuje

Po zrušení státní objednávky vlaků linky Ex2 dlouho volají soukromníci. „Vítáme, že ministerstvo dopravy řeší souběhy a pokračuje v politice vyjímání linek ze závazku veřejné služby tam, kde je možné linky obsluhovat komerčně bez dotací,“ říká Petra Valentová z Leo Express. „Z našeho pohledu je záměr ministerstva dopravy jednoznačně chvályhodný. Starý koncept už byl dávno přežitý, toto je mnohem modernější a vhodnější řešení,“ dodal Jiří Schmidt z RegioJetu. České dráhy zatím nový jízdní řád nechtějí komentovat, protože přípravy jsou na začátku. „Jediné, co lze nyní asi potvrdit, je zájem zrychlit další vlaky na různých tratích,“ říká mluvčí Petr Štáhlavský.

12. 04. 2016 ČR získala přímé železniční spojení s přístavem Antverpy (Ústí nad Labem – Antwerpen)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/CR_ziskala_prime_zeleznicni_spojzeni_s_pristavem_Antverpy.htm)

České firmy mohou nově využívat přímou nákladní železniční linku, která spojuje Ústí nad Labem s druhým největším evropským přístavem v Antverpách. Expresní nákladní vlaky spojí obě místa za 26 hodin. Provoz linky dnes v Antverpách slavnostně zahájil zástupce belgického ministerstva dopravy, zástupce přístavu Antverpy a náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký. Nová pravidelná železniční linka představuje konkurenceschopnou a ekologickou alternativu silniční dopravě. Vlaky budou z obou destinací vyjíždět až třikrát týdně, jejich cesta bude trvat 26 hodin. „Přístav v Antverpách dosud není českými vývozci tolik využíván, je dobře, že nyní dostali novou alternativu pro námořní spojení, která je rychlá a dobře organizovaná. Přístav nyní navíc roste a rozšiřuje své služby,“ řekl náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký. Železniční spojení, na jehož provozu se podílí belgická společnost B Logistics s českým partnerem ČD Cargo, poskytne českým vývozcům novou možnost napojení na námořní dopravu v antverpském přístavu. Ten je velmi výhodnou destinací hlavně pro zámořské přepravy. Pro mnoho rejdavství jsou totiž Antverpy prvním i poslední přístavem v Evropě. Díky tomu se transportní čas pro zákazníky zkrátí např. v porovnání s přístavem Hamburg minimálně o 48 hodin. Přístav Antverpy přitom dosud není českými firmami příliš využíván.

ČR se otevřením přímé linky Antverpy - Ústí nad Labem napojila na baltsko-severomořský železniční koridor, díky kterému se urychlí i doprava do Rotterdamu či obchodních metropolí v severní Francii. Spojení mezi ČR a přístavem v Antverpách poskytne možnosti dopravy všech konvenčních nákladů. Do konce roku chce ČD Cargo na této lince přepravit asi 120 000 tun nákladu, což odpovídá 6 000 kamiónů. Jde o součást sítě tzv. systémových vlaků, prostřednictvím kterých belgický železniční dopravce SNCB Logistics nabízí mezinárodní přepravu formou jednotlivých zásilek a skupin vozů. Klienti mají možnost nakládky a vykládky ve 215 místech v Belgii a na téměř 1 000 místech v České republice. Informace o zavedení nové linky byla na českém trhu přijata s velkým zájmem a v současné době denně dochází poptávky na tyto přepravy.

13. 04. 2016 České dráhy zmodernizují interiér pendolina

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26479/>)

České dráhy plánují po více než desetiletém provozu rychlovlaků pendolino omlazovací kúru jejich interiéru. Jedny z nejoblíbenějších a nejvytíženějších vlaků Českých drah budou vybaveny novými koberci, čalouněním sedaček, dětským kinem a dalšími vylepšeními. „Každá ze souprav od zahájení svého provozu urazila okolo 3 milionů kilometrů a všechny dohromady přepravily 8 milionů cestujících. U cestujících jsou to jedny z nejoblíbenějších souprav a představují také nejrychlejší vlaky České republiky. Určitě je proto na místě provést revitalizaci jejich interiéru, aby mohly i nadále poskytovat nejvyšší kvalitu služeb, pro kterou jsou určeny,“ říká František Bureš, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek. Revitalizací interiéru po přibližně 10 až 15 letech provozu procházejí rychlovlaky také v zahraničí, například v Německu nebo ve Francii.

František Bureš upřesnil také rozsah úprav: „Revitalizací a přečalouněním projdou sedačky. V první třídě bude pro jejich čalounění použita pravá kůže v souladu se současným trendem u evropských rychlovlaků. Podlahy v oddílech pokryjí koberce. Ty například ve 2. třídě dosud nebyly. Určitě přispějí k příjemnějšímu prostředí a příjemnější zvukové pohodě uvnitř vozu. Cestující s malými

děti určitě přivítají zřízení dětského kina podobného, jaké je v rychlovlacích railjet. Nejvýznamnější novinkou ale bude určitě instalace GSM opakovačů pro zlepšení hlasových služeb mobilních telefonních operátorů uvnitř jedoucího vlaku. Bude to poprvé, kdy takové zařízení bude instalované v českých vlacích. Očekáváme, že ji ocení především obchodní klientela, která ve vlaku pracuje.“ Mezi další vylepšení pendolin bude patřit například inovovaný audiovizuální informační systém s dosazením monitorů LCD v oddílech cestujících, elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky cestujících jako jsou notebooky mobilní telefony nebo tablety, budou doplněny o konektory typu USB. Změna je plánovaná také u osvětlení, kde dojde k náhradě zářivek LED technologií s možností lepší regulace jeho intenzity. Velkou revitalizací projde také bistrovůz včetně rozsáhlejší výměny gastronomické technologie. Předpokládá se například výměna myčky nádobí, náhrada starší horkovzdušné trouby moderním konvektomatem a doplnění o další moderní kuchyňské vybavení, Novinkou by měly být také elektrické čističe obuvi. Pendolino je prvním vlakem u nás a jedním z mála v Evropě, který tuto praktickou službu nabídne. V současnosti se v jedné ze souprav ve voze číslo 6 už takové zařízení testuje. Redesign interiéru všech sedmi jednotek pendolina by měl proběhnout v letech 2017 a 2018 a České dráhy do ní předpokládají investovat cca 168 mil. Kč.

Vlaky SC Pendolino jsou dnes nejrychlejší spoje v České republice. Trasu mezi Prahou a Ostravou zvládnou za cca 3 hodiny průměrnou rychlostí cca 120 km/h. Dvakrát denně zajišťují také nejrychlejší a přímé spojení severní a střední Moravy se západními Čechami. Cesta z Ostravy do Mariánských Lázní trvá jen 5 h 40 minut a z Olomouce do Mariánských Lázní to je pouze 4 h 44 minut. SC Pendolino zajišťuje nejrychlejší vlakové spojení Čech a Moravy se severním a východním Slovenskem. SC Pendolino Košičan jezdí 1x denně a cesta z Prahy do Popradu-Tater mu trvá 6 h 16 minut a do Košic 7 h 22 minut.

13. 04. 2016 Lokomotivy Siemens Vectron rozšíří lokomotivní park ČD Cargo

Zdroj: ČD Cargo, a.s. (https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZFZ6uHkBH/content/lokomotivy-siemens-vectron-rozsiri-lokomotivni-park-cd-cargo)

Dne 13. dubna 2016 byla slavnostně podepsána smlouva mezi ČD Cargo, a.s. a společností Siemens Česká republika na dodávku prvních pěti interoperabilních lokomotiv řady Vectron. „Rozhodnutí o nákupu nových interoperabilních lokomotiv je součástí dlouhodobé strategie ČD Cargo, resp. naplňování jednoho ze zásadních cílů společnosti, kterým je expanze na zahraniční trhy,“ komentuje Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, a.s., podpis smlouvy a dodává: „Chceme-li si udržet náš tržní podíl a pozici jednoho z nejvýznamnějších evropských dopravců, je obnova vozidlového parku nezbytná a tyto lokomotivy jsou první, nikoliv však jedinou významnou investicí v této oblasti.“ Slavnostního aktu se zúčastnili všichni členové představenstva ČD Cargo, a.s., i předseda dozorčí rady ČD, a.s., Pavel Krtek. Podpis smlouvy je završením několikaměsíčního výběrového řízení a složitých obchodních jednání. „Velmi nás těší, že se společnost ČD Cargo, jeden z nejvýznamnějších hráčů na středoevropském trhu železniční přepravy zboží, rozhodla pořídit pět nových lokomotiv a rozšířila tak skupinu dopravců, kteří u společnosti Siemens objednali dohromady již více než 300 lokomotiv Vectron,“ uvedl Roman Kokšal, ředitel divize Mobility, Siemens Česká republika.



Lokomotivy Siemens Vectron budou schopné provozu nejen ve všech sousedních zemích, ale také např. v Maďarsku nebo Rumunsku. Jejich nasazení se očekává na vlacích s automobily mezi Slovenskem, Českou republikou a Německem i na dalších mezinárodních spojích. Již nyní je možné se s lokomotivami ČD Cargo setkat na Slovensku a v Polsku a v omezené míře pak i v Maďarsku a Rumunsku. „Nové Vectrony ČD Cargo budou splňovat ty nejpřísnější evropské standardy a stanou se nejmodernějšími hnacími vozidly v celé naší flotile,“ doplňuje Ivan Bednárik. Lokomotivy Vectron budou vybaveny standardem ETCS, GSM-R, vozovou diagnostikou a dále např. moderním kamerovým systémem. První lokomotiva v korporátních barvách dopravce ČD Cargo by měla být veřejnosti představena na mezinárodním veletrhu železniční techniky Czech Raildays v červnu tohoto roku v Ostravě. Dodávka dalších strojů bude následovat do konce tohoto roku.

Lokomotiva Vectron díky svému vysokému výkonu 6,4 MW umožní efektivně přepravovat i těžké vlaky na tratích, které jsou zatíženy hustým provozem osobních vlaků. V základním dodávaném provedení je lokomotiva vybavena pro provoz v sedmi státech střední a východní Evropy, což umožní výrazně zrychlit přeshraniční přepravu bez tradiční nutnosti výměny lokomotivy na hranicích. Vzhledem k modulární koncepci lokomotivy může být lokomotiva dovybavena pakety pro provoz v dalších zemích.

13. 04. 2016 Vlaky Českých drah dostanou evropský vlakový zabezpečovač ETCS (663 vozidel)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26480/>)

Až 663 železničních kolejových vozidel vybaví České dráhy mobilní částí železničním bezpečnostním systémem ETCS Level 2. Díky komunikaci mezi traťovým a vlakovým zařízením dojde k dalšímu zvýšení bezpečnosti na českých tratích. Nový zabezpečovací systém umožňuje včasné zastavení vlaků před návěstí stůj i při indispozici strojvedoucího, stejně jako snížit rychlost vlaku před jízdou do odbočky nebo před snížením traťové rychlosti například před obloukem o malém poloměru s výrazně nižší rychlostí oproti předchozímu úseku. „Bezpečnost vlaků Českých drah je naší prioritou. Již nyní máme vybaveno 1 191 vozidel evropským komunikačním systémem GSM-R a 1 535 vozidel národním radiokomunikačním zařízením typu TRS. To umožňuje i výpravčím nebo dispečerům zastavit vlaky při mimořádné události i na dálku tzv. generálním stopem a významně to přispívá k vysoké bezpečnosti české železnice,“ říká předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek a vysvětluje přínosy nového zabezpečovacího systému: „Nejmodernější interoperabilní zabezpečovací systém ETCS bezpečnost našich vlaků ještě zvýší. Systém například dokáže včas zastavit vlak ještě před návěstí stůj, před „červenou“, za kterou může být další vlak. Při rychlosti 160 km/h tak musí spustit brzdy stovky metrů dopředu. Eliminuje také lidské chyby v případě jízdy sníženou rychlostí do odbočky například při vjezdu do stanic nebo na trati před výrazným snížením rychlosti při jízdě do oblouku o malém poloměru. Zabránil by například nehodě, která se stala před několika lety v Ústí nad Labem, kdy strojvedoucí vjel na výhybky omylem vyšší rychlostí, než měl povoleno, a vlak proto vykolejil,“ dodal Pavel Krtek.

České dráhy plánují dosadit mobilní část zabezpečovacího systému ETCS na 663 vozidel celkem 33 typů. Tento výčet zahrnuje například nejrychlejší lokomotivy a elektrické jednotky řady 151, 371, 380, 660/661 (InterPanter) a 680 (pendolino), elektrické jednotky CityElefant nebo RegioPanter, řídicí vozy netrakových jednotek railjet a další lokomotivy, jednotky a řídicí vozy. Předpokládaná výše zakázky je 6,6 miliardy Kč a až 85 % z její výše může být spolufinancován evropským fondem CEF, který podporuje projekty v oblasti propojování evropských dopravních a komunikačních sítí. Vybavení českých vlaků mobilní částí ETCS je také v souladu s Národním implementačním plánem zavádění evropského řízení železničního provozu ERTMS.

V rámci pilotního ověření ETCS v České republice (úsek Poříčany – Kolín) byl tento systém již dříve instalován na tři další vozidla (151.008, 362.166 a 471.042). Vlakový zabezpečovací systém ETCS budou moci vozidla využívat na páteřní železniční síti v České republice. SŽDC jej bude postupně zavádět nejméně na 2 000 kilometrech tratí. V současnosti probíhá jeho instalace například na 1. koridoru mezi Kolínem a Břeclaví.

Co je ETCS

ETCS (European Train Control System) je zkratka pro evropský vlakový zabezpečovací systém. Je jednou ze součástí ERTMS. Měl by postupně nahradit cca 20 různých národních systémů vlakových zabezpečovačů a tak umožnit vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměn hnacích vozidel na hranicích, popřípadě bez nutnosti vybavení hnacích vozidel různými národními systémy. Počítá se s jeho rozšířením především na vysokorychlostních tratích a tranzitních koridorech, do budoucna by měl nahradit všechny stávající národní systémy.

Cílem zavedení ETCS není pouze spojení řízení a zabezpečení jízdy vlaků a přivést tyto systémy na současnou úroveň techniky, ale také snížení nákladů na údržbu a provoz traťové části, odstranění množství národních zabezpečovacích systémů, a tím umožnění interoperability vozidel na evropských železnicích, zvýšení propustnosti tratí a zvýšení traťových rychlostí.

Hlavním úkolem ETCS stejně jako každého jiného vlakového zabezpečovače je zajištění bezpečnosti vlakové dopravy a aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího. Na základě přenášených informací kromě dodržování návěstí, respektive v případě ETCS oprávnění k jízdě (MA - movement authority), které obsahuje zejména informaci o délce úseku, pro který je MA platná, a o maximální rychlosti v daném úseku vyplývající z postavené jízdni cesty, sleduje tento zabezpečovač ještě další ukazatele, např. maximální traťovou rychlost v daném úseku, maximální rychlost vlaku, dodržení trasy vlaku, směr jízdy, přechodnost vlaku pro daný úsek, dodržení přechodných omezení. Zařízení ETCS se skládá z traťové a vozidlové části. Informace mezi nimi probíhají v podobě datových přenosů.

13. 04. 2016 Část kolejíště ve stanici Česká Třebová prošla rekonstrukcí (seřaďovací nádraží, směrová skupina)

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

Správa železniční dopravní cesty zrekonstruovala železniční svršek a přilehlé výhybky tzv. čtvrtého svazku směrové skupiny nákladního nádraží v železniční stanici Česká Třebová. Projekt se podílel na naplnění globálního cíle prioritní osy 1 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské dopravní síti TEN-T. Součástí projektu byla úprava železničního spodku a svršku v oblasti kolejových brzd a v kolejových rozvětveních, dále rekonstrukce kolejových brzd na směrových kolejích. Došlo rovněž k úpravám zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, rozvodů vzduchotechniky a místní kabelizace. Rekonstrukcí prošla i trafostanice, trakční vedení a osvětlení směrových kolejí. Stavbaři také instalovali nový systém elektrického ohřevu výhybek a doplnili systém dálkové diagnostiky. „Česká Třebová tvoří důležitý železniční uzel na jedné z nejvytíženějších tratí v České republice: Praha – Kolín – Česká Třebová. Hlavním cílem rekonstrukce směrových kolejí bylo zvýšení propustnosti stanice a zajištění větší provozní spolehlivosti kolejíště a bezpečnosti provozu,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Výměnou stávajících pneumatických kolejových brzd za moderní hydraulické se snížily provozní i energetické náklady. Nové brzdy na 4. svazku jsou zárodkem modernizace celého spádoviště a umožňují začlenění do nového systému KOMPAS pro budoucí zabezpečení spádoviště.

Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová činily 316 639 211 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 247 509 701 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byla společnost Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.

| | |
|------------------------|--|
| Název stavby | Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| Zhotovitel | Chládek a Tintěra, Pardubice a.s. |
| Termín zahájení | 5/2014 |
| Termín dokončení | 12/2015 |
| Celkové náklady stavby | 316 639 211 Kč bez DPH |
| Schválený příspěvek EU | 247 509 701 Kč |

13. 04. 2016 Začíná předepra opravy Fantovy budovy. Má již velké zpoždění (Praha hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1754317-zacina-predepra-opravy-fantovy-budovy-ma-jiz-velke-zpozdeni>)

Restaurátoři dokončili průzkum jedné z největších secesních památek v Česku – Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Vzápětí začali čistit fasádu jedné ze dvou věží. Zahájili tím předepra k dlouho odkládané rekonstrukci historické budovy, která v posledních desetiletích chátrá mezi kolejíštěm a magistrálou. Stavební práce by měly začít za měsíc. Ve druhé polovině minulého desetiletí prošla velkou proměnou nová odbavovací hala hlavního nádraží v Praze. Naděje, že vzápětí prokoukne i historická budova nad ní, však byla lichá. Italská společnost Grandi Stazioni, která za to, že stanici opraví, dostala její prostory od Českých drah do dlouhodobého pronájmu, se do opravy Fantovy budovy pustí až nyní. Bezprostředně totiž hrozí, že pro neplnění podmínek kontraktu přijde firma o celé nádraží.



Dokončí Grandi Stazioni opravu? Hrozí jí výpověď

Oprava secesní nádražní budovy měla skončit letos v říjnu. Ve skutečnosti začne v květnu, je proto zřejmé, že v termínu hotová nebude. České dráhy již dříve pohrozily, že pokud oprava nezačne, nájemní smlouvu uzavřenou na 30 let ukončí. O to však Grandi Stazioni nestojí. „Vyjednáváme o prodloužení termínu do konce roku 2018,“ uvedl mluvčí italské společnosti Martin Hamšík. Stanice Praha hlavní nádraží – nádraží prezidenta Wilsona však navzdory někdejší výhradám, které se týkaly nájemní smlouvy, má letos převzít Správa železniční dopravní cesty. I s jejími zástupci bude Grandi Stazioni jednat o udržení kontraktu a prodloužení termínu na rekonstrukci historické části stanice. SŽDC ale zatím nechce předjímat, zda italské firmě vyjde vstříc, a nechá ji v pronájmu, i když

nedodrží termín oprav. Italská společnost – jejímž většinovým vlastníkem je Ferovia dello Stato (FS), tedy italský protějšek SŽDC – však věří, že se dohodne s kterýmkoli majitelem nádraží. „Pokud bychom tomu nevěřili, nepouštěli bychom se do dalších fází oprav,“ podotkl Hamšík.

Restaurátoři již čistí fasádu

Bez ohledu na to, jak složitá jednání budou, zdá se, že samotnou rekonstrukci Fantovy budovy již nic nezastaví. Restaurátoři začali čistit fasádu na jedné z věží. Propracovávají se k autentické barvě a do původního stavu začínají vracet sochy. Velkou část výzdoby budou muset vytvořit znovu. Fasáda Fantovy budovy je velmi komplexní, jsou na ní části dřevěné i kamenné. Nejvíce práce ale bude se spárami. Zalité jsou směsí cementu s asfaltem, což se restaurátorům nelíbí. „Bohužel byly takto očištěny všechny spáry při poslední opravě v 80. letech,“ řekl restaurátor Jarmil Plachý. Současně s rekonstrukcí Fantovy budovy bude pokračovat i oprava zastřešení nástupišť, kterou ovšem zajišťuje SŽDC. Již od minulého roku je kvůli ní na nádraží částečná výluka. Hotová by měla být v polovině příštího roku. V roce následujícím počítá Grandi Stazioni s dokončením prací na Fantově budově.

Nádraží na pomezí tří čtvrtí stojí 145 let

Nádraží, které původně neslo jméno císaře Františka Josefa, stojí na pomezí Nového Města, Vinohrad a Žižkova od roku 1871. Majestátní secesní budova ale nahradila původní novorenesanční stavbu až na počátku 20. století. Tehdy již nádraží císaře Františka Josefa směřovalo k pozici nejvýznamnější železniční stanice ve městě. K původnímu nádraží, na kterém ukončila společnost Dráha císaře Františka Josefa svoji pražskou odbočku z trati Vídeň – Cheb, se totiž postupně napojily i trati z dalších směrů: od Plzně, Turnova a prostřednictvím hrabovské spojky i hlavní trať z Olomouce. Velkými proměnami prošlo nádraží v 70. letech, kdy vznikla nová odbavovací hala, i na přelomu 80. a 90. let, kdy přibyla tři nová nástupiště. V minulém desetiletí rekonstruovali dělníci nové odbavovací haly i nástupiště a podchody pražského hlavního nádraží. Jediné, co zbývá, jsou Vrchlického sady – proslulý „sherwood“, který je přímo u hlavního vchodu. V budoucnu by tam měly jezdit i tramvaje. Opravu Vrchlického sadů však nemá na starosti ani SŽDC, ani Grandi Stazioni, nýbrž Praha 1. Ta se k ní zatím nechystá.

14. 04. 2016 České dráhy shání nové vlaky za 10 miliard, nechtějí už žádná kupé

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-shani-nove-vlak-y-za-deset-miliard-d6y/eko-doprava.aspx?c=A160414_101435_eko-doprava_suj)

České dráhy vypsaly tři největší soutěže v historii firmy na nákupy nových vlaků. Jejich hodnota přesahuje 10,6 miliardy korun. Státní dopravce se tak chce připravit na situaci, kdy začnou proudit do české železnice ve velkém evropské dotace na pořízení nových vozů. Soutěž ale možná vyhlásí zbytečně. Ministerstvo dopravy vážně zvažuje plán, že by vlaky nakoupilo za dotace samo a pak je dopravcům půjčovalo.

České dráhy (ČD) vypsaly ve středu soutěže na rámcové smlouvy na dodávku až padesáti kusů moderních expresních vozů pro mezinárodní dálkovou dopravu, které mají zvládnout rychlost 200 kilometrů v hodině, ale také 20 elektrických jednotek pro vnitrostátní rychlíky a 30 dieselových jednotek pro rychlíky. Rámcová smlouva neznamená, že České dráhy odeberou všechny vozy. „Vypisujeme soutěže na nová vozidla, abychom byli připraveni na soutěže a kontrakty ministerstva dopravy na zajištění dopravní obslužnosti na dálkových linkách,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Vypsání soutěže ve větším objemu vozů by mělo přilákat víc zájemců než v minulosti. Zejména u elektrických jednotek totiž prakticky získala monopol Škoda Transportation tím, že České dráhy vypisovaly postupně zakázky na menší počet vlaků a zahraničním výrobcům se nevyplatilo kvůli pár jednotkám své vlaky v České republice schvalovat. „Naše společnost očekává, že větší objem vypsaných soutěží osloví více renomovaných dodavatelů moderních vlaků, kteří se soutěže zúčastní. Díky tomu by mohly České dráhy vysoutěžít velmi výhodné podmínky budoucích kontraktů,“ řekl Štáhlavský.

Nové vozy a jednotky mají být plně klimatizované, budou mít informační portály či připojení k wifi. Nejméně utratí ČD podle plánu za klasické vagóny: koupí jich 50, odhadovaná cena je 2,175 miliardy korun. „Požadované vozy musí odpovídat současným nejvyšším standardům a uspořádání vnitřního interiéru musí odpovídat našemu aktuálnímu design manuálu,“ popisuje řešení vozů Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Samozřejmě proto bude klimatizace, audiovizuální informační systém s LCD monitory v oddílech cestujících, sklopné stolky u míst za sebou a větší stolky u míst proti sobě, klasické elektrické zásuvky i USB konektory pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony. Ve vozech bude k dispozici také wifi připojení k internetu,“ dodal Štěpán. Nákup nových vozů ukazuje i další trend

ve vlacích, z nich by měly zmizet oddílové vozy, tedy s kupé. Všechny nové vagony budou mít takzvané velkoprostorové uspořádání. „Je to trend, třeba Švýcarsko nemá jiné uspořádání už čtyřicet let,“ podotkl Štáhlavský.

Čtyři miliardy chtějí České dráhy utratit za nové motorové jednotky pro rychlíky na neelektrifikovaných tratích, u nich bude požadovat částečnou nízkopodlažnost a rychlost nejméně 140 kilometrů v hodině. Největší část peněz plánují České dráhy utratit za dvousystémové elektrické jednotky pro vnitrostátní rychlíky, na ně má dopravce vyčleněno 4,6 miliardy korun. Podobnou soutěž chystá i Regiojet, ten ale plány ministerstva pořídít vozidla a pak je půjčovat vítá. „V případě, že by vláda neschválila postup navržený ministerstvem dopravy a prosadil se nákup do majetku dopravce, jsou RegioJet a další dopravci připraveni okamžitě vyhlásit identická výběrová řízení na pořízení souprav jako České dráhy,“ dodal šéf Regiojetu Radim Jančura.

14. 04. 2016 Plošiny pro vozíčkáře zůstaly ČD. RegioJet nechce platit tisíce za použití

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/plošiny-pro-vozickare-zustaly-cd-regiojet-nechce-platit-tisice-za-pouziti-1288208>)

Dopravce RegioJet nechce platit Českým drahám za používání plošin pro nástup vozíčkářů. Dráhy účtují za standardní nástup a výstup jednoho imobilního cestujícího RegioJetu cca 3 600 korun a v případě objednání plošiny až v den jízdy 5 445 korun. RegioJet usiluje o to, aby plošiny byly stejně jako nádraží převedeny na stát a mohli je tak volně užívat i ostatní dopravci. „Žádáme ministerstvo dopravy, aby situaci narovnal a plošiny pro vozíčkáře byly součástí majetku stanic – dostupné pro všechny dopravce,“ uvedl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. České dráhy převedou nádraží za 3,31 miliardy korun zpátky na stát, tedy na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Podle Ondrůje se při převodu na plošiny určené pro nástup imobilních cestujících zapomnělo, týká se to například i frekventovaného nádraží v Otrokovicích na Zlínsku. „Je nesmysl, aby plošiny, které se pořídily navíc z veřejných peněz, ze sbírek a darů, zůstaly v majetku jednoho z dopravců a cestující ostatních dopravců je nemohli využívat. Přece je nesmysl, aby například na důležitém nádraží v Otrokovicích měl každý dopravce svoji vlastní plošinu se svým vlastním zaměstnancem, když tam plošina dneska je a měla by být standardní součástí staničního vybavení,“ uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura.

Příspěvky od samospráv

Podle Ondrůje na plošiny pro vozíčkáře často přispívala i města a obce, aby se jejich občané cestující na invalidním vozíku pohodlně a bezpečně dostali do vlaku, a to bez ohledu na to, o jakého dopravce jde. „I v zahraničí, například na Slovensku, jsou plošiny součástí vybavení stanic, které slouží všem dopravcům, a neměly by být předmětem nesmyslného konkurenčního boje,“ řekl Ondrůj. Apelovat na převod plošin by podle něj měla i města a obce. Dálkové vlaky RegioJet zajíždějí do Zlínského kraje od loňského prosince, kdy začaly spojit Staré Město a Zlínsko s Olomoucí, Prahou a dalšími městy v České republice. Spoj doplnil dříve zavedené linky, kdy cestující z regionu mohou využívat pro cesty do Prahy kombinaci autobusů Student Agency a vlaků RegioJet jedoucích z Olomouce.

14. 04. 2016 Českem projíždí legendární Albatros s Husákovým vagonem (498.104)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/legendarni-lokomotiva-albatros-placti-ceskem-fqu/eko-doprava.aspx?c=A160414_150655_eko-doprava_suj)

Železniční fanoušci mají po dlouhé době možnost na českých kolejích vidět nejrychlejší parní lokomotivu, která kdy jezdila v pravidelném provozu po českých a slovenských kolejích. Albatros míří z Moravy přes Čechy do Německa, kde se v Drážďanech zastaví na očekávaném srazu železničních legend. Speciální vlak vyrazil odpoledne z Bratislavy a dojde v pátek ráno do Drážďan na velké mezinárodní setkání historických lokomotiv. V jeho čele je rychlíková lokomotiva 498.104 přezdívaná Albatros. Do Česka se podívá stejný Albatros po dvou letech, naposledy byl v červnu 2014 na tradičním srazu parních lokomotiv v Lužné u Rakovníka.



Albatros 498.104 je rychlíková lokomotiva z roku 1954, po rozdělení Československa zůstala v Bratislavě a tam se o ní starají členové občanského sdružení Albatrosklub. Stejný typ lokomotivy s označením 498.106 je držitelem československého rychlostního rekordu: v srpnu 1964 dosáhla na zkušebním okruhu ve Velimi rychlosti 162 kilometrů v hodině. Ta stojí v depozitáři Národního technického muzea v Chomutově.

Albatros potáhne další unikátní vůz – salonní vůz číslo 84 z roku 1971, který dodala vagonka Bautzen v NDR pro Gustáva Husáka poté, co došlo k rozdělení funkcí prezidenta republiky a prvního tajemníka ÚV KSČ. Vůz je částečně pancéřovaný, oproti jiným salonním vozům ale neoplývá příliš velkým přepychem, interiér je vyvedený v kombinaci umakartu a koženky.

Na hranice vlastním pohonem, dál s dieselem

Zvláštní vlak, který má v Česku na starosti soukromý dopravce MBM Rail, by do Prahy měl dorazit ve čtvrtek kolem deváté hodiny. Po přestávce v Libni se vydá netradiční trasou dál na sever. Pojede k Masarykovu nádraží a odbočí na Negrelliho viadukt, pak už po běžné trase přes Bubny a Bubeneč dál na Děčín. V Německu už nepojede vlastní silou. „Němci vyžadují kvůli bezpečnosti zabezpečovač, který Albatros nemá, proto soupravu od hranic potáhne dieselová německá lokomotiva,“ říká Jiří Mužík z MBM Rail. Velkého parního festivalu v Drážďanech se zúčastní i další česko-slovenské historické lokomotivy: plzeňská Šlechtična 475.111 a motorový Hektor T 435.003 z Čerčan, který se k Albatrosu připojí v Libni. Parní festival začíná v Drážďanech v pátek a končí v neděli. Kromě přehlídky lokomotiv budou součástí i historické jízdy parních vlaků, celkem jich je naplánováno 33. Jedna z nich povede z Drážďan do Děčína a zpět. Kompletní program akcí v Drážďanech je dostupný na stránkách akce <http://www.igbwddresdenaltstadt.de/index.php/DE/8-deutsch/188-8-dresdner-dampflokotreffen>.

15. 04. 2016 Ťokův úřad potřebuje kanceláře navíc, České dráhy se musí stěhovat

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/tokuv-urad-potrebuje-kancelare-navic-ceske-drahy-se-musi-stehovat-1288240>)

České dráhy se musejí vyrovnat s požadavky nadřízeného ministerstva dopravy na další kancelářské prostory. Obě státní instituce se dělí o historickou budovu na vltavském nábřeží, ministerstvo ale jako majitel nyní žádá pro své potřeby na úkor drah 34 kanceláří. Tím to ale nemusí skončit. „Aktuálně jednáme o tom, kdy nám budou kanceláře vráceny,“ sdělil mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Úřad chce do místností po drážních zaměstnancích nastěhovat lidi z Ředitelství silnic a dálnic, kteří mají na starosti elektronické myto. Ti nyní sídlí v nájmu v ulici Zelený pruh. Prostorové napětí v rozlehlém domě u Vltavy vzniklo kvůli loňskému nastěhování úřadu vicepremiéra pro vědu výzkum a inovace. Na nábřeží navíc směřují i lidé úřadu zvaného Národní kontaktní místo. Na tyto pohyby doplácí České dráhy, jejichž představenstvo už nastalou situaci projednávalo. Dopravce nyní hledá vhodné komerční prostory k pronájmu, podle informací deníku E15 má v hledáčku mimo jiné 900 metrů čtverečních otevřeného kancelářského velkoprostoru v soukromé budově naproti ministerstvu.



