

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2016

OBSAH

01. 08. 2016	MINISTERSTVO DOPRAVY RYCHLÍKY NA TRATI PLZEŇ – MOST PŘEDÁ SOUKROMÉ SPOLEČNOSTI (R16, GW TRAIN REGIO, OD 11. PROSINCE 2016) .	3
01. 08. 2016	OPRAVA NÁSTUPIŠŤ NA NÁDRAŽÍ V BRNĚ JE ZA POLOVINOU (BRNO HL. N.)	3
02. 08. 2016	PĚTADVACET METRŮ URAZIL NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST ZA DVĚ HODINY (TRŠNICE).....	4
03. 08. 2016	V KAUZE VÝHYBEK UŽ JDE O MILIONOVÉ ŠKODY, TY KAŽDÝM DNEM ROSTOU.....	4
03. 08. 2016	NĚMECKO DÁ V PŘÍŠTÍCH LETECH NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU BILIONY KORUN (BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030).....	4
04. 08. 2016	SŽDC CHCE OKRAŠLOVAT NÁDRAŽÍ, AKCE ZA 200 MILIONŮ JE ŠANCE PRO LOKÁLNÍ FIRMY.....	5
05. 08. 2016	MODERNIZACE TŘÍKOLEJNÉHO ÚSEKU Z PRAHY-BĚCHOVIC DO ÚVAL JE DOKONČENÁ.....	5
05. 08. 2016	V TATRÁCH SE ZŘÍTLA ČÁST MOSTU ÚZKOKOLEJKY (TEŽ, VYŠNÉ HÁGY – TATRANSKÁ POLIANKA).....	6
05. 08. 2016	VLAKY V PLZNI A HORAŽDOVICÍCH UŽ ZRYCHLILY, VADNÉ VÝHYBKY ČEKÁ VÝMĚNA.....	6
08. 08. 2016	ANI PO OSMI LETECH NEJSOU ZNÁMI VINÍCI ŽELEZNIČNÍ TRAGÉDIE ZE STUDĚNKY (8. SRPNA 2008, EC 108 COMENIUS).....	7
08. 08. 2016	ČESKÉ DRÁHY NAPADLY U SOUDU VÝSLEDKY TENDRU NA ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	8
10. 08. 2016	NA ZASTÁVKÁCH V LESÍCH CHYBÍ PODROBNÉ CENÍKY. ČESKÉ DRÁHY ZA TO DOSTALY STATISÍCOVOU POKUTU.....	8
10. 08. 2016	ZAMĚSTNANCI ŽELEZNIČNÍ FIRMY EUROSTAR JDOU DO STÁVKY, VADÍ JIM PRACOVNÍ PODMÍNKY.....	9
11. 08. 2016	ZMĚNA MAJITELE DALA NÁDRAŽÍM V HAVÍŘOVĚ A VÍTKOVICÍCH NOVOU ŠANCI.....	10
11. 08. 2016	VLAK SLOVENSKÁ STRELA JE PRO SPOJENÍ BRATISLAVY A PRAHY I PO 80 LETECH POJMEM (380.013).....	10
16. 08. 2016	REGIOJET SE SNAŽÍ DOHODĚ STÁTU S ČD BRÁNIT U SOUDU (R13 BRNO – BŘECLAV – OLOMOUC).....	11
17. 08. 2016	JANČUROVY ŽLUTÉ VLAKY VYJELY ZE ZTRÁT A ZAČALY POPRVÉ VYDĚLÁVAT.....	12
18. 08. 2016	ČD RUŠÍ NOČNÍ VLAK DO KOLÍNA NAD RÝNEM, PŘIZPŮSOBUJÍ SE KROKU DEUTSCHE BAHN.....	12
18. 08. 2016	SŽDC NÁHLE ZRUŠILA NEJVĚTŠÍ ŽELEZNIČNÍ TENDR. MINISTRU ŤOKOVI SE TO NELÍBÍ (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	12
21. 08. 2016	STROMY PŘERŮSTAJÍ PŘES VLAKOVÉ TRATĚ. S KÁCENÍM JE ALE PROBLÉM.....	13
21. 08. 2016	DRÁHY ROZDALY ZAKÁZKY NA OPRAVY VOZOVÉHO PARKU, NEJVÍC ZÍSKALA PARS NOVA.....	14
22. 08. 2016	ČESKÉ DRÁHY NASADILY DO PROVOZU NA LINKU PRAHA – HAMBURK DVA NOVÉ TYPY VOZŮ (9X BHMPZ ²²⁸ , 9X BDMPZ ²²⁷).....	14
22. 08. 2016	STÁTNÍ FIRMA ŽALUJE STÁTNÍ ÚŘAD. ČESKÝM DRAHÁM SE NELÍBÍ REGIOJET DO BRNA (PRAHA – BRNO, ČD – DÚ).....	15

23. 08. 2016	ČESKÉ DRÁHY UPRAVÍ RESTAURAČNÍ VOZY NA BISTROVOZY A ZMODERNIZUJÍ LŮŽKOVÉ VAGÓNY (9X WRMEE, 9X WLBMEE).....	15
23. 08. 2016	PŘEROVSKÁ RADNICE VZDALA SNAHU O NOVOU VLAKOVOU ZASTÁVKU V PŘEDMOSTÍ.....	16
24. 08. 2016	HÁDKY DOPRAVCŮ BUDE ROZHODOVAT NOVÝ ÚŘAD, SENÁT ALE VRÁTIL ZÁKON, KTERÝ MU MÁ POMÁHAT	16
25. 08. 2016	STAVBAŘI PUSTÍ ZVĚDAVCE DO PRVNÍHO TUBUSU ŽELEZNIČNÍHO TUNELU U PLZNĚ (TUNEL EJPOVICE, 10. ZÁŘÍ 2016)	17
26. 08. 2016	NA JEDEN LÍSTEK PO CELÉM ČESKU. INTEGROVANÝ TARIF VZNIKNE DO TŘI LET	18
26. 08. 2016	KONEC VLAKŮ BEZ TOALETY. GW TRAIN UKÁZAL NOVOU SOUPRAVU PRO LOKÁLKY (RS1)	18
26. 08. 2016	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 5. ZÁŘÍ.....	19
26. 08. 2016	DUŠEK POMÁHÁ ČESKÝM DRAHÁM ZARAZIT JANČURU. OBJEDNÁVKOU ZA 0 Kč (PRAHA – BRNO).....	19
29. 08. 2016	VÝPRAVČÍ NAHRAZUJE MODERNÍ TECHNIKA, BUDE I VE VENKOVSKÝCH ZASTÁVKÁCH.....	20
29. 08. 2016	NA VEDENÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATI MĚSTEM SE JIHLAVŠTÍ NÁMĚSTCI NESHODNOU	21
29. 08. 2016	Z JERUZALÉMA DO TEL AVIVU ZA 28 MINUT. KLÍČOVÁ IZRAELSKÁ MĚSTA SPOJÍ RYCHLOVLAK	22
29. 08. 2016	PENDOLINO BY MOHLO JET AŽ DO NORIMBERKU. NĚMCI CHTĚJÍ ZMODERNIZOVAT SASKO-FRANSKOU TRAŤ	22
30. 08. 2016	KRAJE JSOU PROTI STÁTNÍ PŮJČOVNĚ VLAKŮ, CHTĚJÍ JEDNAT S VLÁDOU	23
30. 08. 2016	NA ÚZKOKOLEJCE SE SRAZILY OSOBNÍ VLAKY, CESTUJÍCÍ JSOU LEHCE ZRANĚNÍ (JHMD, CHVÁLKOV).....	24
31. 08. 2016	ČD CARGO ZA PRVNÍ POLOLETÍ ZDVOJNÁSOBIL SVŮJ ČISTÝ ZISK, PŘED ZDANĚNÍM VYDĚLALO PŘES PŮL MILIARDY KORUN	24
31. 08. 2016	SKUPINA ČD V POLOLETÍ MEZIROČNĚ ZVÝŠILA ZISK.....	25
31. 08. 2016	VLÁDA SCHVÁLILA ZAVEDENÍ EXPRESNÍCH VLAKŮ DO LINCE (EX PRAHA – LINZ OD 11. PROSINCE 2016)	25

01. 08. 2016 Ministerstvo dopravy rychlíky na trati Plzeň – Most předá soukromé společnosti (R16, GW Train Regio, od 11. prosince 2016)

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

Provoz rychlíků na lince R16 z Plzně do Mostu bude od poloviny prosince letošního roku (začátku platnosti jízdního řádu 2016/2017) zajišťovat společnost GW Train Regio. K přímému zadání této společnosti Ministerstvo dopravy přistoupilo poté, co antimonopolní úřad ve druhém stupni potvrdil své rozhodnutí o zrušení soutěže vyhlášené v minulém roce. Jedná se o prvního soukromého dopravce, který bude provozovat rychlíkovou linku v rámci závazku veřejné služby.

Soutěž na linku R16 byla do českého i evropského věstníku veřejných zakázek odeslána už v únoru 2015 s tím, že vítěz soutěže začne provozovat vlaky od poloviny prosince 2016 na dobu 15 let. Společnost GW Train Regio ve zrušené soutěži podala nejnižší nabídku. Protože soutěž České dráhy napadly podáním u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, ministerstvo s ohledem na nezbytnost zajistit dopravní obslužnost následně v listopadu 2015 z důvodu právní jistoty notifikovalo v Úředním věstníku EU přímé zadání na dobu desíti let pro případ, kdyby soutěž byla antimonopolním úřadem skutečně zrušena. „Jsem zastáncem otevírání trhu dálkové železniční dopravy a už v minulém roce jsem deklaroval, že linku po zrušení soutěže zadáme napřímo tomu, kdo podal nejvýhodnější nabídku. Společnost GW Train Regio už má k dispozici i potřebná vozidla a aktuálně již s Českými drahami i regionálními objednateli Plzeňským a Ústeckým krajem jedná o podmínkách uznávání jízdného a zapojení do integrovaného dopravního systému,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok.

Pokud jde o legislativní rámec, evropské právo umožňuje jak přímé zadání, tak možnost soutěže. Většina evropských států přitom využívá přímé zadání nebo kombinuje oba modely. „Rádi bychom v dalších měsících připravili nabídková řízení pro další linky, v první řadě linky Liberec – Pardubice, Liberec – Ústí nad Labem, Praha – Ústí nad Labem – Cheb a Praha – Ústí nad Labem – Děčín a zároveň umožnili na vybraných linkách na obnovu vozidel využít prostředky z Operačního programu Doprava,“ doplnil ministr Ťok.

01. 08. 2016 Oprava nástupišť na nádraží v Brně je za polovinou (Brno hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/oprava-nastupist-na-nadrazi-v-brne-je-za-polovinou/1377212>)

Oprava druhého a třetího nástupiště na brněnském hlavním nádraží se přehoupala do druhé poloviny. Cestující již mohou využívat opravené druhé nástupiště, mimo provoz je nyní třetí nástupiště. I nadále zůstává nástupištěm historický vzhled včetně původních sloupů, které podpírají střechu. Podle Pavla Šprdlíka z brněnské Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) práce postupují podle předpokladů, a výluka by tak měla skončit podle plánu 11. září. Řekl to ČTK.



Do brněnského nádraží se léta prakticky neinvestovalo, protože se dlouho čekalo na to, že se definitivně rozhodne o nové poloze nádraží a začne se stavět. Nyní už však hrozil havarijný stav, proto SŽDC postupně přistupuje k opravám. Nástupiště tak získalo novou dlažbu, opraveny jsou sloupy a přístřešky, SŽDC zrekonstruovalo také odvodnění. I přesto, že některá zařízení jsou stará desítky let, dělníky nic nepřekvapilo. "Byl velmi dobře udělaný projekt, takže práce jedou přesně v termínu, i když na hraně," poznamenal Šprdlík. Proměna ze starého a zašlého nádraží je na druhém nástupišti viditelná na první pohled. Součástí je také rekonstrukce podchodů, které budou vyčištěny a dostanou nové podhledy. Výluka sice skončí už v první půli září, ale stavební ruch utichne na nádraží až v listopadu.

SŽDC se rozhodla investovat do brněnského hlavního nádraží tak, aby mohlo ještě řadu let sloužit, protože kdy bude nové nádraží, není zdaleka jisté. Proto už například loni zmodernizovala elektronický informační systém v hale, podchodech i na nástupištích. Letos pokračuje opravami nástupišť, příští nebo přespříští rok se bude opravovat čtvrté nástupiště. V roce 2019 se také počítá s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení.

V říjnu půjdou Brňané k referendu, v němž se vyjádří, zda chtějí, aby nádraží zůstalo v centru. Druhou variantou je odsun o kilometr na jih.

02. 08. 2016 Pětadvacet metrů urazil nový železniční most za dvě hodiny (Tršnice)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/novy-zeleznicni-most-je-uz-na-svem-miste-ffc-vary-zpravy.aspx?c=A160802_145643_vary-zpravy_prz)

Nový most přes řeku Ohři na hlavní železniční trati z Chebu do Karlových Varů a dále do severních Čech je už na svém místě. Jeho přesun na místo sledovaly desítky lidí v Tršnici u Chebu. Ocelový most, který na plošině vedle silnice do Tršnic už několik týdnů čekal na svoji příležitost, se za pomoci kovových lan a hydraulických tažných zařízení přesunul po kolejnici na místo. Kolos na délku měří přibližně sedmdesát metrů, na výšku má více než třináct metrů a váží přes 600 tun. První vlaky by měly na zbrusu nový most, který se už z dálky vyznačuje ladnými oblouky, vjet už 16. srpna. Tehdy bude zprovozněna jedna kolej. Druhá začne sloužit o pět dnů později. „Most jsme posouvali na vzdálenost asi pětadvaceti metrů. Trvalo to přibližně dvě hodiny,“ uvedl stavbyvedoucí David Režnar. Doplnil, že nyní dělníky čeká demontáž výsuvných drah a spuštění celé konstrukce na připravené betonové nosníky. „Konstrukci budeme spouštět o 3,6 metru. Vertikální pohyb bude o dost pomalejší. V harmonogramu prací na to máme dva dny. Přece jen je to výška, musíme dbát na to, aby to bylo bezpečné,“ doplnil Režnar. Podle odborníků bylo pro zdárný průběh celé operace zásadní, aby se konstrukce pohybovala na obou březích současně a stejnou rychlostí. „Posun jsme proto koordinovali vysílačkami,“ vysvětlil Pavel Prošek, který na místě vykonává funkci stavebního dozoru.

**Dělníci našli při bourání i šachtu na výbušniny**

Nová mostní konstrukce nahradí tu původní, která zde vyrostla krátce po válce. Při likvidaci nosníků dělníci narazili na mohutné základy původního předválečného mostu, které bylo nutné odtěžit. Rozměrné kamenné kvádry jsou v současnosti uskladněné u silnice. Bourání odhalilo ještě na jednu zajímavost. V jednom z nosníků stroje odkryly hlubokou šachtu. Ta měla v případě válečného konfliktu sloužit pro umístění výbušnin. „Říkalo se tomu stálé zařízení a ještě donedávna se budovalo takřka všude. Po odpálení by se celé přemostění zhroutilo. Nový most ale takovou vymoženost už nemá,“ vysvětlil Prošek.