Nájem za 35 milionů

„České dráhy jakožto nájemce budou respektovat záměr vlastníka budovy, kterým je ministerstvo dopravy,“ řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Dráhy ministerstvu platí ročně na nájmu zhruba 35 milionů korun. Kvůli stěhování ale panuje mezi zaměstnanci drah zlost, neboť železničáři považují budovu historicky za svou. Za první republiky údajně na stále se prodávající stavbu tehdejšího ministerstva železnic nemalou měrou přispívali právě řadoví železničáři. Za socialismu si budovu přivlastnilo vedení KSČ, po sametové revoluci ji vlastnily dráhy, po transformaci drah ji zákon přičkl ministerstvu. V užívání měla zůstat oběma stranám. Dráhy přitom kdysi zvažovaly výstavbu vlastního sídla v areálu hlavního nádraží, plány ale prozatím skončily u ledu.

15. 04. 2016 Slezský Semmering opět osiřel, začal druhý pokus o jeho opravu (Bludov – Jeseník)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1755505-slezsky-semmering-opet-osirel-zacal-druhy-pokus-o-jeho-opravu>)

Trať z Bludova do Jeseníku po půl roce znovu osiřela. Začal druhý pokus o její rekonstrukci. Kvůli tomu předchozímu byla i loni výluka, během které však vybraný dodavatel sdělil Správě železniční dopravní cesty, že práci nezvládne. Trať přes Ramzovské sedlo, známá též jako Slezský Semmering, je magnetem pro turisty. Vlaky je přivázejí na úpatí Hrubého Jeseníku, z vlaku stačí vystoupit a vyrazit do hor. „Je to spojnice s Olomoucí, Brnem, Prahou,“ podotkla místostarostka Ostružné Miroslava Bendeková. Letošní léto však vlaky turisty vozit nebudou. Nebudou totiž jezdit vůbec, výluka je naplánovaná na celý zbytek platnosti jízdního řádu, tedy do druhého prosincového víkendu. Původně

začala výluka spojená s náhradní autobusovou dopravou již loni o prázdninách, stavební firma ale práce vzdala. Sdělila SŽDC, že stavbu neuzvládne. Železničáře to překvapilo. „Někdy se může stát, že se stavba prodlouží v řádu dnů nebo i týdnů, ale nepamatuji si případ jako tento, že by došlo k úplnému odstoupení od smlouvy,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Součástí prací na trati má být kromě rekonstrukce kolejí či přejezdů také modernizace pěti nádraží. Příznivci Slezského Semmeringu s počátkem letošního jízdního řádu posmutněli. Všechny rychlíky, které tudy jezdí, přeznačily ČD na spěšné vlaky. Trať se totiž do té doby pyšnila nejvýše položenou rychlíkovou stanicí na Moravě, resp. ve Slezsku Ramzovou (v celém Česku zastavují rychlíky nejvýše ve Špičáku na Šumavě). Nyní však vychází najevo smysl změny – vlaky bez ohledu na kategorii by po trati měly znovu projet až v novém. Trať ze Šumperku, resp. Bludova do Jeseníku vznikla ve dvou etapách. Starší její část vede ze Šumperku do Hanušovic a dále do Lichkova, společnost Moravská pohraniční dráha ji zprovoznila v roce 1873. Až o patnáct let později přistavěla Rakouská společnost místních drah horský úsek z Hanušovic přes Ramzovou do Jeseníku a dále do polských Glucholaz. Dnes však vede hlavní směr právě na Jeseník, zatímco po původní trati do Lichkova jezdí jen hrstka víkendových vlaků.

15. 04. 2016 Před 30 lety přijel do Československa první luxusní klimatizovaný vlak

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26501/>)

Přesně před 30 lety, 14. dubna 1986, přijela do tehdejšího Československa první luxusní klimatizovaná souprava. Jednalo se o tzv. „luxusní vlak DR“, východoněmeckých železnic Deutsche Reichsbahn, který od léta zajišťoval pravidelnou dopravu mezi Berlínem a Prahou. Ve stejném roce nasadily také tehdejší Československé státní dráhy své první skutečně moderní osobní vagóny. Luxusní vlak DR, východoněmeckých železnic, přijel z Drážďan přes Děčín a Ústí nad Labem do Prahy poprvé 14. dubna 1986 v rámci zkušební jízdy. V květnu vykonal ještě jednu zkušební cestu po odklonové trati ze Žitavy přes Varnsdorf a po pravém břehu Labe přes Litoměřice a Mělník do Prahy-Libně a Prahy Holešovic a po vydání souhlasu byl od léta nasazen na vlak InterExpress Progress z Berlína Lichtenbergu do pražských Holešovic. Tento vlak se stal na dva roky nejluxusnějším vlakem ve východním bloku socialistických států a jako jediný u nás snesl srovnání se západoevropskými expresy InterCity. Souprava vlaku se skládala ze tří zbrusu nově konstruovaných vozů 1. třídy a 7 vozů 2. třídy. Ty byly poprvé u nás klimatizované, vybavené vlakovým rozhlasem a měly netradiční velkoprostorové uspořádání s většinou míst za sebou jako v letadle. Do té doby u nás jezdily pouze rychlíkové vagóny s klasickými uzavřenými oddíly. Novinkou byly také podvozky GP 200 s magnetickými brzdami, na jejichž vývoji se podíleli i čeští odborníci. Díky tomu mohly dosahovat rychlost až 200 km/h.

Progress, jediný luxusní vlak na východ od železné opony, jezdil mezi berlínským Lichtenbergem a pražskými Holešovicemi 5 hod. 45 minut. V současnosti na této trase jezdí šest párů komfortních vlaků EuroCity většinou s českými klimatizovanými soupravami, ale také například s Wi-Fi připojením k internetu a dalšími službami, které nebyly na konci 80. let ještě obvyklé. Cestu z pražských Holešovic na berlínský Südkreuz dnes stihnou o hodinu a půl rychleji, za 4 hod. 14 minut.

Moderní vagóny zaměřily do Československa

Před 30 roky, v roce 1986, obdržely také tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) první sérii moderních osobních vozů typu UIC-Z podle mezinárodních standardů. Tyto vagóny jsou skoro o 2 metry delší než starší dosud dodávaný typ. Byly vybaveny také zbrusu novými podvozky GP 200 s kotoučovou brzdou a jako jedny z mála vozů u ČSD mohly jezdít rychlostí 160 km/h. Pro cestující ve 2. třídě byly největší změnou nové jednotlivé polohovatelné a textílem čalouněné sedačky, které nahradily dosavadní koženkové lavice. I nadále však bylo v oddílech 8 míst, na rozdíl od 6 míst v západní Evropě. Více sedaček bylo na konci 80. let potřeba kvůli přeplněným vlakům, kdy se běžně i na velké vzdálenosti jezdilo „na stojáka“. ČSD proto tehdy nemohly nasadit větší ale méně kapacitní vůz, než dosud na svých expresech užívaly. Další novinkou pro cestující pak byly například představné dveře ovládané madlem, na rozdíl od dosud užívaných tzv. otočných nebo lámacích dveří. Vozy však tehdy ještě nebyly vybaveny mnoha dnes obvyklými věcmi, jako jsou elektrické zásuvky, WC s uzavřeným systémem nebo klimatizace. ČSD od roku 1986 do roku 1988 obdržely celkem 230 moderních osobních vozů 4 různých řad. Nasadily je na tehdy nekomfortnější a nejrychlejší vlaky Československa jako byly Ostravan, Košičan, Slovenská strela nebo Tatan. Po zániku Československa byly rozděleny mezi České dráhy a Železnice Slovenské republiky. Tyto vozy jsou u Českých drah dodnes v provozu, ale během své životnosti už prošly kompletní přestavbou.

Dnes jsou v provozu stovky klimatizovaných vozů

V současnosti disponují České dráhy více než 300 moderními vozy typu UIC-Z, které jsou v drtivě většině vybaveny také klimatizací, uzavřeným systémem WC, elektrickými zásuvkami a desítky z nich

také připojením k internetu prostřednictvím palubní Wi-Fi. Kromě toho jsou v provozu i stovky dalších modernizovaných vozů nebo moderních vozů ucelených jednotek jako jsou railjety, pendolina nebo InterPantery, které cestujícím nabízejí stejný komfort. České dráhy tak nyní disponují více než tisícovkou klimatizovaných vozů, z toho je přes 570 klimatizovaných vozidel v dálkové dopravě a více než 420 dalších jich slouží v regionálních vlacích.

15. 04. 2016 Pardubický kraj začne shánět dopravce pro své vlaky, nikoli však v soutěži

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1756387-pardubicky-kraj-zacne-shanet-dopravce-pro-sve-vlak-y-nikoli-vsak-v-soutezi>)

Pardubický kraj zadá nové smlouvy na desetiletý provoz vlaků bez otevřené soutěže. Radní pro dopravu Jaromír Dušek (SPO) považuje jejich pořádání za příliš riskantní. Kraj ale nevyločil, že by mohl oslovit více dopravců. Novou smlouvu s některým ze železničních dopravců bude muset Pardubický kraj uzavřít až od roku 2019, již nyní ale začne kontrakt připravovat. Prvním krokem musí být oznámení v Úředním věstníku Evropské unie, které chce region vyvěsit do konce měsíce. Smlouvy však zadá přímo, bez veřejné soutěže. „Výběrové řízení podle našeho názoru vůbec nic neřeší. A hlavně, když vidíme komplikace, které mají některé kraje s objednávkou autobusové dopravy, s odvoláními a strašně zdlouhavým řešením Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, tak by mohl uplynout termín roku 2019,“ uvedl radní Dušek. Vyjádřil se tedy docela opačně než představitelé Libereckého kraje, kteří se – po zkušenostech s provozem vlaků již na dvou souborech tratí, o které dopravci soutěžili – chystají na další tendry. „Budeme soutěžit linku z Liberce přes Českou Lípou do Děčína a Ústecký kraj linku z Lovosic přes Litoměřice do České Lípy,“ nastínil jednatel krajského organizátora dopravy společnosti Korid LK Pavel Blažek.

V Pardubickém kraji má za sebou železnice turbulentní období. Všechny regionální železniční linky v Pardubickém kraji obsluhují České dráhy, během kontraktu platného od roku 2009 však kraj nejprve rušil, potom opět obnovoval provoz na některých tratích, například z Holic do Borohrádku nebo z Lichkova do Štítů. Kraj současně upravoval i provoz na hlavních tratích, měnil se počet vlaků i směry, kam většina z nich jezdila.

15. 04. 2016 Konec špatného signálu ve vlaku? Úřad vyjede měřit jeho kvalitu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ctu-zmeri-signal-telefonnich-operatoru-na-zeleznici-f9v-eko-doprava.aspx?c=A160415_144300_eko-doprava_suj)

Na českou železnici příští týden vyrazí i jeden vagón, který pojedí prakticky bez cestujících. Český telekomunikační úřad vyrazí měřit kvalitu a sílu signálu telefonních operátorů podél hlavních tratí. Dovolat se z vlaku je často na české železnici nadlidský výkon. Telefonní operátoři přitom zatím příliš volání dopravců po posílení signálu příliš nevyslyšeli, i když počty cestujících na železnici rostou. ČTÚ chce měření porovnat kvalitu pokrytí jednotlivých operátorů, zveřejnění dat by mohlo ty horší motivovat k tomu, aby příjem signálu podél tratí zlepšily. Start měření potvrdily iDNes.cz dva na sobě nezávislé zdroje z oblasti železnice, ČTÚ je nechce zatím komentovat. Technici ČTÚ využijí speciální vůz s měřicím zařízením, který připojí k pravidelně nasazovaným vlakům, jen v několika případech vypraví speciální vlak. Měřit sílu signálu budou na všech hlavních koridorech.

Akce navazuje na měření pokrytí dálnic a silnic I. třídy. Data pak chce ČTÚ zveřejnit, aby si každý mohl zjistit, jak na tom operátoři v jednotlivých oblastech jsou. Příjem signálu ve vlaku ztěžuje i samotná konstrukce vlaků, navíc tratě vedou často špatně přístupným terénem, kde není dobré pokrytí možné. Při rekonstrukci pendolin proto například České dráhy už počítají, že umístí do vozů tzv. opakovač, který by měl kvalitu signálu ve vlaku zlepšit.

19. 04. 2016 Škoda nabízí po vítězné arbitráži ústupky, drahám je ochotna dát vlak (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skoda-nabizi-po-vitezne-arbitrazi-ustupky-drahám-je-ochotna-dat-vlak-1288910>)

Vedení Českých drah má v těchto dnech o čem přemýšlet v souvislosti s výsledky podzimní arbitráže. Deník E15 má k dispozici dokumenty, ve kterých vítězná Škoda Transportation nabízí drahám smírné řešení, jež má podobu ústupků ve výši 410 milionů korun. Výrok arbitráže, která se týkala dodávky

dvaceti nových lokomotiv, totiž stále čeká na své finanční naplnění. Národní dopravce podle něj ještě musí výrobci lokomotiv doplatit zhruba 760 milionů včetně daně z přidané hodnoty. Vzhledem k tomu, že dráhy dosud nezaplátily, si Škoda navíc účtuje denně úroky z prodlení 166 tisíc korun. Nabídka Škody nemá jen finanční podobu. Do sumy více než 400 milionů firma počítá vedle slevy například i bezplatné periodické opravy elektrických vlaků, odpuštění úroků z prodlení či dodávku jedné elektrické soupravy. V úvahu zřejmě připadá pantograf RegioPanter nebo rychlík InterPanter. „Škoda Transportation stále vede jednání s Českými drahami, proto se ke konkrétním variantám dohody nebude v tuto chvíli vyjadřovat,“ uvedla mluvčí společnosti Lubomíra Černá. Podobně se vyjádřil i její protějšek ze železnic Radek Joklík. K mimosoudní dohodě ale zřejmě nepovede přímá cesta. Z dokumentů mimo jiné nepřímo vyplývá, že vedení drah návrhy zatím odmítá, aniž by přispělo s vlastním řešením. Na druhé straně Škodě dochází trpělivost. Rozhodnutí o dalším postupu žádá od drah do 21. dubna s poukazem na uzávěrku a audit hospodaření. Škoda hrozí, že bez dohody se bude domáhat dlužné částky soudní cestou. České dráhy mimosoudní dohodu odmítly už v roce 2014 ještě před výrokem rozhodčího soudu. Ve světle následné prohry by dohoda byla zhruba o 700 milionů výhodnější.

19. 04. 2016 ÚOHS se bude muset znovu zabývat případem čtvrtmiliardové pokuty (ČD Cargo)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/uohs-se-bude-muset-znovu-zabyvat-pripadem-ctvrtmiliardove-pokuty/1339937>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se bude muset znovu zabývat případem čtvrtmiliardové pokuty, kterou v roce 2009 uložil Českým drahám za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě. Případ mu vrátil Krajský soud v Brně. Informaci dnes ČTK potvrdila mluvčí soudu Simona Tesařová. Firma měla platit 270 milionů korun, bývalý předseda ÚOHS Martin Pecina ale pokutu následně snížil na 254 milionů. České dráhy v minulosti proti nařízené pokutě protestovaly a požadovaly, aby pokuta za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě přešla na dceřinou společnost, nákladního železničního dopravce ČD Cargo.