03. 08. 2016 V kauze výhybek už jde o milionové škody, ty každým dnem rostou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-kauze-vyhybek-uz-jde-o-milionove-skody-ty-kazdym-dnem-rostou-1312410>)

Českou železnici už přes týden brzdí výhybky, na kterých Správa železniční dopravní cesty našla vady. Nejde přitom už čistě o provozní problém. Začíná se hrát i o nemalé peníze. Škody narůstají každým dnem, správa železnic je zatím spočítala na více než deset milionů korun. Vedle samotných oprav výhybek jde o náklady na zavedení náhradní autobusové dopravy a pomalé jízdy vlaků. SŽDC je chce uplatňovat v rámci reklamačního řízení na dodavatel, kterým je DT Výhybkárna a strojírna. Problém se nijak zásadně neposunul ani počátkem tohoto týdne na poslední schůzce správců železnice a zástupců dodavatelů. Zúčastnění se dohodli na dalších testech a zbrusnění některých výhybek. Výsledky by měly z laboratoře dorazit v pátek. Potíže se týkají zhruba stokusové série výhybek, konkrétně jejich pohyblivých částí, takzvaných jazyků. Na některých se našly praskliny. Výrobce i dodavatel oceli Třinecké železářny tvrdí, že jde o povrchové vady, které nijak neohrožují provoz na železnici. „Nejsou přímým nebezpečím pro drážní provoz, ale svou velikostí již neodpovídají daným drážním normám,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Správa železnic proto preventivně na zhruba desítku míst včetně uzlů Olomouc a Plzeň omezila rychlost na deset kilometrů v hodině, případně zastavila vlaky zcela. „Soustředíme se na doplňkové zkoušky vyžádané SŽDC a hledání způsobů pro zrušení pomalých jízd,“ sdělil deníku E15 generální ředitel DT Výhybkárny Marek Smolka. Otázka případné náhrady škod bude podle něj předmětem dalších jednání.

03. 08. 2016 Německo dá v příštích letech na dopravní infrastrukturu biliony korun (Bundesverkehrswegeplan 2030)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nemecko-da-v-pristich-letech-na-dopravni-infrastrukturu-biliony-koron-1312504>)

Německo do roku 2030 investuje do dopravní infrastruktury téměř 270 miliard eur (7,3 bilionu korun). Počítá s tím plán výstavby silniční, železniční a vodní sítě, který dnes schválila německá vláda. Zlepšit

by se mělo díky tomu i dopravní spojení s Českou republikou. Mezi prioritní projekty totiž patří železnice z Norimberku k českým hranicím a počítá se i s lepším spojením ve směru na Berlín. Německé ministerstvo dopravy odhaduje, že osobní doprava ve spolkové republice do roku 2030 oproti roku 2010 stoupne o 12,2 procenta. Nákladní doprava by se ve stejném období měla zvýšit dokonce o 38 procent. Proto považuje ministerstvo rozsáhlé investice za nevyhnutelné.

Místo výstavby nových silnic, železnic nebo vodních koridorů se chce Německo v příštích letech soustředit hlavně na údržbu současné dopravní sítě a její rozvoj v místech, kde je přetížena. Z celkové částky 270 miliard eur investuje spolková republika 49,4 procenta do silnic, 41,3 procenta do železnic a 9,3 procenta do vodních cest. Jen na udržení stávající dopravní sítě německá vláda počítá s investicemi ve výši 141,6 miliardy eur. Česka by se měly dotknout zejména investice do železniční infrastruktury. Projekt na zlepšení spojení mezi Drážďany a Berlínem už běží a Německo do budoucna uvažuje také o investicích do železnice mezi Drážďany a Českem. Zatím ale tento úsek není na rozdíl od trati z Norimberku k českým hranicím zařazen mezi prioritní. Na příhraniční silniční a vodní dopravě plány německé vlády nic zásadního nezmění. Nově schválenou koncepci už kritizovali němečtí zelení, podle nichž se vláda plánem odklání od plnění ekologických cílů a měla by více než do silnic investovat do železnic.

04. 08. 2016 SŽDC chce okrašlovat nádraží, akce za 200 milionů je šance pro lokální firmy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-chce-okraslovat-nadrazi-akce-za-200-milionu-je-sance-pro-lokalni-firmy-1312628>)

Menší stavební firmy v regionech mohou zhruba od poloviny srpna vyhlížet vlnu zakázek od železničářů. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá sérii drobných oprav nejzanedbanějších nádražních budov. Vesměs přitom půjde o práce, jež nevyžadují stavební povolení, jako opravy střech a komínů, výměny oken, nové nátěry či obnovení fasády. Původně přitom mělo letos dojít už na „řádné“ rekonstrukce. Kvůli zpozdujícímu se převodu nádraží od Českých drah ale stihne správa železnic vyhlásit první tendry nejdříve až na přelomu roku. Předtím navíc bude muset vyřešit jeden zásadní problém: sehnat odborníky, kteří tendry připraví. SŽDC se dosud totiž pozemním stavitelstvím nezabývala. Sami železničáři tak letošní „přechodovou“ akci nazývají okrašlovací. Celkem při ní chtějí utratit za desítky stanic do konce roku téměř 200 milionů korun. „Půjde o zakázky menšího rozsahu, oslovíme lokální dodavatele,“ řekl náměstek ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Na jeho seznamu je více než 150 stanic, například Ivančice, Blansko, Bystřice pod Hostýnem, Dobronín nebo Skalice nad Svitavou.

Nic pro velké hráče, jen šance pro lokální firmy

„Není to nic pro velké hráče, ale pro regionální firmy je každá taková zakázka v době děsivého pádu stavebnictví velkým přínosem a pomůže ten pád zmírnit,“ řekl prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václav Matyáš. Připomněl, že stavebnictví od ledna do května meziročně kleslo o devět procent. Podstatně větší sousto ovšem pro stavbaře chystají železničáři na příští léta. Zatímco letošní okrašlování má plošně zalátat nejviditelnější vady, od příštího roku chce SŽDC jako novopecený majitel nádraží začít s generálními rekonstrukcemi velkých stanic. Ty už by mohly zajímat i velké firmy. Správa železnic chce v příštích šesti letech investovat každoročně alespoň miliardu. Cílem je postupně zrekonstruovat dvě stovky nejvytíženějších stanic, kterými prochází 80 procent pasažérů na železnici. Seznam železničářů kvůli tlaku regionálních politiků tají, ředitel SŽDC Pavel Surý v minulosti jmenoval například České Budějovice, Vsetín nebo Otrokovice.

05. 08. 2016 Modernizace tříkolejného úseku z Prahy-Běchovic do Úval je dokončena

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

Správa železniční dopravní cesty ukončila jednu z nejvýznamnějších staveb na území hlavního města Prahy a středočeského regionu – modernizaci traťového úseku z Prahy-Běchovic do Úval. Tato náročná stavba, která byla po dlouhých letech příprav zahájena 17. října 2013, se v květnu letošního roku dočkala úspěšného uvedení do zkušebního provozu. Stavba je součástí mezinárodního koridoru ve směru Berlín – Praha – Vídeň. Modernizace této tříkolejné trati, společně s dalšími, již dokončenými, rozestavěnými nebo připravovanými úseky, umožnila bezproblémový průjezd vlaků uzlem Praha po prvním tranzitním koridoru, a to jak v osobní, tak i nákladní dopravě. Cílem modernizace bylo zajištění požadovaných technických parametrů kolejí pro zvýšení rychlosti, prostorové průchodnosti a únosnosti železničního spodku a svršku. Tím došlo k vytvoření dostatečné

kapacity dráhy a dodržení požadovaných hygienických limitů hluku a vibrací. Byl zajištěn i odpovídající přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. „Hlavním přínosem stavby je zvýšení kvality osobní dálkové dopravy, a to zejména z hlediska vyššího pohodlí při cestování a běžného dosahování maximálních možných rychlostí až do 160 km/h,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Na trati byl použit nový typ konstrukce kolejového svršku s pružným upevněním. Cestující ocení citelně klidnější jízdu vlaků a obyvatelé v blízkosti trati zase snížení hluku způsobeného drážním provozem. V rámci stavebních úprav bylo instalováno nové zabezpečovací zařízení a provedena kompletní rekonstrukce trakčního vedení.

Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly činily 1 724 800 775 Kč bez DPH. Projekt byl spolufinancován Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 1 196 204 042 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem prací byl STRABAG Rail a.s.

Název stavby	Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitelé	Strabag Rail a.s. (do 31. 12. 2014 Viamont DSP a.s.)
Termín zahájení	10/2013
Termín dokončení	9/2016
Celkové náklady stavby	1 724 800 775 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	1 196 204 042 Kč

05. 08. 2016 V Tatrách se zřítila část mostu úzkokolejky (TEŽ, Vyšné Hágy – Tatranská Polianka)

Zdroj: Novinky.cz (<https://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/411228-v-tatrach-se-zritila-cast-mostu-uzkokolejky.html>)

Při pátečním sesuvu půdy byla poškozena část konstrukce mostu na trati úzkorozchodné Tatranské elektrické železnice. Část mostu mezi Vyšnými Hágy a Tatranskou Poliankou se sesunula poté, kdy místem projel vlak plný lidí. „Po přejezdu soupravy došlo ke zřícení boční část mostu,“ uvedl operační důstojník krajského ředitelství hasičského a záchranného sboru v Prešově. Most dlouhý 7,3 metru byl postaven v roce 1910 a vede nad potokem. „Byl pravidelně kontrolovaný. Příčina mimořádné události je zatím neznámá,“ řekla mluvčí železnic Martina Pavlíková. Podle slovenských médií zeminu pravděpodobně podemlela voda. Oprava poškozeného mostu může trvat několik týdnů. Na trati mezi Vyšnými Hágy a Tatranskou Poliankou jezdí náhradní autobusová doprava. V probíhající turistické sezóně může tato havárie způsobit komplikace.



Tatranská elektrická železnice o celkové délce 35 kilometrů zabezpečuje spojení mezi hlavními turistickými středisky Vysokých Tater. Jednokolejová úzkorozchodná trať (rozchod 1 000 mm) vede z Popradu přes Starý Smokovec na Štrbské Pleso a ze Starého Smokovce do Tatranské Lomnice. Výstavba byla zahájena v roce 1908 a zcela ukončena byla o čtyři roky později. Na trati jezdí soupravy 425.95, které nahradily starší soupravy 420.95, ve kterých se objevily prvky z tramvají T3.

K zatím nejdelšímu přerušení provozu Tatranské elektrické železnice došlo v roce 2004. V listopadu zasáhla Tatra větrná smršť a padající stromy poškodily trať od Štrbského Plesa po Tatranskou Lomnici. Zničeno bylo nejen trolejové vedení, ale i stožáry. Část trati mezi Popradem, Starým Smokovcem a Tatranskou Lomnicí se podařilo zprovoznit do konce roku. Oprava nejpoškozenějšího úseku mezi Vyšnými Hágy a Starým Smokovcem trvala až do června 2005.

05. 08. 2016 Vlaky v Plzni a Horažďovicích už zrychlily, vadné výhybky čeká výměna

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/horazdovice-plzen-nadrazi-vyhybky-vyluka-fit-plzen-zpravy.aspx?c=A160805_164537_plzen-zpravy_pp)

V Plzni a v Horažďovicích, kde kontrolní rentgeny odhalily povrchové praskliny na nových výhybkách, se železniční doprava vrátila k normálu. Od pátečního dopoledne už vlaky nemusejí vjíždět do stanic sníženou rychlostí. „Od páteční desáté hodiny už vlaky v Plzni i v Horažďovicích jezdí normálně a opět mohou do stanic vjíždět padesátikilometrovou rychlostí,“ potvrdila mluvčí Českých drah Radka

Pistoriusová. Problém s výhybkami nastal 22. července. Tehdy České dráhy zakázaly vjezd všech vlaků na horažďovické nádraží a na českobudějovické trati začala mimořádná výluka. Spoje mezi Plzní a Českými Budějovicemi nabíraly až čtyřicetiminutová zpoždění. Vlaky se zastavily i na trati mezi Plzní a Třeboň. Od 27. července se vlaky mohly na nádraží vrátit, přes výhybky ale musely projíždět jen desetikilometrovou rychlostí namísto obvyklých padesáti kilometrů v hodině. Kvůli tomu nabíraly spoje zpoždění asi minutu a půl až dvě minuty. Podle Jakuba Ptačinského ze Správy železniční dopravní cesty analýzy prokázaly, že praskliny nejsou nebezpečné. Vady na materiálu ale být nemají, proto správce trati zhruba polovinu výhybek podle jejich důležitosti nechá vyměnit a zbytek přebrousit.

08. 08. 2016 Ani po osmi letech nejsou známi viníci železniční tragédie ze Studénky (8. srpna 2008, EC 108 Comenius)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/stale-nejsou-znami-vinici-zeleznici-tragedie-ze-studenky-2008-pti-ostrava-zpravy.aspx?c=A160808_2264925_ostrava-zpravy_jog)

Za železniční neštěstí ve Studénce ze srpna 2008 stále nebyl nikdo potrestán. Navíc stále není jasné, kdy soud s deseti obžalovanými skončí. Při nehodě zemřelo osm cestujících a zranilo se dalších téměř sto. Nehoda se stala osmý den osmého měsíce roku končícího osmičkou. Osm lidí nepřežilo. A právě dnes je tomu osm let. Ve znamení osmiček je tragický střet mezinárodního rychlíku Comenius s mostní konstrukcí, která se ve Studénce na Novojičínsku zřítíla na hlavní železniční trať. „Každý týden si na tu událost vzpomenu několikrát. Jsou ale také lidé, kteří se ve vlaku zranili nebo o někoho přišli a kteří si vzpomenu každý den. Studénku z hlavy nedostanete ani po tolika letech,“ konstatuje strojvedoucí osudného rychlíku Jiří Šindelář. Když tehdy viděl, jak most padá na koleje, stačil ještě snížit rychlost soupravy, čímž zachránil řadě cestujících život, a stihl se také trochu vzdálit. Utrpěl řadu zranění, ale přežil. A vyvázl bez následků. Na rozdíl od strojvedoucího, který loni na přejezdu asi o kilometr dále pendolinem narazil do kamionu. Muž přišel o obě nohy. „Znám ho osobně, byli jsme kolegové. Je to strašné,“ konstatoval Šindelář.



Nejsložitější případ za mnoho let

Hlavně je však smutný z toho, že zatímco loňskou tragédii soudy už uzavřely, tak tu z roku 2008 nikoliv. „Hodně to vypovídá o stavu justice a vůbec vymahatelnosti práva u nás,“ poznamenal. Podle státního zástupce Aleše Kopala jde o nejsložitější případ v regionu za mnoho let. Deset obžalovaných, dvě stavební firmy, velké množství navzájem protichůdných znaleckých posudků, záplava odborných termínů. „V září se uskuteční na Univerzitě Pardubice zátěžové zkoušky podpěr mostní konstrukce, čímž se může mnohé vyjasnit,“ sdělil. Na dotaz, kdy vleklá soudní pře skončí, odpověděl, že to nelze určit, záleží na stanovisku soudu a případných dalších žádostech obžalovaných a jejich advokátů.