Krajský soud v Brně měl případ na stole už potřetí. Poprvé, ještě v roce 2011, žalobu Českých drah zamítl. Případ mu ale dvakrát vrátil Nejvyšší správní soud, poté už soud nižší instanci vždy vyhověl Českým drahám. Podle soudu ÚOHS postupoval chybně při zajištění posudku Centra dopravního výzkumu, na kterém případ stojí. "Hodnocení důkazů bez zahrnutí posudku Centra dopravního výzkumu nemůže provést zdejší soud," uvedla Tesařová. V postupu ÚOHS byly i další nedostatky. ÚOHS musí znovu odpovědět na otázky, jestli České dráhy skutečně měly na trhu dominantní postavení a zda ceny, které firma nastavila, byly podnákladovými, nebo ne. Podle ÚOHS dráhy ještě v době, kdy provozovaly nákladní dopravu, zvýhodňovaly některé své klienty, když jim počítaly rozdílné ceny. U úřadu si stěžoval slovenský konkurent ŠPED-TRANS Levice, podle nějž ČD zvýhodňovaly některé zákazníky, a tak si je zavazovaly ke dlouhodobé spolupráci. Údajně to omezovalo konkurenci a také znevýhodňovalo jiné zákazníky, kteří lepší cenu nedostali. ČD podle úřadu nabídly některým klientům tak nevýhodné podmínky, že těmto firmám znemožňovaly vstoupit na trh železniční nákladní dopravy a působit na něm. ČD také nabízely výhodnější nabídky těm svým zákazníkům, kteří byli osloveni alternativní nabídkou od konkurence, a tím byl opět konkurenci ztěženo vstup na trh.

19. 04. 2016 Pražce a koleje seženeme, vy je dáte dohromady. SŽDC mění opravy tratí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-meni-nakup-material-poridi-sama-popta-jen-praci-fy0-eko-doprava.aspx?c=A160418_2239890_eko-doprava_fih)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) mění zásadním způsobem systém stavebních zakázek, za které ročně utrácí desítky miliard korun. Klíčové díly a součásti pro stavby nakoupí zvlášť a u stavařů bude poptávat jen práci. Změna má přinést zlevnění staveb. První dvě soutěže se týkají pražců a kolejnic. SŽDC je dosud odkázána na to, zda si zhotovitel stavby materiál sežene a za jakou cenu – ta je pak součástí jeho celkové nabídky. Loni správce kolejí poznal odvrácenou stránku tohoto systému: společnost Klement, která měla opravit trať ze Šumperku do Hanušovic, nesehnala včas u dodavatelů materiál a ze stavby musela odejít, aniž něco opravila. Vlaky tak zbytečně několik měsíců na trati nejezdily, přičemž cestující čeká výluka opět letos. To by se s centrálně zajištěným nákupem nemělo stát. „Vzhledem k očekávaným objemům předpokládáme zlevnění jednotlivých poptávaných prvků. Budeme moci garantovat jednotnost a kvalitu použitých materiálů a zamezíme podobným případům, jako byla loňská spolupráce s firmou Klement,“ tvrdí mluvčí SŽDC Jakub

Ptačinský. SŽDC už vypsaló soutěže na rámcové smlouvy například na nákup kolejnic nebo betonových pražců, ale v plánu je vypsat tyto soutěže i pro samotné investice. Smlouvy by měly platit dva roky.

Certifikace na pražce má jediná firma

V případě pražců půjde ale nejspíš o soutěž s předem jasným vítězem. Díly na českou železnici musí mít certifikace, ale v řadě případů je má jen jediná firma. Betonové pražce například v tuzemsku dodává jen společnost ŽPSV Uherský Ostroh patřící španělské skupině OHL. „Třeba právě tento model bude tím rozhodujícím důvodem k větší aktivitě dodavatelů a změně současného stavu,“ říká Ptačinský. Problém s monopolním postavením jediné firmy se týká i dalších dílů na železnici. Na ministerstvu dopravy a v SŽDC loni vznikl rozsáhlý materiál, který monopoly popisuje, ale zatím se příliš nezměnilo. Důvodem je i to, že schvalování pro českou železnici trvá dlouho a objemy jednotlivých zakázek nejsou pro zahraniční výrobce atraktivní. Rámcové smlouvy by to mohly změnit. Plány na centrální nákup přicházejí po rekordním investičním roku.

Loni SŽDC prostavěla přes 40 miliard korun, letos je rozpočet výrazně skromnější. I tak čeká cestující opět řada výluk. V pondělí například vypukne více než tříměsíční nepřetržitá výluka kvůli modernizaci tratě mezi Hradcem Králové a Jaroměří, kde vlaky nahradí autobusy. U státních zakázek nejsou centrální nákupy příliš obvyklé, využívají se zatím například u energií či plynu, v případě silničářů se tak kupuje sůl na zimní posyp.

20. 04. 2016 Kraj nabízí jindřichohradecké úzkokolejce smír ve sporu o dotace. Ta váhá (Jihočeský kraj, JHMD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraj-nabizi-jindrichohradecke-uzkokolejce-smir-ve-sporu-o-dotace-ta-vaha-1289232>)

Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) si mohou pro letošek významně polepšit, alespoň pokud jde o provoz na území jižních Čech. Radou Jihočeského kraje prošel návrh na zvýšení dotace, za objednané vlaky je kraj ochoten platit téměř 73 korun za kilometr. Oproti minulým létům je to nárůst o více než jedenáct korun. Celková platba kraje by se tak zvedla o dva miliony na třináct milionů. Drážní společnost navíc může dostat jednorázově sumu 2,8 milionu. Kraj totiž souhlasil se zpětným proplacením odpisů za nové vlaky za období od září 2014 do prosince 2015. Kraj zatím odpisy neplatil, neboť jejich výše nebyla kvůli krácení evropské dotace dlouho zřejmá. „Je na dopravci, zda tuto možnost využije a nabídku přijme,“ uvedl mluvčí kraje Radek Šíma. Společnost JHMD ale smlouvu zatím nepodepsala a vzala si čas na rozmyšlenou. „Naším hlavním cílem je dohoda, pro nás je důležité hlavně zachování dopravní obslužnosti,“ řekl spolumajitel a ředitel firmy Boris Čajánek. Podle něj se ale skutečná výše prokazatelné ztráty pohybuje kolem stokoruny na vlakový kilometr. Ještě ve složitější situaci je společnost v Kraji Vysočina, kam vede severní větev úzkokolejky. Tamní hejtmanství nechce o navýšení dotace ani slyšet, podle mluvčí Jitky Svatošové kraj přesně dodržuje desetiletou smlouvu z roku 2009. Pro letošek tak nabídl navýšení pouze o inflaci, která byla loni téměř nulová.

Ministerstvo dalo za pravdu krajům

Právě smlouva z roku 2009 a povinnosti z ní vyplývající jsou dlouhodobě předmětem sporů mezi kraji a firmou. Podle JHMD kraje po léta nehradí celou ztrátu z provozu vlaků, na což doplácí akcionáři. Na popud firmy spor řešilo ve správním řízení ministerstvo vnitra, které dalo v prosinci za pravdu krajům. Firma jeho výrok napadla u pražského městského soudu. Žádá proplacení celkem více než pěti milionů korun. Úzkokolejka je turistickým fenoménem České Kanady a okolí. Ročně ji využije 400 tisíc lidí. Její budoucnost ale závisí na tom, zda kraje a majitelé JHMD najdou do dalších let společnou řeč.

20. 04. 2016 RegioJet chce jezdit s párem vlaků mezi Prahou a Bratislavou (od 11. prosince 2016)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-chce-jezdit-s-parem-vlaku-mezii-prahou-a-bratislavou/1340429>)

Železniční dopravce RegioJet Radima Jančury plánuje od nového jízdního řádu, tedy od letošního prosince, provozovat jeden pár vlaků mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Informaci, kterou zveřejnil slovenský deník SME, dnes potvrdila ČTK mluvčí slovenského správce kolejí ŽSR Martina Pavliková. Mluvčí dopravce Aleš Ondrůj informaci nekomentoval. "Informace o provozu našich vlaků od prosince

2016 zatím nebudeme komentovat. Novinky postupně představíme během následujícího období," řekl ČTK Ondrůj. Objednávku dopravců zatím nekomentuje ani česká Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). "Dostali jsme 14 000 žádostí o přidělení dopravní kapacity. Zpracování bude trvat zhruba dva měsíce. Do té doby žádosti považujeme za součást obchodního tajemství žadatelů," sdělil ČTK mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Zatím není zřejmé, v jaký čas vlaky mezi Bratislavou a Prahou pojedou, ani jestli budou jezdit po celý týden. "ŽSR budou nyní posuzovat polohy a počet tras vlaků vzhledem k výlukové činnosti při stavbě koridorů a také s ohledem na technologické možnosti stanic. Také se musí posoudit, zda objednávky nejsou v rozporu s objednávkami jiných dopravců. Konečný návrh časových poloh a počtu vlaků bude známý v září," uvedla Pavliková.

Vedle trasy Bratislava – Praha chce RegioJet na Slovensku jezdit s dálkovými vlaky na trasách jako dosud. Z informací ŽSR vyplývá, že tři páry vlaků mají jezdit z Bratislavy do Košic, dva mezi Košicemi a Prahou a jeden na trase Zvolen – Žilina – Praha. V Česku RegioJet zatím jezdí mezi Prahou a Ostravskem a s jedním párem vlaků z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště. Loni dopravce avizoval, že by chtěl od letošního prosince jezdit z Prahy na Slovensko také přes Vsetín.

O trasu mezi Prahou a Brnem se Jančura zajímal už v dřívějších letech a chtěl po ministerstvu dopravy, aby mu ji přidělilo místo Českých drah, kterým stát hradí kompenzace za mezinárodní vlaky. Provozování vlaků na komerční riziko vedle Českých drah se Jančura na této trase dosud vyhýbal i z toho důvodu, že mezi Prahou, Brnem a Bratislavou jezdí jeho autobusy. Dopravní prostředky by si tak navzájem mohly ubírat cestující.

20. 04. 2016 ČD Cargo nakoupí zabezpečení lokomotiv, utratí 3,7 miliardy (ETCS)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-nakoupi-zabezpeceni-lokomotiv-utrati-3-7-miliardy-1289371>)

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo vybaví do roku 2020 zhruba polovinu svých lokomotiv jednotným evropským zabezpečovacím zařízením ETCS. Celkem čtyři zakázky na vybavení 345 lokomotiv mobilními jednotkami odhadla společnost na 3,7 miliardy korun. Vyplývá to z informací ve Věstníku veřejných zakázek. Jednotné evropské zabezpečovací zařízení má do budoucna umožnit průjezd vlaků Evropou s jediným zabezpečovačem. Dosud byla vozidla ČD Cargo vybavena národním zabezpečovacím zařízením, v případě lokomotiv zajištěných do zahraničí pak zabezpečovači schválenými pro dané země, řekl Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah, které jsou mateřskou společností nákladní ČD Cargo. Podobně jako Cargo i vlaky Českých drah budou postupně vybaveny zabezpečovači ETCS. Zařízení pro 663 vozidel vyjde na zhruba 6,6 miliardy korun. Na 85 procent z této částky mohou dopravci využít dotaci z evropských fondů.

System umí zastavit vlak

Kromě technologického zjednodušení pro vlaky projíždějící evropskými zeměmi přináší vlakový zabezpečovací systém ETCS nové možnosti pro zvyšování bezpečnosti provozu na železnici. Systém umožňuje například včasné zastavení vlaků před návěstí stůj i bez zásahu strojvedoucího, umí také snížit rychlost vlaku před jízdou do odbočky nebo před snížením traťové rychlosti například před obloukem o malém poloměru, uvedly ČD. ETCS se postupně buduje na tuzemských páteřních komunikacích, celkem má tímto systémem být vybaveno na 2 000 kilometrů nejvýznamnějších železničních tratí. Podobné je to v zahraničí, uvedl Štáhlavský s tím, že některé trati už používají výhradně tento jednotný evropský systém. Příkladem je Švýcarsko, kde v souvislosti s otevřením Gotthardského tunelu, plánovaným na konec letošního roku, přešla Gotthardská dráha na některých úsecích pouze na ETCS.

20. 04. 2016 Slabší pokrytí i silná okna. Za špatný signál ve vlacích může operátor i dráhy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1760557-slabsi-pokryti-i-silna-okna-za-spatny-signal-ve-vlakich-muze-operator-i-drahy>)

Český telekomunikační úřad (ČTÚ) se rozhodl, že vyřeší spor mezi operátory a dopravci o tom, kdo z nich může za to, že je v českých vlacích slabý a někdy dokonce vůbec žádný signál. Společně s kamerou České televize se tak vydal na historicky první měření pokrytí železnice. Signál mobilní i internetové sítě měřil na trase z Prahy do Děčína. Pokud chce cestující volat nebo brouzdat po internetu, musí to ve většině případů stihnout ještě na nádraží. Na tratích totiž bývá signál velmi špatný. Dopravci a operátoři se léta přou, kdo za to může. Operátoři mají jasno – chyba je v samotné konstrukci vlaků a zejména pak v oknech, která signál příliš tlumí. Dopravci na druhou stranu tvrdí, že

Železnice jsou jednoduše špatně pokryté. ČTÚ se rozhodl tento spor jednou provždy rozsoudit a vydal se vůbec poprvé měřit signál přímo do terénu. V úseku mezi Prahou a Děčínem pak odborníci z úřadu zjistili, že pravdu mají jak operátoři, tak i samotné dráhy. Signál totiž opravdu není tak silný, jak by bylo potřeba, a zároveň ho tlumí i stěny vlaku. „My jsme v rámci měření prostupnosti jednotlivých vagonů mobilním signálem zjistili, že mezi nimi jsou propastné rozdíly,“ uvedl mluvčí ČTÚ Martin Drtina s tím, že některé vagony tlumí signál stokrát, jiné ale klidně i desettisíckrát. Karel Holec, odborný rada Českého telekomunikačního úřadu: „Na úseku Praha – Děčín by se člověk určitě dovolal se svým telefonem venku i uvnitř. U sítí třetí a čtvrté generace, které uživatel spíš využívá na data, už je spíš odkázán na připojení k síti wifi.“

Na rychlou síť mají ještě pět let čas

Operátoři jsou povinni pokrýt železnice rychlými sítěmi do roku 2021. Do té doby je to na nich. „Některé vlakové koridory jsou v současné chvíli v souvislosti s pokrýváním měst a obcí již pokryty, a pokrytí vlakových koridorů chceme nadále zlepšovat,“ uvedla mluvčí O2 Lucie Pecháčková. A v podobném duchu mluví i ostatní operátoři. „Na dokrývání nejrychlejším mobilním internetem LTE intenzivně pracujeme,“ říká za T-Mobile jeho mluvčí Lukáš Hrabal. „Pro efektivní pokrytí uvnitř vagonu je jediným řešením zabudovat zesilovače přímo do vagonu. Toto řešení je třeba vybudovat ve spolupráci s provozovateli drážní dopravy. Jednání probíhají,“ dodává Markéta Kuklová ze společnosti Vodafone. Na železnici bude úřad měřit ještě tři dny a výsledná data pak zveřejní graficky v mapě. Podobně už to loni udělal, když měřil rychlé sítě na tuzemských dálnicích.

21. 04. 2016 Soud zrušil pokutu Draham od ÚOHS za pronájem lokomotiv Taurus

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/soud-zrusil-pokutu-draham-od-uohs-za-pronajem-lokomotiv-aurus/1340878>)

Krajský soud v Brně dnes zrušil pokutu jeden milion korun, kterou Českým draham (ČD) udělil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah v roce 2014. Podle soudce Davida Rause ČD pouze plnily závazky vyplývající z dohody o mezinárodní přeshraniční dopravě. Dráhy podle mluvčího ČD Radka Joklíka verdikt uvítaly. ÚOHS po seznámení se s písemným vyhotovením rozsudku zváží podání kasační stížnosti, řekl ČTK šéf úřadu Petr Rafaj. Soud tak odmítl argument ÚOHS, který tvrdil, že se dráhy dopustily správného deliktu tím, že si nepronajaly lokomotivy v žádném z druhů zadávacího řízení. Dráhy se bránily tím, že jde o standardní spolupráci s národním dopravcem sousedního státu a takzvanou vyrovnávku výkonů, která je běžná při spolupráci i s dalšími okolními státy. Podle Rause není možné považovat za pronájem lokomotiv ani stav, kdy se část smlouvy plní finančně. "Dráhy neučinily nic víc, než co by přesahovalo závazek České republiky v mezinárodní dopravě," řekl Raus. "Rozhodnutí soudu samozřejmě vítáme a jsme rádi, že nám dal za pravdu. Od začátku jsme byli přesvědčeni, že jsme se žádného pochybení nedopustili," sdělil ČTK mluvčí drah Joklík.