Oba studénecké případy připadly soudci Okresního soudu v Novém Jičíně Jaromíru Pšenícovi. Zatímco loňský viník byl zřejmý, a jednání proto rychlé, poslední líčení kauzy z roku 2008 se konalo v listopadu minulého roku. „Po zářijovém znaleckém posudku bych chtěl další jednání nařídít ještě letos,“ nastínil soudce. To by znamenalo, že v ideálním případě by mohl rozsudek padnout v roce 2017. Jenže Radek Ondruš, právník společnosti Bögl & Krýsl, která most zasouvala, ukončení soudu tak optimisticky nevidí. „Vzhledem k zákonným lhůtám, například kvůli nutnému seznámení se závěry znaleckého posudku, nelze nejspíše očekávat letošní pokračování,“ upozornil. Dodal, že sice záleží na stanovisku soudu, ale podle jeho názoru bude navíc ještě nutný revizní posudek.

Deset let od nehody bez rozsudku? Není to vyloučeno

„Samozřejmě soud může o rozporech v jednotlivých posudcích rozhodnout sám, ale vzhledem k velmi odborné oblasti stavebnictví si to moc neumím představit,“ uvedl Ondruš. Není tak vyloučeno, že verdikt soudu nepadne ani při desetiletém smutném výročí – v roce 2018. Někteří z cestujících se dnes mezi desátou a jedenáctou hodinou sejdou ve Studénce u památníku na úpatí osudného mostu. „Spíše to bude individuální, podle toho, jak kdo bude chtít položit kytičku,“ uvedl Rudolf Svoboda ze sdružení Comenius. Dodal, že určitě dorazí zdravotní sestra Naděžda Tomčíková, která vlakem také cestovala a hned po nárazu pomohla mnoha zraněným. „My ještě nejsme s manželkou rozhodnutí, zda se do Studénky vypravíme,“ uvedl v pátek strojvedoucí Šindelář, který je nyní starostou středočeských Strančic.

Co se před osmi lety stalo

- Rychlík Comenius směřující z Krakova do Prahy narazil 8. srpna 2008 v 10:34 hodin ve Studénce na Novojičínsku do zřícené mostní konstrukce, kterou dělníci zrovna zasouvali nad trať na druhou stranu. Strojvedoucí stačil snížit rychlost soupravy ze 134 na 90 kilometrů za hodinu.
- Ve vlaku cestovalo mnoho mladých lidí, protože v Praze ten den koncertovala anglická heavymetalová skupina Iron Maiden.
- Na místě zahynulo šest lidí, další dva zemřeli v nemocnici, pětadevadesát lidí bylo zraněno, někteří utrpěli doživotní následky.
- Škoda byla více než 177 milionů korun. Policie nehodu vyšetřovala dva roky a obvinila 10 lidí. Tři obžalovaní jsou z firmy ODS - Ostravské dopravní stavby, pět z firmy Bögl & Krýsl, která měla na starosti zasouvání mostu. Před soudem je i pracovník Správy silnic Moravskoslezského kraje a ještě jeden z dodavatelů. Všem hrozí až desetileté vězení.

08. 08. 2016 České dráhy napadly u soudu výsledky tendru na šumavské lokálky (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/ceske-drahy-napadly-u-soudu-vysledky-tendru-na-sumavske-lokalky-1313276>)

Tendr Jihočeského kraje na šumavské lokálky vstoupil do dalšího dějství, České dráhy napadly jeho výsledky u soudu. Zakázkou za více než dvě miliardy korun se tak bude zabývat Krajský soud v Brně. Potvrdila to mluvčí soudu Simona Tesařová. České dráhy dříve neuspěly se stížností u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který chyby v zakázce nenašel. ÚOHS se případem zabýval nadvakrát. Poprvé návrh Českých drah zamítl v lednu. V červnu rozhodnutí svých podřízených potvrdil ještě předseda úřadu Petr Rafaj. Ve výběrovém řízení na zakázku za více než dvě miliardy korun uspěl loni na jaře dopravce GW Train Regio. Měl by zajistit obslužnost železničních tratí České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. České dráhy skončily v tendru třetí, za vítězným návrhem GW Train Regio byla vyhodnocena jako druhá nabídka společnosti ARRIVA MORAVA. Také její nabídku České dráhy zpochybnily. Předmětem hodnocení byla ekonomická výhodnost nabídek, vedle ceny byla posuzována i kvalita nabízených služeb vyjádřená zejména nadstandardním vybavením vozidel. Částka přes dvě miliardy korun je předpokládanou kompenzací kraje za provoz šumavské lokálky.

10. 08. 2016 Na zastávkách v lesích chybí podrobné ceníky. České dráhy za to dostaly statisícovou pokutu

Zdroj: iHNed.cz (<http://archiv.ihned.cz/c1-65396240-na-zastavkach-v-lesich-chybi-podrobne-ceniky-ceske-drahy-za-to-dostaly-pokutu>)

České dráhy dostaly od finančního úřadu pokutu 150 tisíc korun. Podle úřadu dráhy porušily zákon o cenách tím, že na dvou tisícovkách železničních zastávek bez pokladen nevyvěšují ceníky jízdného, a pasažéři se tak nemohou předem dozvědět, za kolik mohou cestovat. Dráhy se odvolaly, s kritikou nesouhlasí, protože cenu může cestujícímu sdělit průvodčí nebo je k dohledání na webu.

Stačil jeden našťvaný puntičkář a České dráhy po jeho udání dostaly další ze série pokut. Tentokrát to ale není za neprůhledný nákup vlaků nebo pronájem lokomotiv jako v minulosti. Po nespokojencově stížnosti musí dráhy zaplatit 150 tisíc korun za to, že cestujícím nepodávají dostatečně precizní informace o cenách jízdného. Sankci, která by už nyní mohla podle železničářů kandidovat na absurditu roku, udělili finanční úředníci. Tvrdí, že dráhy porušují zákon o cenách, když na dvou tisícovkách malých stanic bez pokladny nevyvěšují kompletní ceníky jízdného. Pasažér tak například na zastávce uprostřed šumavských lesů nezjistí, kolik ho bude stát cesta do Ostravy. Zeptat se může až průvodčího ve vlaku, to už je ale na rozhodování pozdě, protože nástupem do vagonu uzavřel smlouvu o přepravě a musí za jízdu zaplatit, i kdyby s cenou nesouhlasil. "Cestující na neobsazených zastávkách údajně nejsou před uzavřením přepravní smlouvy informováni o výši jízdného," vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík, co přesně vadí úředníkům. Pokuta není pravomocná, dráhy se proti ní odvolaly a finanční úřad konečné slovo neřekl. "Odhadujeme, že rozhodnuto bude přibližně do měsíce," sdělila Linda Paterová z Generálního finančního ředitelství, které spadá pod ministra financí Andreje Babiše z hnutí ANO.

Neobvyklá kauza, na niž upozornily koncem loňského roku Hospodářské noviny, zajímá i další státy Evropské unie, kde podrobné ceníky stejným způsobem scházejí. Podle Mezinárodního železničního

přepravního výboru je rozhodnutí českých úředníků v rozporu s evropským právem, oficiální stanovisko však Brusel zatím nevydal. Dráhy se hájí tím, že s cenou jízdenky se cestující může dopředu seznámit i na vesnických zastávkách. Kromě rady od průvodčího není problém najít si v době chytrých telefonů potřebné údaje i na webových stránkách národního dopravce. "Jízdné navíc v souladu se zákonem o drahách předem zveřejňujeme formou tarifu v přepravním a tarifním věstníku, kde se s ním každý cestující může rovněž seznámit," přidává další možnost mluvčí drah Joklík s tím, že tato pravidla má kontrolovat drážní úřad, a nikoliv cenoví auditoři. Joklík také podotkl, že během 25 let účinnosti zákona o cenách si kontroloři postupu Českých drah nevyšimlali a nepovažovali ho za protizákonný. "Přitom byl postup dopravce všeobecně známý a vyplýval z vyhlášky o přepravním řádu a z přepravních podmínek," řekl Joklík. Náprava chybějících ceníků by navíc mohla způsobit zdražování jízdného. Pokud by měly dráhy na každé nástupiště v lese či na poli umístit podrobné ceny jízd včetně slev, musely by obrovské množství informací vtěsnat na velkoplošné tabule či do objemných knih. Takové řešení by bylo drahé. Peníze by dopravci mohli chtít od cestujících nebo krajů a měst, jež si přepravu lidí objednávají.

České dráhy tvrdí, že se problém týká i dalších firem – jde o železniční a autobusové dopravce, kterým chybí ceníky na neobsazených zastávkách. Například konkurenční společnost Arriva ale prohlašuje, že si dává pozor, aby zákon plnila. Ceník, například v podobě map s tarifními pásmy, vystaví buď rovnou na zastávkách, nebo v autobusech na zřetelném místě. "V Moravskoslezském kraji máme u všech linek uveden tarif na předních dveřích autobusu, aby byl pro cestující viditelný ještě před nástupem do vozidla a před zakoupením jízdenky," řekl už dříve firemní mluvčí Ivo Novotný. Cestující se tak ještě před započatím jízdy dozví, za kolik pojedou, a může vše zvážit. Pokud by s cenou nesouhlasil, smí stojící vozidlo zase opustit.

Pokuty pro ČD

- 270 milionů za náklady – Více než čtvrtmiliardové pokutě od antimonopolního úřadu z roku 2008 za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě dráhy unikly. Soud rozhodnutí úřadu loni zrušil.

- 25 milionů za railjety – Úřad pro ochranu hospodářské soutěže udělil v roce 2014 drahám dosud největší pokutu za porušení zakázkového zákona: 25 milionů korun. Zjednodušeně za to, že dráhy nakoupily bez soutěže sedm vlakových souprav za 2,7 miliardy korun od společnosti Siemens. Sankci ovšem letos soudy zrušily.

- Milion za lokomotivy – Antimonopolní úřad zatím letos u soudu neobhájil ani předložskou milionovou pokutu za pronájem lokomotiv Taurus, které railjety na kolejích táhnou a ČD si je pronajímají od rakouských drah. Případem se bude zabývat Nejvyšší správní soud.

- 100 tisíc za wi-fi – A ještě jednou railjety: 100 tisíc korun pokuty dostaly dráhy letos na jaře za chyby při vybavení vlaků wi-fi technologií. Vybraly firmu, která nesplnila kvalifikaci. Proti této pokutě se dráhy neodvolaly a přijaly ji.

- 150 tisíc korun musí zaplatit České dráhy za chybějící ceníky na zastávkách. Rozhodnutí zatím není pravomocné, dráhy se odvolaly.

10. 08. 2016 Zaměstnanci železniční firmy Eurostar jdou do stávky, vadí jim pracovní podmínky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zamestnanci-zeleznicni-firmy-eurostar-jdou-do-stavky-vadi-jim-pracovni-podminky-1313672>)

Zaměstnanci železniční společnosti Eurostar, která zajišťuje dopravu pod Lamanšským průlivem, vyhlásili na sedm dní stávku. Konat se bude ve dvou vlnách od 12. do 15. srpna a od 27. do 29. srpna. Odborový svaz RMT označil za důvod k vyhlášení stávky špatné pracovní podmínky zaměstnanců. Protestní akce by měla začít o půlnoci ze čtvrtka na pátek britského času (pátek 01:00 SELČ) a trvat do půlnoci z pondělí na úterý britského času (úterý 01:00 SELČ). Obdobně by měla být stávka vyhlášena i na poslední srpnový víkend a na pondělí 29. srpna, na kdy připadá v Británii volný den.

Společnost Eurostar oznámila, že se v době stávky pokusí zachovat provoz v co největším rozsahu. Podle svazu RMT nedodržuje Eurostar dohodu o pracovních podmínkách a nutí zaměstnance pracovat „v asociální hodiny“. „Naši členové mají plné právo na spravedlivé rozložení času mezi práci a volný čas, které zajistí provozní potřeby společnosti a zároveň jim poskytne dostatek času na přátele a rodinu,“ uvedly odbory. Vyhlášení stávky u společnosti Eurostar přišlo v době další protestní akce, kterou svaz RMT vyhlásil na železnicích v jižní Anglii. Pětidenní stávka u dopravce Southern Rail narušuje dopravu od pondělí, zasažena je jí mimo jiné i linka spojující letiště Gatwick s Londýnem.

11. 08. 2016 Změna majitele dala nádražím v Havířově a Vítkovicích novou šanci

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/prevod-nadrazi-havirov-ostrava-vitkovice-oprava-fbe-/ostrava-zpravy.aspx?c=A160811_2265700_ostrava-zpravy_sme)

Architektonicky cenné, ale zchátralé. Železničním výpravním budovám v Havířově a Ostravě-Vítkovicích může pomoci převod z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Renovace sice ani tak není jistá, ale šance se rozhodně zvětšily. Pro někoho betonové ošklivky, pro jiné hodnotné ukázky kdysi populárního bruselského stylu. Nádraží v Havířově a Ostravě-Vítkovicích byla postavena v 60. letech a jejich prostor je více než velkorysý. Zatímco v dobách rozmachu těžkého průmyslu na Ostravsku a Karvinsku jimi denně prošly tisíce lidí, nyní je to mnohem méně a nádraží pustnou. Veškerá snaha o jejich rekonstrukci zatím přišla vniveč. Jenže nyní všechny nádražní budovy přešly z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). „A my v tom vidíme velkou šanci. Například ještě v srpnu se chceme s vedením SŽDC sejit kvůli havířovskému nádraží a projednat možnosti záchrany cenné budovy,“ uvedla Lucie Chytilová ze spolku Důl architektury. Dodala, že podle jejich informací by mohlo být SŽDC opravě nádraží nakloněno.



Havířovské nádraží se mělo podle nedávného projektu zbourat a na jeho místě postavit menší budova s parkovištěm. Po protestech město od plánu s Českými drahami odstoupilo a oželelo tak i evropskou dotaci. Záměr se pak zúžil na obměnu prostoru přednádraží, magistrát chce zejména vyřešit tristní počet parkovacích míst. „V současné době jsou na řadě projekční práce. V rámci této akce by měla být vybudována parkoviště na levé i pravé straně současné výpravní budovy. Zároveň by mělo vzniknout parkoviště za věžovým domem v ulici Železničářů,“ uvedl pro TV Polar Havířov vedoucí odboru rozvoje a správy majetku René Vašek. Město jedná se SŽDC i o prodeji pozemků okolo nádraží. „Souhlasíme s odprodejem většiny diskutovaných pozemků,“ sdělila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Problémem jsou údajně pozemky, které by Drážní úřad potřeboval pro rekonstrukci výpravní budovy, proto se nejprve uskuteční renovace parkoviště po levé straně nádraží.