ÚOHS nyní musí přepracovat druhostupňové rozhodnutí v souladu s právním názorem rozsudku. České dráhy vedou s antimonopolním úřadem ještě totožný souběžný spor, v němž dostaly pokutu 1,2 milionu korun za smlouvy uzavřené v letech 2009 až 2012. Odvolání proti této pokutě se věcně řešilo právě v rámci dnešního sporu, proto lze podle právního zástupce ČD Robina Bláhy předpokládat, že ÚOHS bude muset zrušit i tuto pokutu.

České dráhy v letech 2009 až 2012 uzavíraly každoročně se společností Österreichische Bundesbahnen smlouvy na pronájem lokomotiv Taurus. Ty jako jediné mohou vozit osobní soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. První v Česku vyjela v roce 2014. V předchozích letech vozily rakouské lokomotivy standardní soupravy vlaků EuroCity mezi Českem a Rakouskem.

21. 04. 2016 Na dobříšskou větev Posázavského Pacifiku vyrazí Regionovy s novým cyklovozem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26546/>)

Na cyklisty oblíbené trati z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Mníšek pod Brdy do Dobříše se objeví nový cyklovůz s kapacitou 20 kol. Kromě neobvykle řešeného interiéru je unikátní i tím, že to bude první cyklovůz v Česku, který bude možné zařadit v soupravě mezi Regionovy nebo za ně. Vozy upravené pro cyklisty se tak dostanou nově i tam, kde zatím být nasazeny nemohly. Do Dobříše by měl upravený cyklovůz vyrazit na začátku května. Nový cyklovůz se objeví na dobříšské trati o víkendech a svátcích ve vlaku, který vyjíždí z Prahy do Dobříše v 10:25. Z Dobříše zpět do hlavního

města se bude vracet v 17:34. S kapacitou 20 kol tak výrazně zlepši možnosti cyklistů vyrazit do této oblasti Brd. „Regionovy na trase do Dobříše měly často za hezkého počasí problém všechny cestující s koly pobrat. Částečně se to teď vyřeší, je dobře, že se České dráhy pustily do speciálního cyklovozu pro tak atraktivní trať,“ říká Martin Šubrt, zástupce ředitele ROPID. Spokojený je s novým vozem i hejtman Středočeského kraje Miloš Petera: „Nasazením nového vozu pro cyklisty jsme vylepšili objednanou dopravu na této trati, protože jiný dopravní prostředek než vlak vás s kolem v regionu nedokáže tak dobře přepravit. Doufám, že nezustane jen u tohoto prototypu a brzy se dočkáme v Posázaví dalších vlaků upravených pro cyklisty.“

V čem je vůz unikátní

Na první pohled se tento cyklovůz příliš neliší od ostatních cyklovozů, přesto jde o důležitý prototyp. „Regionovy dosud mohly být plnohodnotně spojovány zase jen s Regionovými, jen tak byly propojené všechny řídicí a komunikační systémy. Cyklovozy takové propojení dosud neumožňovaly,“ upozornil ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta. „Například dvě spojené Regionovy mají jednoho strojvedoucího, který řídí obě soupravy najednou. Pokud mezi ně dáme cyklovůz, musí být speciálně upravený, aby přes něj počítače obou motorových vozů komunikovaly, aby uměly ovládat jeho dveře, aby uměl hlásit zastávky atd. V pražském depu jsme postavili prototyp, který teď vyjede do ostrého provozu. Pokud se osvědčí, vytvoříme další vozy.“ Neobvykle řešený je i interiér. Vůz je v polovině rozdělen na dva samostatné oddíly – v jednom jedou cestující, v druhém se vezou jízdní kola. Cestující tak mají kola nadosah a nadohled, sedí ale přitom v odděleném prostoru.

21. 04. 2016 Cyklohráček dostal novou hernu, v sobotu poprvé vyrazí až do muzea ve Zlonicích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26545/>)

Rodinný výletní vlak Cyklohráček, který jezdí už třetí sezonu z Prahy na Okoř a do Slaného, se od tohoto víkendu pro velký zájem dětí pořádně rozroste. Cyklohráček dostal zbrusu nový vůz, který je celý přestavěný na velkou pojízdnou hernu na kolejkách s balónkovištěm, stavebnicemi i skluzavkou pro nejmenší. Na trať vyrazí Cyklohráček v novém prvně v sobotu 23. dubna, kdy pojedou zároveň letos poprvé až do Železničního muzea Zlonice. I letos mohou děti hledat zlatý poklad ve Slaném.

Cyklohráček je speciální výletní vlak přestavěný na velké pojízdné hřiště pro děti doplněný vozem pro cyklisty. O hry na palubě se starají hrajevodoucí, kteří mají pro všechny děti připravené také malé dárky. Ke třem současným vozům (vůz plný hraček, vůz plný kol a vůz plný her) přibyl nově čtvrtý vůz plný balónků. Takto vybudovaný vlak pro děti, který jezdí v pravidelném železničním provozu, je podle všech dostupných informací celosvětově unikátní. „Při společném vyhodnocení loňské sezony s ROPIDem jsme se domluvili, že musíme Cyklohráček rozšířit. Zájem dětí byl tak velký, že v některých dnech kapacitně jejich náporu už nestačil,“ říká Jiří Jeřeta ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD. „První sezonu se přišlo svázat Cyklohráčkem 10 809 cestujících, loni už to bylo 14 568 lidí. To byl na trati kolem Okoře rekord. Jen pro srovnání, původní turistické vlaky, které jezdily do Slaného, vozily maximálně kolem sedmi tisíc cestujících za sezonu.“

Bezkonkurenčně největší zájem měly děti o dosavadní dětský koutek se stavebnicemi a dřevěnými vláčky. Právě ten často praskal ve švech. „To je důvod, proč jsme postavili další velkou hernu. Děti potřebují ve vlaku prostě pořádný výběh,“ doplnil zástupce ředitele ROPID Martin Šubrt. „Dnes už nemluvíme o dětském koutku. Ten ve vlaku zůstal, ale k němu jsme přidali nový vůz, který je celý upravený jako hřiště s balónkovištěm, stavebnicemi nebo speciálními dřevěnými hračkami. U dveří je pak rozšířený prostor pro kočárky.“ V Cyklohráčku se neplatí žádné speciální jízdné. Cestující mohou použít běžné jízdenky Českých drah i Pražské integrované dopravy (jak předplatní kupony, tak jízdenky pro jednotlivou jízdu).

Cyklohráčkem do Zlonic už tuto sobotu

Cyklohráček jezdí z Prahy do Slaného o sobotách, nedělích a svátcích až do 30. října 2016. Z Prahy Masarykova nádraží vyrazí vždy v 9:18 a v 13:18, v Praze je možné nastoupit také v Bubnech, Dejvicích, Veleslavíně a Ruzyni. Zpět ze Slaného jede do Prahy v 11:16 a 17:16. Odpoledne mají rodiče s dětmi ve Slaném mezi příjezdem a odjezdem vlaku skoro dvě a půl hodiny, aby stihli získat speciální turistickou vizitku Cyklohráčku, navštívit Aquapark nebo se zapojit do hledání zlatého pokladu ve městě.

Novinkou letošní sezony jsou prodloužené jízdy odpoledního Cyklohráčku až do Zlonic, kde je krásné železniční muzeum. Cyklohráček se tam podívá sedmkrát za sezonu, konkrétně o sobotách 23. 4., 28. 5., 25. 6., 30. 7., 27. 8., 24. 9. a 29. 10. 2016. Tuto sobotu se potká Cyklohráček na zlonickém nádraží i s parním vlakem. „Na nádraží ve Zlonicích bude na příjezd Cyklohráčku čekat autobus, který

doveze návštěvníky až před bránu muzea," říká Tomáš Čech, provozovatel Železničního muzea Zlonice. „Je to k nám od nádraží přeci jen kilometr, pro menší děti by to z Cyklohráčku mohlo být daleko. Navíc se tu tentokrát setká s parním vlakem Svatý Jiří, který jede na Řípskou pouť. Ve Zlonicích bude v sobotu opravdu hodně vláčkové odpoledne.“ Cestující z Cyklohráčku získají také mimořádnou slevu na vstup do muzea – za rodinnou vstupenku pro dva dospělé a tři děti zaplatí jen 100 Kč.

Hra pro děti ve Slaném

Rodiče s dětmi se mohou vydat po příjezdu do Slaného na dobrodružnou cestu městem. Ve vlaku dostanou od hrajevodoucích herní plán a jakmile vystoupí, vyrazí na cestu za pokladem. Pokud seberou všechny indicie správně, dovedou je ke zlatému pokladu ukrytému ve městě. Něco si z něj budou moci odnést a získají také turistickou vizitku Cyklohráčku. „Turistickou vizitku získají skutečně jen cestující z Cyklohráčku," říká vedoucí infocentra ve Slaném Zoja Kučerová. „Buď dojdete úspěšně do cíle cesty za pokladem, nebo se zastavíte v infocentru u Velvarské brány s jízdenkou z Cyklohráčku, na které bude razítko od hrajevodoucích. Jinak vizitku není možné získat.“ Během loňské sezony se zapojilo do hledání zlatého pokladu s Cyklohráčkem přes tisíc lidí, kteří odevzdali ve slánském infocentru 425 vyplněných herních plánů. Pro turistickou vizitku Cyklohráčku si ve Slaném přišlo 725 zájemců.

Slevy pro cestující a prohlídky pro dospělé

Město Slaný připravilo pro návštěvníky z Cyklohráčku slevy, které může využít celá rodina. Cestující získají například za 85 Kč celodenní vstup do místního aquaparku, slevu do místní cukrárny i minipivovaru, 50% slevu do vlastivědného muzea a další. Detaily jsou na www.cyklohracek.cz. Děti dostanou na palubě vlaku volnou vstupenku do Království železnic a další dárky. O nedělích 5. června, 4. září a 9. října 2016 bude čekat na nádraží ve Slaném průvodkyně v historickém kostýmu a vezme zájemce na komentovanou procházku po slavné Wilsonově třídě. 21. května 2016 doveze Cyklohráček všechny na Městské slavnosti ve Slaném, které se letos ponese v duchu doby Karla IV. Návštěvníci budou svědky rytířských klání, která doprovodí dobová hudba, program pro nejmenší, příjezd Karla IV. s družinou a večerní koncert Jaroslava Uhlíře s kapelou.

Jak to chodí v Cyklohráčku

Cyklohráček bude mít od 23. dubna 2016 nově 4 vozy – dva pro nejmladší cestující s dětskou hernou, jeden pro cyklisty a jeden pro větší děti s deskovými hrami, stavebnicemi nebo tabulí na kreslení.

Vůz plný hraček

Je určen spíš menším dětem, cestující tu najdou dětský koutek se stavebnicemi, vláčkovými skládačkami, leporely nebo vláčkodráhou. V tomto voze je také možné nejlépe pozorovat práci strojevodoucího a dívat se na trať. Vůz je nízkopodlažní, aby se do něj dobře dostaly i kočárky. Oddělená část vozu bez her je hlavně pro cestující, kteří preferují klidnější prostředí a potřebují pouze dojet vlakem do svého cíle.

Vůz plný balónků

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

Vůz plný kol

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

Vůz plný her

Vůz s upravenými stolky a připravenými herními plány na Člověče, nezlob se!, dámu, šachy a další hry. Děti si tu budou moci půjčit od hrajevodoucích karetní a jiné hry nebo třeba sadu malého výpravčího či malého průvodčího. Na tabuli budou kreslit křídami a za sklem se dívat na strojevodoucího, jak řídí vlak, i jak vypadá trať.

Výlety s Cyklohráčkem

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

21. 04. 2016 Na zrekonstruovaném nádraží v Třinci začal zkušební provoz

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/na-zrekonstruovanem-nadrazi-v-trinci-zacal-zkusebni-provoz/1341008>)

Ve výpravní budově na hlavním nádraží v Třinci na Frýdecko-Místecku, kterou nechaly České dráhy za zhruba 50 milionů korun kompletně zrekonstruovat, začal zkušební provoz. Prostor u nádraží nechalo za více než 21 milionů korun přestavět město, a celek se tak změnil v moderní dopravní terminál. ČTK to řekly mluvčí Českých drah (ČD) Kateřina Šubová a mluvčí třinecké radnice Šárka Szlaurová. Výpravní budova pocházející z 50. let minulého století byla už notně sešlá, její oprava začala předloni v prosinci. Dráhy částí budovy nechaly odbourat. Ve zmodernizovaných prostorech je nové odbavení pro cestující i čekárna, přibude tam restaurace a obchody. Před nádražím je nové parkoviště, nové jsou také přístupové chodníky. "V přilehlém prostoru vedle nádražní budovy vznikla bezbariérová nástupiště pro autobusy a odpočinková zóna s lavičkami. Cestujícím budou sloužit také nové informační tabule s odjezdy vlaků a autobusů," popsala Szlaurová. V prostoru je nové veřejné osvětlení, kamerový systém, bezbariérově upravené chodníky i nástupiště. "Na zmodernizovaný přednádražní prostor navazuje také chodník a bezpečnější přechod pro chodce vedoucí k autobusové zastávce na druhé straně silnice," uvedla Szlaurová. Celkem 85 procent nákladů na modernizaci prostoru před nádražím pokryje dotace.



Přestavba samotné výpravní budovy se o několik měsíců protáhla. Důvodem byla nutnost stavbu důkladně staticky zajistit. Kvůli prodloužení prací však dráhy nedostanou na projekt takovou dotaci, jak počítaly. Stavba měla původně stát 40 milionů, přičemž dotace měla dosáhnout 40 procent, tedy asi 16 milionů korun. "Můžeme uplatňovat nárok na čerpání dotace pouze z částky, kterou jsme jak vyčerpali, tak i vyfakturovali do 31. prosince 2015. Do tohoto data jsme proinvestovali asi 30 milionů, takže bychom měli dostat dotaci asi 12 milionů korun," řekla Šubová. Vícepráce přijdou asi na 10 milionů korun, i s nimi bude přestavba nádraží stát celkem asi 50 milionů korun. Samotné ČD tak zaplatí celkem přibližně 38 milionů korun. "Vícepráce jsme museli zhotoviteli uznat. Byly to věci kolem statiky a ty se bohužel nedaly předvídat. Když začala rekonstrukce, tak se objevily věci, které projektová dokumentace neodhalí, a kvůli tomu se to prodloužilo," vysvětlila Šubová. Zkušební provoz by podle ní měl trvat maximálně tři měsíce, pak dráhy budovu uvedou do běžného provozu.

22. 04. 2016 Poprvé v historii pojede vlak z Liberce přímo k Máchovu jezeru (Liberec – Doksy)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/primy-vlak-z-liberce-do-doks-dpo-/liberec-zpravy.aspx?c=A160421_162529_liberec-zpravy_tm)

Liberec bude mít přímé vlakové spojení s rekreační oblastí Doks. Poprvé vyrazí spěšný výletní vlak z Liberce do Starých Splavů a do Doks v sobotu 25. června. Turistický vlak bude jezdit během léta o víkendech a svátcích až do konce srpna. „Chceme vyzkoušet, jestli turistická nabídka osloví cestující. Vlaky umožňují přepravu kol. Zároveň půjde o jistou propagaci regionu – zastávky se budou jmenovat podle turistických cílů, například Hastrmanova zastávka v Brništi,“ zmínil hejtmán Libereckého kraje Martin Půta.

Vlaky z Liberce do Doks a zpět pojedou o sobotách, nedělích a svátcích do 28. srpna. Vlak by měl podle předběžného předpokladu vyjždět z Liberce v 9.45 a do Doks dorazit v 11.05. Nazpět z Doks vlak vyjede v 16.56 a v Liberci bude v 18.21. „Jsme přesvědčení o tom, že půjde o velké lákadlo. Rychlé přímé spojení z Liberce na Máchovo jezero a také svezení po zajímavé trati přes Kryštofovo Údolí, malebné Podještědí, dále po takzvané ‚žizníkovské spojnici‘, která je dosud využívána výhradně nákladní dopravou, přes Zákupy a Jestřebí rovnou do Doks,“ nastínil krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník. Na trase budou jezdit moderní vozy dopravce Vogtlandbahn. Kraj podle radního Mastníka využil nejvýhodnější nabídku dopravce. Provozuje vlaky na tratích z Liberce přes Žitavu do Varnsdorfu a do Drážďan.