Budou Vítkovice památkou? Zatím to není jisté

„Případná rekonstrukce výpravní budovy si vyžádá čas a zcela určitě nový projekt. Termín ani konkrétní variantu rekonstrukce nemůžeme v tuto chvíli sdělit, bude předmětem jednání,“ dodala Šubová. Zatímco havířovská budova památkovou ochranu nezískala, vítkovické nádraží z roku 1963 bylo úspěšnější. Ale po následném rozkladu Českých drah musí ministerstvo kultury vydat definitivní stanovisko. Ministerstvo na dotazy MF DNES nereagovalo, mluvčí SŽDC Šubová však uvedla, že případné vyhlášení nádraží památkou by případnou rekonstrukci zkomplikovalo. Například by to podle mluvčí znamenalo složitější projednávání projektové dokumentace a další komplikace, což by opravy prodražilo. „Do plánu investic chceme zahrnout opravu vstupu do výpravní budovy a zpracování projektové dokumentace na rekonstrukci zastřešení, výplní a obvodového pláště,“ informovala mluvčí SŽDC. Drážní správa získala v Moravskoslezském kraji celkem 99 objektů, z toho 45 výpravních budov. „Teprve připravujeme plán na rok 2017, zatím můžu sdělit, že kromě vítkovického nádraží plánujeme například opravu poškozené fasády na svinovském nádraží a v Opavě východ. V plánu je i bezbariérový přístup na ostravské hlavní nádraží,“ vyjmenovala Šubová.

11. 08. 2016 Vlak Slovenská strela je pro spojení Bratislavy a Prahy i po 80 letech pojmem (380.013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27384/>)

Komfortní klimatizované soupravy, stokilometrová cestovní rychlost při maximu 160 km/h, po celý den pravidelný interval 2 hodiny, řada doplňkových služeb, to je současná podoba expresního spojení Bratislavy a Prahy provozovaného v kooperaci národních dopravců. Expresní spojení obou metropolí letos slaví 80 let. V roce 1936 je poprvé spojil právě velmi rychlý expresní vlak Slovenská strela. České dráhy a Železniční společnost Slovensko si toto jubileum připomínají neobvyklým výročním designem expresní lokomotivy řady 380, kterou dnes slavnostně pokřtili.



„Slovenská strela je mezi železničáři legendou, ať již jde o unikátní technické dílo v podobě motorového vozu řady M 290.0 dodnes zachovaného v kopřivnickém muzeu, nebo expresní spojení Bratislavy a Prahy, které dnes slaví 80. výročí. Proto si určitě zaslouží důstojné připomenutí tohoto

jubilea. Výroční polep naší v současnosti nejrychlejší a nejvýkonnější lokomotivy, která navíc jezdí na trati mezi Bratislavou a Prahou, je určitě vhodnou formou oslavy kulatého výročí," říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. „Slovenská strela je i přes své osmdesátileté jubileum pro železničáře na Slovensku i v Čechách stále velmi významný symbol rychlosti, komfortu a vyspělosti obou našich zemí. O jeho síle vypovídá i fakt, že vlak s tímto pojmenováním jezdí navzdory politickým, společenským nebo ekonomickým změnám tak dlouho a také dnes nabízí nejlepší spojení obou metropolí. Těší nás, že si ho můžeme touto netradiční formou, výročním polepem jedné z lokomotiv na této lince, připomenout s našimi českými kolegy," uvedl Filip Hlubočský, předseda představenstva a generální ředitel Železničnej spoločnosti Slovensko.

Současné expresní spojení mezi Bratislavou a Prahou provozují ve společné kooperaci oba národní dopravci – České dráhy a Železničná spoločnosť Slovensko. Vlaky, které pokračují do Maďarska a Německa pak mají další partnery v příslušné zemi ve společnostech MÁV-START a DB. Všechny spoje dnes nabízejí klimatizované soupravy sestavené z nových nebo modernizovaných osobních vozů. Cestující v nich mají k dispozici elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou mobilní telefony nebo notebooky. Ve vlacích jsou zařazeny také restaurační vozy a v 1. třídě je zajištěna kompletní nabídka jídel a nápojů z restauračního vozu servírovaná přímo na místo cestujících. Vozy 2. třídy obsluhuje minibar s drobným občerstvením. Ve spojích jsou zařazeny také vagóny přizpůsobené pro vozíčkáře s bezbariérovým WC, vyhrazená místa pro cestující s dětmi nebo místa pro uložení jízdních kol. Postupně je do vlaků instalováno také Wi-Fi připojení k internetu a dojde k dalšímu zkvalitnění vozového parku.

Cestovní doba expresů mezi oběma metropolemi je v současnosti 3 hodiny a 58 minut a spoje jezdí v pravidelném dvouhodinovém intervalu. Cena jízdenek z Prahy do Bratislavy je od 414 Kč a z Brna do Bratislavy od 193 Kč. „Všechny vlaky EuroCity mezi Bratislavou a Prahou nabízejí vysoký komfort a řadu doplňkových služeb. Ale Slovenská strela je mezi nimi i dnes výjimečná. Nasazujeme na ni modernizovanou soupravu vozů, kterou jinak využíváme na lince Praha – Berlín – Hamburk. Cestující v ní budou mít navíc k dispozici například vlakový portál s informacemi a zábavou. Připravujeme také modernizaci ostatních vlaků na této lince. Letos jsme na ně nasadili zmodernizované osobní vozy 2. třídy a vypsali jsme výběrové řízení na nákup 50 zbrusu nových komfortních expresních vozů na rychlost 200 km/h, které chceme v budoucnosti nasadit právě na spojení mezi Bratislavou a Prahou," uvedl člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.

„Chtěli bychom také pokračovat ve zrychlování spojení obou metropolí," řekl Karol Martinček, člen představenstva Železničnej spoločnosti Slovensko, který má v gesci řízení úseku obchodu, a připomněl diskutované projekty na koridorech: „Oba národní správci infrastruktury připravují modernizaci dalších úseků koridoru Bratislava – Praha. Češi chtějí zmodernizovat úsek mezi Chocní a Ústím nad Orlicí, u nás na Slovensku se hovoří o modernizaci tratě od česko-slovenské státní hranice do Bratislavy na 200 km/h. Po dokončení všech těchto projektů by se mohla cesta Bratislava – Praha zkrátit výrazně o dalších 15 až 20 minut," doplnil ke společnému projektu Karol Martinček. Skutečnou revoluci pro spojení Bratislavy a Prahy by pak představovala realizace vysokorychlostní tratě Brno – Praha, o které se v České republice začíná diskutovat. Cesta rychlovlakem mezi oběma metropolemi by pak trvala jen dvě hodiny.

16. 08. 2016 RegioJet se snaží dohodě státu s ČD bránit u soudu (R13 Brno – Břeclav – Olomouc)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-se-snazi-dohode-statu-s-cd-branit-u-soudu/1382294>)

Soukromý dopravce RegioJet podal ke Krajskému soudu v Brně žalobu proti dohodě státu s Českými drahami na desetiletý provoz vlakové linky Brno – Břeclav – Olomouc. Už předtím podání RegioJetu zamítl Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), uvedla mluvčí soudu Simona Tesařová. Soukromý dopravce proti uzavření smlouvy neúspěšně protestoval i u ministerstva dopravy. Mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold ČTK napsal, že smlouva s Českými drahami z prosince 2015 byla řádně předem notifikována. Ještě proti předpokládanému uzavření smlouvy podala společnost RegioJet a.s. námitky, kterým ministerstvo nevyhovělo. "Následně na základě návrhu společnosti RegioJet a.s. postup ministerstva přezkoumával ÚOHS, který návrhu stěžovatele nevyhověl," uvedl Neřold. Ministerstvo podle něj aktuální spor RegioJetu s ÚOHS komentovat nebude. RegioJet u ÚOHS požadoval přezkoumání postupu ministerstva. Současně chtěl, aby ÚOHS vydal předběžné opatření a zakázal ministerstvu smlouvu uzavřít. To se ale nestalo, námitky firmy zamítl i předseda ÚOHS Petr Rafaj. Podání k soudu je tak dalším krokem, který může firma učinit. Soukromý dopravce RegioJet v posledních letech rozšiřuje svoje železniční aktivity. Vede také spor s Českými drahami

ohledně linky mezi Prahou a Ostravou. RegioJet tvrdí, že státní firma tam zneužila dominantní postavení. ÚOHS dosud ale rozhodnutí v tomto případě nevydal.