Moderní a klimatizované soupravy

„Výletníci se tedy budou moci svést moderními klimatizovanými soupravami Siemens Desiro, které jsou nasazovány na zmíněných tratích,“ uvedl radní Mastník. Vlak nebude stavět v zastávkách Ostašov, Karlov pod Ještědem, Novina, Zdislava, Rynoltice, Velký Valtinov, Velký Grunov, Pertoltice pod Ralskem, Zákupy a Srní u České Lípy. A díky jízdě po nákladní spojnici se vyhne České Lípě.

„Česká Lípa má dobré spojení s Doksy. Tím, že vlak nebude zastavovat v České Lípě, se také uspoří čas,“ nastínil krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník. Vlak se vyhne zdržující jízdě po úvrati a také rekonstrukci českolipského nádraží, k níž dojde v létě. Vlak nabídne svezení i cyklistům, kteří mohou vystoupit už na kopci v Křížanech a po cyklostezce přes Osečnou do Hamru na Jezeře, odtud dále pokračovat do Mimoně, nebo až do Doks. Nové spojení přijde kraj na 300 tisíc korun.

22. 04. 2016 Soutěž o čtvrtý vlakový koridor se protahuje, SŽDC zaplavily dotazy firem (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soutez-o-ctvrty-vlakovy-koridor-se-protahuje-szdc-zaplavily-dotazy-firem-1289930>)

Správa železniční dopravní cesty stále nemá jasno, komu přidělí nejučtější stavební zakázku posledních let. Původní termín pro podání přihlášek do soutěže na dostavbu čtvrtého koridoru v Praze přitom vypršel počátkem února. Rozsáhlá stavba mezi Hostivaří a Vršovými s odhadovanými náklady 3,6 miliardy ale vzbudila mezi firmami velký zájem a spustila spršku doplňujících dotazů a následných úprav dokumentace. SŽDC už vydala čtrnáctý opravný formulář a nejnovější uzávěrku posunula na konec dubna. „Z dotazů uchazečů lze vysledovat snahu o velmi detailní přípravu před předložením finální nabídky. Velmi často uchazeči směřují své dotazy k ubezpečení se, zda správně pochopili zadávací dokumentaci,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle něj zatím zpoždění neohrožuje plánovaný začátek stavby v červenci ani čerpání z evropských fondů. „Nyní jsme ovšem na hranici této lhůty,“ doplnil Illiaš.

22. 04. 2016 Součástky za víno. Po Hedvábné stezce z Číny do Francie projel první vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/cina-francie-vlak-hedvabna-stezka-dq0-/zahranicni.aspx?c=A160422_094711_zahranicni_ert)

Po novodobé Hedvábné stezce mezi čínským Wu-chan a francouzským Lyonem úspěšně projel první nákladní vlak. Do Evropy putovaly po jedenáct tisíc kilometrů dlouhé trati průmyslové součástky a chemické produkty. Francouzi pak do Číny pošlou své vyhlášené víno a další pochutiny. Vlak by se měl do Číny vrátit během následujících dní, uvádí server RCF Radio. Podle francouzských úřadů dopravci plánují postupné posílení dopravy na této trase, po které by měly jezdit až tři spoje za týden. Vlakové spojení mezi Francií a Čínou je součástí velkého programu na obnovu Hedvábné stezky.

Vlaková doprava mezi Čínou a Evropou však funguje již od roku 2014. Pravidelné spoje jezdí mezi provincií S'čchuan a německým Duisburgem. Nově však čínský dopravce Trans Eurasia Logistics propaguje také chystanou vlakovou nákladní dopravu do Barcelony, Rotterdamu či Boloně, píše server Vice News. 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. Cesta většinou trvá 11 až 12 dní a soupravy mívají až 46 vozů. 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.

22. 04. 2016 Provoz na trati Újezdec u Luhačovic – Vlárský průsmyk je bezpečnější a úspornější (DOZ)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/ujezdec-vlarsky-prusmyk.html>)

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila modernizaci zabezpečovacího zařízení na trati Újezdec u Luhačovic – Vlárský průsmyk. Cílem projektu bylo vybudovat v tomto úseku kompletní dálkově ovládaný systém dispečerské a řídicí techniky. „Stavební práce v úseku Újezdec u Luhačovic – Vlárský průsmyk jsou přínosné z mnoha důvodů. Instalace dálkového ovládaní zabezpečovacího zařízení a další modernizace zlepšily operativní řízení, zvýšily bezpečnost trati a rovněž snížily její provozní náklady,“ shrnul přínosy stavby generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Nový řídicí systém umožnil dálkově ovládat zabezpečovací zařízení na celém úseku z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. Díky moderní technice je také možné dálkově diagnostikovat jednotlivá technologická zařízení. V rámci modernizace bylo nasazeno staniční

zabezpečovací zařízení nejvyšší, tj. 3. kategorie. To kontroluje volnost jízdní cesty i současně zakázaných jízdních cest a návěstidla jsou závislá na poloze výhybek a výkolejek. Bez automatizace by na tyto podmínky musel dohlížet vyčleněný pracovník. Součástí stavby byla instalace nového vnitřního sdělovacího zařízení a kamerového systému. Stavbaři dále zrekonstruovali železniční svršek a částečně i železniční spodek v železniční stanici Bohuslavice nad Vlárí. V ostatních stanicích na trati proběhly jen nezbytné stavební úpravy vyvolané změnami technologií. Rekonstrukci se podrobily také mosty ve stanici Bylnice.

Předpokládané celkové náklady stavby s názvem DOZ trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Vlárský průsmyk činily 247 829 653 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 188 582 388 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byla společnost SIGNALBAU a.s.

| | |
|------------------------|--|
| Název stavby | DOZ trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Vlárský průsmyk |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| Zhotovitel | Signalbau a.s. |
| Termín zahájení | 7/2014 |
| Termín dokončení | 12/2015 |
| Celkové náklady stavby | 247 829 653 Kč bez DPH |
| Schválený příspěvek EU | 188 582 388 Kč |

25. 04. 2016 České dráhy doplatily Škodě Transportation arbitrážní stamiliony (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-doplatily-skode-transportation-arbitrazni-stamiliony-1290490>)

České dráhy naplnily po měsících váhání verdikt podzimní arbitráže a doplatily Škodě Transportation 753 milionů korun v letitém sporu o dodávku dvaceti nových lokomotiv. Peníze Škodě přiznal rozhodčí soud jako doplatek kupní ceny a inflační navýšení. „Mohu potvrdit převod peněz od Českých drah na náš účet,“ řekla serveru E15.cz mluvčí Škodovky Lubomíra Černá. Platbu potvrdil i mluvčí drah Radek Joklík. „České dráhy jsou standardní obchodní společností a mají veřejně obchodovatelné dluhopisy. Své závazky proto musíme platit. Rozhodčí nález je pravomocný, byť s ním nesouhlasíme a domáháme se jeho zrušení u soudu,“ uvedl Joklík. Tahanice tak převodem nekončí, soudní spor může trvat léta. V úvahu připadá i dohoda. O tu se několikrát snažila Škoda, v posledním návrhu nabídla dopravci úlevy přes 400 milionů korun. V rámci dohody by plzeňský výrobce například zajistil periodické opravy vlaků nebo dodal jeden elektrický vlak.

Dráhy zatím dohodu odmítají

„Naše společnost je stále připravena jednat a vrátit se k již k dříve předloženým návrhům vstřícných kroků a hledat cestu smířčího ukončení tohoto letitého sporu cestou dohody,“ doplnila Černá. Dráhy ale zatím dohodu odmítly. Ty si u Škody Transportation objednaly dvacet třísystemových lokomotiv řady 109 E za zhruba 2,5 miliardy korun. Vývoj a výroba ale nabraly několik let zpoždění, načež dráhy zadržely část kupní ceny. Škoda se na arbitrážní soud obrátila s požadavkem doplatku kupní ceny, dráhy se naopak dožadovaly zhruba miliardy korun pokuty za pozdní dodávku strojů. Zpoždění Škoda zdůvodňovala změnou předpisů v průběhu vývoje, kvůli které bylo nutné rozpracované stroje kompletně předělat. Arbitráž dala za pravdu Škodě. Ihned po rozhodnutí musely dráhy zaplatit 468 milionů, které byly exekučně vymahatelné. Nyní doplatily zbytek.

25. 04. 2016 ČD si chtějí pronajmout 10 expresních lokomotiv, vyhlásily soutěž

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26574/>)

České dráhy vyhlásily evropské výběrové řízení na desetiletý pronájem deseti expresních vícesystemových elektrických lokomotiv pro rychlost 200 km/h. Pronájem lokomotiv souvisí s připravovaným rozšířením počtu vlaků provozovaných rychlostí 160 km/h a s provozem lokomotiv ČD na celé lince Praha – Hamburk, kde vlaky jezdí rychlostí 200 km/h. Důvody pro pronájem dalších „rychlých“ lokomotiv vysvětluje předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek: „Od příštího roku chceme rozšířit počet velmi rychlých vlaků s rychlostí 160 km/h. Touto rychlostí chceme nově jezdit na 4. koridoru z Prahy do Českých Budějovic a Lince a chceme zrychlit i další vlaky z Prahy směrem

na východ republiky. Zároveň musíme plnit naše závazky z mezistátní dohody s DB při provozu linky Praha – Hamburk. Na této trati se jezdí rychlostí až 200 km/h a naše lokomotivy tam budou jezdit v celé trase. Proto potřebujeme více rychlých lokomotiv, než máme dnes.“ S ohledem na zavádění vyšších rychlostí na českých koridorech a na zahraničních linkách uvažují České dráhy v budoucnosti o pořízení dokonce až tří desítek takových lokomotiv (včetně nyní poptávaných 10 kusů lokomotiv).

Poptávané lokomotivy mají splnit náročné požadavky na mezistátní expresní dopravu. Musí jít o třísystémové stroje pro oba v České republice využívané systémy 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC a pro systém využívaný v Německu a v Rakousku 15 kV 16,7 Hz AC. Rychlost musí být nejméně 200 km/h a výkon nejméně 5 000 kW. Lokomotivy musí být schváleny pro provoz v České republice, ale také v Německu, v Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Musejí být vybaveny příslušnými komunikačními a zabezpečovacími systémy, např. GSM-R, TRS, ETCS level 2. Součástí pronájmu musí být také zaškolení strojvedoucích a technického personálu a zajištění full servisu v oblasti údržby a oprav, včetně zajištění náhradních dílů. České dráhy plánují využít lokomotivy především při vozbě vlaků EuroCity na lince Praha – Hamburk, a to již během jízdního řádu 2017. Předpokládané náklady na desetiletý pronájem všech 10 lokomotiv včetně veškerého servisu je přibližně 1,3 miliardy Kč.

26. 04. 2016 V sobotu pojede parní vlak ČD na Kokořínsko, provoz zahájí také sezónní cyklovlak Praha – Mšeno

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26592/>)

Tuto sobotu 30. dubna vypraví České dráhy parní vlak v čele s lokomotivou „Bulík“, který pojede z Prahy-Braníka přes Všetaty a Mělník do Mšena. Součástí vlaku bude bufetový vůz i služební vůz pro přepravu jízdních kol. Ve stejný den zahájí provoz také sezónní cyklovlak "Kokořínsko" z Prahy-Vršovic do Mšena a zpět. Parní vlak odjíždí z Prahy-Braníka v 7:59 a pojede přes stanice Praha-Vršovice, Praha hl.n., Neratovice a Všetaty do Mělníku. Po objetí soupravy parní lokomotivou bude vlak pokračovat malebným krajem Karla Hynka Máchy. Z vlaku bude možné vystoupit ve Lhotce, Kanině nebo v cílové stanici Mšeno.

Ve Lhotce se lze vydat na výlet k místnímu skalnímu obydlí, k přírodní památce Holý vrch nebo po červené turistické značce podél rybníka Lhotka a říčky Pšovka až k nejznámějšímu rybníku Harasov, nad nímž se tyčí pískovcové skály. Odtud je to už kousek na hrad Kokořín – dominantu tohoto kraje. V cílové stanici Mšeno bude pro zájemce, kteří si zajistí rezervaci místa v předprodeji, připraven historický autobus ŠL 11, který je proveze okružní jízdou přes Lobeč, Mšeno a Kokořínským dolem až na parkoviště pod hradem. Po 14. hodině se odtud vrátí do Lhotky u Mělníka, kde nastoupí do parního vlaku, který je zaveze zpět do Prahy. V Lobči lze navštívit parostrojní pivovar, který je dnes technickou památkou. Zájemcům, kteří potvrdí rezervaci prohlídky pivovaru na e-mail lemberk@gr.cd.cz, poskytne správce pivovaru odbornou prohlídku (za poplatek dle ceníku). První prohlídky pro cca 30 osob začnou v 11:30 hod. V pivovarské restauraci bude možné ochutnat čtyři druhy piva, případně studené občerstvení. V obci lze také navštívit muzeum Eduarda Štorcha s expozicí o historii mamutů. Ti, co pojedou dál autobusem, se mohou kochat pohledem na krajinu s řadou přírodních zajímavostí a skalních útvarů. V soupravě zvláštního parního vlaku nebude chybět bufetový vůz, ve kterém se bude čepovat točené pivo Ferdinand a prodávat suvenýry s železniční tematikou, a také služební vůz pro přepravu jízdních kol (přeprava podle běžného ceníku ČD).

Jízdní řád parního vlaku ČD Praha-Braník – Mšeno a zpět (sobota 30. dubna 2016)

| směr tam | | žel. stanice | směr zpět | |
|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|
| cyklovlak | parní vlak | | parní vlak | cyklovlak |
| | 07:59 | Praha-Braník | – | – |
| 08:14 | 08:12 | Praha-Vršovice | 17:42 | 19:11 |
| 08:24 | 08:20 | Praha hl. n. | 17:36 | 19:04 |
| 08:32 | | Praha-Vysočany | | 18:56 |
| 08:47 | | Praha-Čakovice | | 18:45 |
| 08:59 | 08:53 – 09:12 | Neratovice | 16:42 – 17:01 | 18:33 |
| 09:06 | 09:22 | Všetaty | 16:36 | 18:25 |
| 09:16 – 09:29 | 09:32 – 10:00 | Mělník | 16:05 – 16:25 | 18:00 – 18:14 |
| 09:47 | 10:20 – 10:32 | Lhotka u Mělníka | 15:31 – 15:42 | 17:43 |

| | | | | |
|-------|-------|----------|-------|-------|
| 09:54 | | Nebužely | | 17:28 |
| 10:02 | 10:52 | Kanina | 15:15 | 17:20 |
| 10:09 | 11:00 | Mšeno | 15:08 | 17:15 |

Ceník jízdného ve vlaku Praha-Braník – Mšeno a zpět (sobota 30. dubna 2016)

základní jízdné:

- základní zpáteční jízdné Praha – Mšeno a zpět 240 Kč*)

obchodní nabídky:

- jednosměrná jízdenka Praha – Mšeno nebo naopak 140 Kč

- zpáteční jízdenka Neratovice – Mšeno nebo naopak 140 Kč

- zpáteční jízdenka Mělník – Mšeno nebo naopak 100 Kč

- úseková jízdenka mezi stanicemi 60 Kč

- děti 6 – 15 let 50 % sleva

- děti do 6 let (bez nároku na místo k sezení) zdarma

*) Ze základního jízdného poskytují České dráhy slevy a doplatky dětem, žákům, držitelům průkazů ZTP a psům. K obchodním nabídkám neplatí žádné další slevy. Děti ve věku 6 – 15 let mají 50% slevu, děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení.

Předprodej jízdenek na parní vlak je možný na pražském Masarykově nádraží v mezinárodní pokladně a v osobní pokladně na nádraží Praha-Braník. Další podrobnosti lze získat na e-mailech lemberk@gr.cd.cz nebo pavlik@zap.cd.cz.

V sezóně na Kokořínsko také cyklovlakem

Současně každou sobotu od 30. dubna do 3. září a také 5. července bude možné poznávat krásu této krajiny díky motorovému cyklovlakem Kokořínsko (Sp 1938), který odjíždí z Prahy-Vršovic v 8:14. Bude zastavovat v Praze hl. n. (8:24), v Praze-Vysočanech (8:32), v Praze-Čakovících (8:47) a pojedje přes Neratovice, Všetaty a Mělník. Odtud bude možné pokračovat do Lhotky u Mělníka (9:47), zastávky Nebužely a Kanina až do stanice Mšeno (10:09). Zpět do Prahy odtud pojedje cyklovlak v 17:15, do Prahy hl. n. přijede v 19:04 a do Prahy-Vršovic v 19:11. Souprava vlaku bude sestavena z motorového vozu řady 854 a dvou přípojných vozů Bdtu upravených pro přepravu jízdních kol. V tomto vlaku bude platit běžný tarif Českých drah.

26. 04. 2016 Internet přes palubní Wi-Fi nabízí už také railjet, ČD rozšíří Wi-Fi do desítek dalších vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26590/>)

Všech sedm netrakovních jednotek ČD railjet už také nabídne cestujícím bezplatné připojení k internetu prostřednictvím služby ČD Wi-Fi. České dráhy spouští Wi-Fi ve všech sedmi vlcích tento týden. Kromě toho se připravuje v modrých railjetech spuštění podobného palubního portálu se zábavou a informacemi, jaký mají k dispozici cestující v jednotkách SC Pendolino. Ten nabídne například informace o jízdě vlaku, o turistických cílech v okolí vlakových zastávek, filmy, elektronické knihy a audioknihy, dětské hry nebo hudbu. České dráhy nyní nabízejí připojení k internetu přes palubní Wi-Fi ve více než 529 vlcích, z toho více než 108 vlaků je dálkových.

Bezplatné Wi-Fi připojení k internetu bude nyní dostupné ve všech sedmi vozech netrakovních jednotek ČD railjet. Systém pro připojení bude využívat technologie LTE i 3G. Pro uživatele bude zajištěn naprosto plynulý přechod mezi národními sítěmi při přejezdu státních hranic. Technologie je navržena tak, aby garantovala téměř 100% dostupnost služby palubního portálu Českých drah po celou dobu jízdy vlaku. U přístupu k veřejnému internetu to bohužel neplatí, protože u dostupnosti veřejné sítě je národní dopravce odkázán na pokrytí trasy vlaku mobilním signálem poskytovaným mobilními operátory. Pro co největší dostupnost veřejného internetu bude ale technologie využívat v Česku, na Moravě i v Rakousku sítě více mobilních operátorů.

Od léta bude v ČD railjetech (modré soupravy) k dispozici také palubní portál, který cestujícím nabídne podobný servis jako portál ve vlcích SC Pendolino. Cestující budou mít k dispozici jednak informace o jízdě vlaku, přípojích a další informační servis, tak turistické informace o cílech v blízkosti terasy a zastávek vlaku, ale také zábavu, jako jsou filmy, hudba, elektronické knihy a audioknihy nebo různé hry. Vizualní prezentaci vlakového portálu Českých drah lze zhlédnout zde.

České dráhy plánují rozšířit nabídku bezplatného připojení k internetu prostřednictvím palubní sítě Wi-Fi i do dalších vlaků. V současné době zpracovává společnost záměr na instalaci technologie Wi-Fi do jednoho až dvou stovek dalších osobních vozů pro expresní a rychlíkovou dopravu. Wi-Fi bude součástí dodávky také u všech nových vozidel, na které společnost v poslední době vypsal výběrová řízení. K začátku jízdního řádu 2016 nabízely České dráhy Wi-Fi v celkem 529 vlacích, z toho bylo 108 dálkových spojů od spojů SC Pendolino a ÖBB railjet přes vlaky EuroCity / InterCity po běžné rychlíky, a 421 vlaků bylo regionálních. Díky instalaci Wi-Fi do jednotek ČD railjet a nasazení souprav InterPanter na rychlíky Praha – Brno se v posledních týdnech tento počet zvýšil téměř o tři desítky vlaků. Wi-Fi připojení k internetu dnes funguje nebo v současnosti probíhá jeho montáž u 447 osobních vozů nebo sekcí jednotek Českých drah. Službu Wi-Fi poskytují ve svých vozech také partneři Českých drah, například slovenská společnost ZSSK nebo rakouské dráhy ÖBB.

26. 04. 2016 Razie kvůli vlakům Praha – Ostrava. Brusel zajímala data Českých drah

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/urad-zasahoval-na-ceskych-drahach-kvuli-dumpingu-f6l-eko-doprava.aspx?c=A160426_140355_eko-doprava_fih)

Pět let antimonopolní úřad řeší spor o tom, zda České dráhy nezneužily v době nástupu soukromé konkurence své tehdejší dominantní postavení. Do sporu se teď vložila Evropská komise. Brusel v úterý společně se zaměstnanci Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) provedl překvapivou razii na Českých drahách, aby zajistil některé klíčové dokumenty, ukazující, zda státní dopravce na hlavní železniční trase vydělává. Serveru iDNES.cz informaci potvrdily dva na sobě nezávislé zdroje z Českých drah. Společnost oficiálně mlčí, což je v případě kontrol z Evropské komise běžný postup. Antimonopolní úřad akci nepotvrdil ani nevyvrátil. Mluvčí Martin Švanda rovnou odkázal na Evropskou komisi. Mluvčí Evropské komise pro oblast hospodářské soutěže Ricarda Cardoso nechtěl případ rovněž komentovat. „Probíhající šetření nikdy nekomentujeme, proto k tomu aktuálně nemohu nic říct,“ řekl iDNES.cz Cardoso.

České dráhy tvrdí, že neprodělávaly

Spor o zneužití dominantního postavení řeší ÚOHS už přes pět let. Jasno má do případu přinést posudek Univerzity Pardubice, který zhodnotí posudky soukromých dopravců i Českých drah a ukáže, zda po zlevnění před nástupem konkurence nezačaly České dráhy prodělávat. Státní dopravce dlouhodobě jakékoliv zlevnění pod náklady odmítá. Případný kladný verdikt ve prospěch soukromníků může být pro soukromé dopravce doslova pohádkovou výhrou. Žalují totiž České dráhy kvůli vzniklým škodám o stovky milionů korun. Soukromníci se už v minulosti na Evropskou komisi obrátili, zatím se ale nedočkali žádné akce. Nynější zásah může vše změnit.

Žaloba o stamiliony

Ve stejné kauze ale už soukromníci utrpěli jednu prohru. Loni soud zatím nepravomocně zamítl žalobu Leo Express na České dráhy o náhradu škody ve výši 418 milionů korun za údajné predátorské ceny. Soukromý dopravce Leo Express, který v roce 2013 na trase prodělal 159 milionů korun, zažaloval České dráhy o 380 milionů korun kvůli údajně podnákladovým cenám. RegioJet z holdingu podnikatele Radima Jančury loni zažaloval státního železničního dopravce o 717 milionů korun. České dráhy po nástupu žluté konkurence RegioJet v roce 2011 zlevnily základní jízdné z Prahy do Ostravy na 290 korun ze 438 korun. Na ostatních trasách však dopravce ceny nesrazil. Následovala cenová válka, v níž se soukromníci s ČD přebíjeli o výhodnější jízdné. Leo Express se v tomto souboji dostal až na 79 korun. Soukromí dopravci jsou dnes těmi, kteří jsou s cenami výrazně níže, než České dráhy. Ceny v některých obdobích klesly pod 100 korun, běžné jízdné u RegioJetu je nyní například 150 korun. RegioJet ale tvrdí, že i při takové ceně vydělává. U Evropské komise si už v minulosti stěžoval Leo Express. „Dlouhodobě kritizujeme netransparentnost vykazování komerční a závazkové dopravy. ČD vykazují dlouhodobě ztráty v segmentu osobní dopravy a nikdo ještě nebyl schopný vysvětlit z čeho vlastně tyto ztráty vznikají,“ řekl Petr Köhler z Leo Express.

27. 04. 2016 Šachy s drážním majetkem: stát koupí od ČD nástupiště a pozemky (ČD -> SŽDC)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sachy-s-draznim-majetkem-stat-koupi-od-cd-nastupiste-a-pozemky-1290989>)

Manévřům s drážními nemovitostmi nebude konec ani po letošním převodu nádražních budov do vlastnictví státní Správy železniční dopravní cesty. Českým drahám totiž stále zůstanou pozemky,

kteří chce získat stát. Převody budou mít stamilionovou hodnotu. Především jde o pozemky pod kolejemi v nádražních areálech. Ministerstvo dopravy prosazuje, aby infrastruktura včetně pozemků byla majetkově oddělena od dopravců. „Situaci bude třeba postupně vyřešit, aby stát měl ve vlastnictví také tyto pozemky,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Podle něj je třeba příslušné pozemky nejprve oddělit od těch, které nadále zůstanou ve vlastnictví Českých drah, což jsou třeba depa. Bude proto nutné vypracovat zhruba tisíc geometrických plánů, které zaplatí SŽDC. Podle optimistických předpokladů to potrvá několik měsíců, jiné odhady hovoří až o dvou letech. Pozemky Českých drah bude proto SŽDC odkupovat zřejmě postupně a nikoli v jednom balíku.

Případ první nástupiště

Zvláštní kapitolou celé transakce, která má na dráze úřední název ÚMVŽSTV (Úprava majetkoprávních vztahů k nemovitostem v obvodech železničních stanic), jsou první nástupiště. S nimi si úředníci v minulosti zahráli absurdní divadlo. Přestože všechna ostatní nástupiště patří už léta SŽDC, první perony zůstaly v majetku ČD i s nádražními budovami. Jenže zatímco zhruba tisícovka nádražních budov se ještě v prvním pololetí převede za 3,3 miliardy korun na SŽDC, s prvními nástupišti je situace složitější. Převod se dotkne asi jen poloviny z nich. Dráhy spočítaly, že jim i po převodu nádraží zbude 510 prvních nástupišť. „Důvodem je, že nejsou integrální součástí převáděných budov a pozemků nimi. Leží na jiných parcelách, jejichž účelové rozdělení je finančně, technicky, časově a především administrativně velmi náročné,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Rovněž tato zbylá nástupiště chce stát prostřednictvím SŽDC odkoupit. Podle Neřolda zatím není jasné, na kolik peněz si dráhy celkově dodatečným prodejem zbylého majetku přijdou. O tom prý bude možné hovořit až po zaměření. Při hrubé kalkulaci milionu korun za jedno nástupiště půjde minimálně o stovky milionů.

27. 04. 2016 Legendární Posázavský pacifik mění tvář, obnova stála tři čtvrtě miliardy (Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/legendarni-posazavsky-pacifik-meni-tvar-obnova-stala-tri-ctvrte-miliardy-1291054>)

Měsíce výluk na legendární trati z Prahy do Čerčan a Dobříše, zvané Posázavský pacifik, se koncem dubna stanou minulostí. Správa železniční a dopravní cesty dokončuje rozsáhlou rekonstrukci za tři čtvrtě miliardy korun, která ve víc než stoleté historii trati nemá obdoby. Stavají kompletně vyměnili koleje, vybudovali nové zabezpečovací zařízení a postavili nástupiště. „Celkové investiční náklady revitalizace jsou 754 milionů korun, stavba byla z 80 procent navržena na spolufinancování z EU,“ vysvětlil pro E15.cz mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle něj dodavatelem bylo sdružení společností Strabag Rail a AŽD Praha. Modernizace začala loni v červenci a včetně všech dodávek potrvá ještě do června. Výluky, které v různých úsecích zabraly dlouhé týdny až měsíce, však skončí již 29. dubna.



Část nádraží, která se uchovala takřka v původní podobě z přelomu 19. a 20. století, nyní zásadně změnila svůj charakter. Správa železnic nechala v Praze-Braníku, Vraném nad Vltavou, Davli, Jílovém u Prahy a Týnci nad Sázavou postavit mohutná nástupiště, usnadňující hlavně rodičům s kočárky nástup do vlaků. Změnily se i některé zastávky. Obnovy se dočkaly také přejezdy a celá trať byla vybavena novým zabezpečovacím zařízením. To umožní její dálkové řízení. Například v Davli musel drážní personál jezdit na kole přehazovat výhybku, tento každodenní „trénink“ se tak stane minulostí. Kompletní výměna kolejového svršku pak má zkrátit celkovou dobu jízdy vlaků o několik minut. Podle pamětníků taková masivní modernizace Posázavského pacifiku nemá v jeho historii obdoby. V minulosti na něm probíhaly pouze postupné opravy tunelů, před rokem 1989 se rovněž přeložil úsek z Braníka do Modřan kvůli výstavbě nové silnice a tramvajové tratě, přičemž vznikla nová zastávka. Odstraňovaly se také následky povodní.

Trať postupně vznikala na konci 19. století a od té doby zůstaly ve stanicích standardní rakousko-uherské nádražní budovy, typizovaná dřevěná skladiště a další objekty. Vede převážně podél Vltavy a směrem do Čerčan se vine nad členitým údolím Sázavy – oblíbeným cílem výletníků a chatařů. Název Posázavský pacifik si vysloužila právě díky zasazení do okolní krajiny. Vedlejší větve dráhy za Vraným odbočuje do Dobříše. Známou stavbou tratě je Žampašský viadukt z roku 1900, který stojí mezi stanicemi Jílové a Luka pod Medníkem a patří mezi nejvyšší kamenné železniční mosty v Evropě. Zajímavé je, že se svojí výškou 41,73 metru je pouze o necelý metr nižší než Nuselský most v Praze.

Posázavský pacifik v číslech

| | |
|--|---|
| Délka trati | 52 kilometrů (Praha-Krč – Čerčany) |
| Počet tunelů | 8, nejdelší je Jarovský (390 metrů) |
| Výška Žampašského mostu | 41,73 metru (jeden z nejvyšších kamenných mostů v Evropě) |
| Nejvyšší povolená rychlost (po rekonstrukci) | 80 km/hod (v úseku Praha Krč–Praha Modřany) |

27. 04. 2016 Vlaky předjedou autobusy. Mezi Prahou a Brnem o minuty, výrazněji na jih (GVD 2016/2017)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-z-prahy-do-brna-budou-rychlejsi-nez-autobus-f7a-eko-doprava.aspx?c=A160427_120646_eko-doprava_suj)

Po mnoha letech bude spojení mezi dvěma největšími městy v zemi rychlejší vlakem než autobusem. Po železnici bude cestování mezi Prahou a Brnem od prosince o pět minut kratší. Ještě výrazněji zrychlí vlaky do Českých Budějovic. Zrychlení vlaků vyplývá z objednávky ministerstva dopravy, kterou zveřejnilo na svých stránkách Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP). Podle materiálu by měly rychlíky z Prahy do Brna jet 2 hodiny a 25 minut, dosud jim cesta trvá o pět minut déle. Důvodem zrychlení je především dokončení modernizací v koridoru. Výrazně zrychlí i zastávkové rychlíky, kde dojde ke zkrácení jízdních dob o 11 minut i díky nasazení nových rychlíkových jednotek InterPanter.

České dráhy si dlouhodobě pochvalují velký nárůst počtu cestujících mezi Prahou a Brnem, především díky nasazení nových souprav railjet (v nich už tento týden spouští i wi-fi připojení) a modernizaci dálnice D1, která řadu lidí odrazuje od cesty autem. Soukromý RegioJet, který je dominantní na trase mezi Prahou a Brnem v autobusech, ale podle mluvčího Aleše Ondrúje nepocituje, že by lidé z kvůli možným zácpám na dálnici vyhledávali víc vlaků. „Počty cestujících nám na této trase dál rostou, přidáváme další autobusy,“ říká Ondrůj. RegioJet navíc zvažuje vstup na trasu i na železnici. Na Slovensku už si zažádal o kapacitu pro spojení Praha – Bratislava, své plány ale odmítá jakkoliv komentovat. České dráhy také zatím přípravy jízdního řádu nechtějí do zveřejnění prvního návrhu v červnu současný stav objednávek komentovat.

Z Prahy do Českých Budějovic o 19 minut rychleji

Výrazné zlepšení čeká i cestující na trase z Prahy do Českých Budějovic. Vráť se tam vlaky kategorie EuroCity/InterCity, když dosud tu jezdí pouze rychlíky, z velké části stále ještě s nejstaršími koženkovými vozy. Nově cestující povevou soupravy s rychlostí až 160 kilometrů v hodině, tři páry spojů pojedou z Prahy přímo až do rakouského Linze, jeden do Českého Krumlova. A vynechají na cestě řadu zastávek: do Českých Budějovic zastaví jen v Táboře. Jízdní doba se tak zkrátí o 19 minut na 2 hodiny a 4 minuty, vlaky tak budou o více než čtvrt hodinu rychlejší, než autobusy.

Vlaky mezi Prahou a Brnem a Prahou a Českými Budějovicemi zůstanou ale lehce dražší, pokud s nimi necestujete pravidelně a nevlastníte IN Kartu. Nejlevnější jízdenka do vlaku z Prahy do Brna bez slev stojí 189 korun, autobus s kreditovou jízdenkou (pořízení zdarma) 165 korun. V případě trasy Praha – České Budějovice je cena v autobuse od 150 korun, u vlaku od 159 korun.

27. 04. 2016 Strojvůdce, který nepřežil střet vlaků u Velvět, nespíš zradilo srdce (30. října 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/strojvudce-pri-srazce-vlaku-u-velvet-dostal-infarkt-f9z-usti-zpravy.aspx?c=A160422_141936_usti-zpravy_vac2)

Strojvedoucího, jenž loni v říjnu zemřel při srážce nákladních vlaků na Teplicku, zřejmě postihl infarkt. Vyplývá to z pitevní zprávy, jejíž výsledek zveřejnila policie. Ta případ nyní odložila. Pro Drážní inspekci ale ještě vyšetřování železničního neštěstí neskončilo. Vlaky se srazily poslední říjnový den časně ráno na trati z Ústí nad Labem do Bíliny. Pětašedesátiletý strojvůdce projel v Řehlovicích návěstí stůj a u Velvět narazil do stojící vlakové soupravy. Snahy zastavit vlak tlačítkem generální stop nebo dovolat se strojvůdci na mobil byly neúspěšné. Muž v kabině lokomotivy při střetu utrpěl závažná zranění, kterým na místě podlehl. „Soudní pitva u zesnulého prokázala rozsáhlé postižení srdečně cévního systému. Je proto velmi pravděpodobné, že nehodě mohla předcházet náhlá srdeční nevolnost,“



informoval teplický policejní mluvčí Daniel Vítek. Z lékařské zprávy také vyplývá, že v době smrti nebyl strojevedoucí pod vlivem alkoholu ani jiných omamných či psychotropních látek.

Inspekce se zabývá i tím, jak srážce napříště zabránit

Nákladní vlak před tragickou srážkou se stojící soupravou nejel rychleji než povolených 60 kilometrů v hodině. Při vyšetřování to zjistila Drážní inspekce. „Stále ještě zkoumáme všechny možné okolnosti toho, proč vlak nezastavil. Naším cílem je i navrhnout taková bezpečnostní opatření, aby se dalo těmto případům předcházet,“ řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

28. 04. 2016 Studénka testuje nové zabezpečení přejezdu smrti. Zatím na zkoušku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1769213-studenka-testuje-nove-zabezpeceni-prejezdu-smrti-zatim-na-zkousku>)

Na železničním přejezdu ve Studénce nedaleko Ostravy je připraveno ke zkoušce nové zabezpečovací zařízení. Městu ho nabídla soukromá firma. Systém by měl řidiče na blížící se vlak upozornit ještě před samotným přejezdem. V červenci 2015 tam zamřeli při střetu pendolina s kamionem tři lidé. „V případě, že přejezdem projíždí vlak, by s novým systémem měli řidiči zastavit tak, aby se k přejezdu vůbec nepřiblížili,“ uvedl ze Studénky redaktor ČT Radek Wiglasz. Dvacet pět metrů před závorami na kolejích bude u silnice dodatečná blikající značka, která se bude spouštět ve chvíli, kdy se přes přejezd začnou sklápět závory. „To znamená, že řidiči budou stát v dostatečné vzdálenosti před přejezdem,“ uvedl Vladimír Novák z firmy, která zabezpečovací zařízení instalovala.



Auta k přejezdu, až bude závora dole

Teprve ve chvíli, kdy závory spadnou dolů, může kolona automobilů popojet až k závorám a blikajícímu červenému světlu u kolejí. „Tím řidiči dostanou možnost ještě lépe na zabezpečený přejezd reagovat, a pokud některý z nich omylem přejede první značku, zastaví na té druhé,“ vysvětlil Vladimír Novák. Zabezpečovací systém testovaný nyní ve Studénce je úplně nový. Firma jej dosud prezentovala pouze na veletrhu v Nizozemsku na modelové železnici. Na přejezdu ve Studénce teď bude zabezpečení zkoušet za přítomnosti policie, drážního úřadu a starosty města. Test však ještě neznamená, že nové zabezpečovací zařízení nakonec ve Studénce a na jiných přejezdech skutečně bude. „Záleží na tom, jak se k tomu postaví policie, legislativa a vyhláška o silničním provozu,“ uvedl Vladimír Novák. „Zatím není zvykem mít dvě značky za sebou. Takže záleží například také na tom, jakým způsobem by byli pokutováni řidiči, kteří je nebudou respektovat,“ doplnil.

28. 04. 2016 Dráhy obmění park posunovacích lokomotiv, ikonické stroje řady 714 skončí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-obmeni-park-posunovacich-lokomotiv-ikonicke-stroje-rady-714-skonci-1291446>)

České dráhy po téměř čtvrt století výrazněji obnoví flotilu posunovacích lokomotiv na nádražích a v depech. Aktuálně podnik vypsal výběrové řízení na dodávku deseti nových strojů, má jít přitom o desetiletý operativní pronájem s následným odkupem. Národní dopravce do pronájmu investuje odhadem 210 milionů korun. Ve hře jsou stroje společnosti CZ Loko, které dráhy nedávno zkoušely v Praze a Brně a došly k závěru, že stroje vyhovují požadavkům lehkého posunu souprav osobních vozů. Zájem má i řada zahraničních výrobců. „Dráhy plánují ze svého vozidlového parku postupně vyřazovat staré a neekonomické posunovací lokomotivy, jejichž provoz je díky zastaralé technologii a konstrukci mnohonásobně dražší než u moderních, lehčích a dnes již i levnějších strojů,“ uvedl pro E15.cz náměstek šéfa drah pro techniku, servis a majetek František Bureš.



Dráhy chtějí začít vyřazovat ikonické posunovací lokomotivy řady 714, které vznikly v devadesátých letech rekonstrukcí ještě o dvacet let starších strojů. „Dnes jsou již dávno za hranou své životnosti, a pokud bychom je chtěli dále provozovat, vyžadovaly by totální rekonstrukci,“ doplnil Bureš. Podle něj dráhy na výměně ušetří stovky milionů, při nahrazení deseti strojů jde prý za třicet let o úsporu 250 milionů korun. Dráhy poptávají úspornější, lehčí a méně výkonné posunovací lokomotivy. Řada 714 má čtyři nápravy a výkon kolem 600 kW, nově se dopravce spokojí se dvěma nápravami a polovičním výkonem. Dráhy právě takové od společnosti CZ Loko nedávno

zkoušely v Praze a Brně a došly k závěru, že stroje vyhovují požadavkům lehkého posunu souprav osobních vozů. Právě CZ Loko, které své lehké lokomotivy už vyvezlo například do Srbska či Běloruska, bude zřejmě jedním z adeptů na partnera drah. „Určitě nás to velmi zajímá,“ řekl E15.cz šéf firmy Josef Bárta. Posunovací lokomotivy nabízí i řada zahraničních výrobců, například Alstom. Dráhy dnes používají zhruba 25 lokomotiv řady 714, nejvíce jich je v Praze, Bohumíně, Brně a Plzni. Zhruba dvě třetiny z nich by chtěly postupně nahradit. Lokomotivy v menší míře slouží i na tratích, například vozí spěšné vlaky mezi Prahou a Kladnem. Postupně jsou ale vytlačovány motorovými vozy.

28. 04. 2016 České dráhy chybovaly při zakázce na wi-fi, od ÚOHS dostaly pokutu (railjet)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-chybovaly-pri-zakazce-na-wi-fi-od-uohs-dostaly-pokutu-1291528>)

České dráhy chybovaly při vybavení vlakových souprav Railjet wi-fi technologií. Vybraly firmu, která nespĺnila kvalifikaci. Od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za to dostaly pokutu sto tisíc korun. Rozhodnutí není dosud pravomocné a může být proti němu podán rozklad. Zakázku vyhrála společnost RailWiFi, kterou vytvořili dodavatelé ČD-Telematika a. s. a Simac Technik ČR, a. s. „České dráhy chybovaly, když firmu nevyloučily z další účasti v zadávacím řízení, ačkoliv neprokázala splnění všech stanovených kvalifikačních předpokladů,“ uvedl předseda úřadu Petr Rafaj. Státní dopravce ve výběrovém řízení požadoval, aby uchazeči o zakázku doložili alespoň tři referenční zakázky obdobného charakteru. Konkrétně šlo o dodávku systému internetového připojení v železničních kolejových vozidlech s konstrukční rychlostí přesahující 200 kilometrů v hodině. Přitom alespoň jedna ze zakázek musela být ve finančním objemu nejméně 20 milionů korun bez DPH.

Rozpor se zákonem

RailWiFi prokazovala kvalifikaci prostřednictvím subdodavatele. Z předložené subdodavatelské smlouvy ale nevyplýval závazek k poskytnutí plnění nebo práv, s nimiž mohla vítězná firma disponovat u konkrétní zakázky. To je podle Rafaje v rozporu se zákonem. Railjety jsou netrakové soupravy (nemají vlastní pohonnou jednotku), soupravu pohání lokomotiva Taurus, kterou si České dráhy pro pohon jednotek půjčují od rakouských drah. Vlaky mohou jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině. Kapacita těchto vlaků je 442 míst k sezení. Z toho dopravce předpokládá šest míst v byznys třídě a dalších 42 sedadel v první třídě. Cestu mezi Prahou a Vídní má souprava ujet za čtyři hodiny a deset minut.

29. 04. 2016 České dráhy se propadly do obří ztráty, hlavně kvůli arbitráži a výlukám

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodelaly-1-375-miliardy-korun-fdz/eko-doprava.aspx?c=A160429_101711_eko-doprava_suj)

České dráhy se vrátily do ztrátového hospodaření. Firma loni prodělala 2,016 miliardy, celá skupina České dráhy pak 1,375 miliardy korun. Dopravce přitom víc utržil na prodeji jízdenek a ušetřil na nákladech. Do hluboké ztráty ale ČD naopak poslaly prohraná arbitráž a časté výluky. Prodražuje se ale i obsluha dluhu nebo marketing. Výsledky hospodaření vyplývají z výroční zprávy, kterou státní dopravce zveřejnil v pátek. Podle ní firmě lehce stouply tržby z prodeje jízdenek a klesly náklady na pohonné hmoty a trakční energii. Firma prezentuje hlavně celoskupinový výsledek, který je příznivější. Samotná akciová společnost České dráhy prodělala přes 2 miliardy korun. „Bez výluk a prohrané arbitráže by skončil segment osobní dopravy nad plánem a přiblížil by se vyrovnanému hospodaření,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Pavel Krtek.

Více než miliarda prohraná u arbitráže se v loňském výsledku projevila 700 miliony korun, další ztrátu má firma z rekordního počtu výluk. České dráhy si stěžují, že musely platit extra peníze za náhradní autobusovou dopravou. Celkem za ni loni zaplatily 692 milionů korun. Kvůli velkému množství přesčasů lidí během výluk stouply personální náklady o 417 milionů korun, v této částce je ale zahrnut fakt, že ČD musely do některých stanic poslat prodejce jízdenek, protože z nich zmizeli výpravčí SŽDC kvůli převodu na dálkové řízení.

Firma věří, že díky udržení počtu cestujících a lepším tržbám z prodeje jízdenek letos hospodaření zlepší. Státního dopravce ale drží prodeje mezinárodních jízdenek, tržby z vnitrostátních přepravy naopak loni klesly. Nákladní dopravce ČD Cargo loni naopak vydělal přes půl miliardy korun. V plusu je i přesto, že společnost meziročně opět klesly tržby o půl miliardy a zároveň dopravci klesá podíl na trhu. Ostatně i zisk klesl: z 877 na 480 milionů korun.

Prodražuje se dluh, správa nádraží i marketing

Čím dál dražší je pro České dráhy splácení dluhů. Jen loni náklady na úroky stouply o 172 milionů korun. Letos v polovině roku musí firma splatit 300 milionů euro (v přepočtu 8,1 miliardy korun), ČD Cargo 1,158 miliardy korun. Obě firmy dluhy splatí novou půjčkou či dluhopisy. Loni objem dluhů přesáhl 37 miliard korun, na úrocích zaplatila státem vlastněná společnost téměř půldruhé miliardy korun. Dráhy také výrazně více prodělávaly na správě svého majetku, tedy hlavně nádraží. Ztráta dosáhla 619 milionů korun. „Tržby z pronájmů a rovněž i tržby z prodeje zbytného majetku nemohou zcela pokrýt potřebný rozsah nutných oprav a údržby ve vlastnictví Českých drah,“ uvedla k tomu firma ve výroční zprávě. Po letech tvrzení, jak omezují České dráhy peníze za marketing a reklamu ukazuje výroční zpráva opak. Firma loni za svoji propagaci utratila 193 milionů korun, o 53 milionů korun více, než před rokem. Firma to vysvětluje například novým systémem pro krizovou komunikaci nebo většími opatřeními při výlukách.

29. 04. 2016 Vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan dostává konkrétní obrysy, ministři představili novou studii

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Vysokorychlostni_trať_z_Prahy_do_Drazdan_dostava_konkretni_obrysy.htm)

Česká republika a Sasko se v pátek 29. dubna dohodly na společném postupu vybudovat vysokorychlostní železniční spojení z Prahy do Drážďan. Tento záměr ministři dopravy Dan Ťok a Martin Dulig i zástupci samosprávy deklarovali ustavením sdružení, které bude mít projekt dlouhodobě na starost a vyvíjet konkrétní aktivity k realizaci této trati. Na konferenci byla podrobně představena také nedávno dokončená studie, potvrzující přínosy tohoto rychlého železničního spojení.

Zakládací dokumenty společného Evropského seskupení pro územní spolupráci Nové železniční spojení Drážďany – Praha ESÚS podepsali dnes v Ústí nad Labem, symbolicky na půl cesty mezi Prahou a Drážďany, ministr dopravy Dan Ťok, saský ministr hospodářství, práce a dopravy Martin Dulig, náměstek hejtmana Ústeckého kraje Stanislav Rybák a zástupce přílehlého regionu Saské Švýcarsko – Východní Krušné hory Heiko Weigel. „Trať mezi Prahou a Drážďany dosáhne v nejbližších letech maxima své kapacity a stane se úzkým hrdlem klíčového spojení mezi ČR a Německem. Pohraniční stanice Děčín/Bad Schandau je co do železničního provozu nejvytíženější v ČR a patří i mezi jedny z nejvytíženějších v Německu, především kvůli nákladní dopravě. Nedávno dokončená studie potvrdila, že vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan potřebujeme,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

V případě projektu vysokorychlostní trati mezi Prahou a Drážďany se jedná o moderní spojení pro 21. století, které má jednoznačně praktické přínosy. Také z tohoto důvodu jej na česko-saské konferenci podpořil i evropský koordinátor TEN-T koridoru Mathieu Grosch, který zdůraznil význam projektu pro transevropské dopravní síť TEN-T a aktivně jej podporuje na unijní úrovni.

Abychom zajistili hlavní přínosy v dálkové a přeshraniční dopravě, musíme napojit vnitrostátní síť na vysokorychlostní tratě v západní Evropě. Drážďany jsou v tomto směru nejlepší volbou, protože rameno západoevropských vysokorychlostních tratí je nejbližší k ČR. Zároveň dojde k propojení hlavních hospodářských center na obou stranách Krušných hor. „Pokud se dostanete z Drážďan do Prahy za 1 hodinu, vnímáte vzdálenost těchto měst úplně jinak, lidé cestující za prací, obchodem, studiem nebo i na předvánoční nákup budou mít zkrátka z Prahy do Drážďan mnohem blíže než nyní,“ dodal ministr Dan Ťok.

Vysokorychlostní trať Praha – Drážďany poskytne novou kapacitu a vyřeší limity současné trati. Nové spojení totiž bude umožňovat i provoz nákladních vlaků. Současně přispěje také ke snížení hlukových limitů. „Zčásti bude trať vedena tunely, a to zejména v oblastech, kde si všichni přejeme vysokou míru ochrany životního prostředí – negativní dopady trati na její okolí se tím výrazně sníží,“ doplnil náměstek hejtmana Ústeckého kraje Stanislav Rybák.