17. 08. 2016 Jančurovy žluté vlaky vyjely ze ztrát a začaly poprvé vydělávat

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-poprve-v-zisku-0wm-/eko-doprava.aspx?c=A160817_114722_eko-doprava_suj)

Tři a půl roku od startu žlutých vlaků začala železnice Radimu Jančurovi vydělávat. Jeho RegioJet loni vydělal 41 milionů korun a poprvé tak neskončil své hospodaření ve ztrátě. Vyplývá to z výroční zprávy, kterou RegioJet zveřejnil ve sbírce listin. Dopravci přitom výrazně narostly i tržby a počty cestujících. Ještě v roce 2014 firma prodělala 42 milionů korun. „Z velkých železničních osobních dopravců v České republice se RegioJet stal z hlediska hospodaření nejúspěšnějším a jediným, který se v roce 2015 přehoupal do ziskového hospodaření,“ řekl majitel firmy Radim Jančura ve výroční zprávě. „Čekáme letos podobný hospodářský výsledek, počet cestujících aktuálně roste o čtvrtinu,“ řekl mluvčí firmy Aleš Ondrůj. RegioJet začal jezdit s vlaky mezi Prahou a Ostravou v září roku 2011, dosud v součtu prodělal více než čtvrt miliardy korun. Podle výroční zprávy loni firma utržila 649 milionů korun, meziročně tak tržby narostly o 45 %. Kompenzace za státem nařizené slevy od ministerstva dopravy loni dosáhly 43 milionů korun, tedy necelých sedm procent celkových příjmů. Kritici nástupu soukromníků přitom s oblibou tvrdí, že tito dopravci žijí právě z těchto dotací. Firma tvrdí, že loni na daních, povinných odvodech a poplatcích za dopravní cestu odvedla 120 milionů korun.

Ve svých vlacích v Česku a na Slovensku RegioJet loni přepravil 3 miliony cestujících, za letošní první pololetí firma roste o 25,7 %. „Celkový růst počtu cestujících v letošním roce očekáváme ve výši přibližně 25 %. Je to jednak díky rozšíření služeb na trase Praha – Košice, kde jsme aktuálně největším dopravcem; stejně jako díky naší nové lince vedoucí do Starého Města, Přerova a na Zlínsko,“ dodal Jančura. Od prosince chce dopravce jezdit i mezi Prahou a Bratislavou. Výsledky zveřejnil i celý holding Student Agency, který zastřešuje hlavně autobusovou dopravu, prodeje letenek či zájezdů. Firma loni dosáhla tržeb 2,7 miliardy, poprvé se dostaly nad dvě miliardy korun výnosy z prodeje jízdenek do vlastních autobusů. Členění výnosů podle činností ukazuje růst prakticky ve všech hlavních byznysech s výjimkou prodeje zájezdů. Zisk klesl z 240 na 220 milionů korun.

18. 08. 2016 ČD ruší noční vlak do Kolína nad Rýnem, přizpůsobují se kroku Deutsche Bahn

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-rusi-nocni-vlak-do-kolina-nad-rynem-prizpusobuji-se-kroku-deutsche-bahn-1315128>)

České dráhy se snaží vyrovnat se situaci v Německu poté, co se Deutsche Bahn rozhodla od prosince definitivně zrušit noční vlaky. Konkrétně se hrálo o osud dvou nočních spojů, které ČD letos provozují společně s Němci. Výsledek příznivce spacích vlaků uspokojí jen napůl. České dráhy zachovají spoj v podobě přímých vagonů z Prahy do Curychu. Dohodly se totiž s rakouskými a švýcarskými drahami na jeho přesměrování přes Linec. V posledních letech vlak jezdil severní cestou přes Drážďany. České dráhy jsou již dohodnuté na provozu mezistátních vlaků Praha–Linec s ÖBB, stejně jako jsou dohodnuté s ÖBB a SBB na provozu přímých vozů v trase Praha – Linec – Curych,“ potvrdil mluvčí drah Petr Štřáhlavský. Naopak noční vlaky z Prahy do Kolína nad Rýnem dráhy po letech zkracování v prosinci definitivně zruší. Lehátkové vlaky do Berlína zůstanou zachovány, neboť je ČD zajišťují společně s Maďary. Potíže ovšem může mít národní dopravce se zmíněnými expresy z Prahy do Lince, ke kterým mají být připojeny vagony do Curychu. Proti zavedení expresů brojí soukromí dopravci. Podle mluvčího RegioJetu Aleše Ondrůje stát přímou objednávkou u ČD porušuje zákon.

18. 08. 2016 SŽDC náhle zrušila největší železniční tendr. Ministru Ťokovi se to nelíbí (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zrusila-nejvetsi-zakazku-roku-2016-dx8-/eko-doprava.aspx?c=A160818_105405_eko-doprava_suj)

Nejméně půlroční zpoždění nabere rekonstrukce čtvrtého koridoru mezi vinohradskými tunely a nádražím v Praze-Hostivaři. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) totiž svoji největší zakázku v letošním roce nečekaně zrušila. Ministr dopravy Dan Ťok se zrušením tendru nesouhlasí a pošle

na správce českých kolejí kontrolu. V nadsázce řečeno šlo o souboj Davida s několika Goliáši. Nejnížší cenu v soutěži nabídla firma Chládek a Tintěra Litoměřice, pro kterou by šlo o největší zakázku v historii firmy. Oproti svým konkurentům byla levnější o 800 milionů korun. Zakázku s odhadovanou cenou 3,6 miliardy chtěla dodat za 3,4 miliardy, druhé v pořadí bylo sdružení dvou velkých nadnárodních firem Strabag a Eurovia.

Hodnotící komise sice už v červenci doporučila SŽDC uzavřít smlouvu s firmou Chládek a Tintěra, SŽDC ale ve středu nečekaně rozeslalo oznámení o zrušení soutěže. Vysvětlení konce soutěže není příliš konkrétní. „Důvodem pro rozhodnutí je zadavatelem zjištěná nemožnost učinit jednoznačný závěr o posouzení kvalifikace uchazečů,“ uvedla SŽDC v rozhodnutí, které má iDNES.cz k dispozici. Konec soutěže potvrdil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. „Při posuzování kvalifikace uchazečů totiž zadavatel zjistil, že obecný způsob, jakým je stanoven technický kvalifikační požadavek na předložení seznamu významných stavebních prací, neumožňuje v tomto konkrétním případě učinit jednoznačný závěr o prokázání splnění tohoto technického kvalifikačního předpokladu uchazeči,“ uvedl mluvčí. SŽDC podle něj v žádném případě nerozporuje nabídnuté ceny, ani připravenost jednotlivých uchazečů, či jejich dodavatelské vztahy. „Nechceme však, aby kvůli nejednoznačnosti při posuzování kvalifikace byla tato zakázka dlouhodobě blokována následnými odvoláními neúspěšných uchazečů a případnými dalšími spory,“ dodal Ptačinský.

Ministr dopravy Dan Ťok se zrušením tendru nesouhlasí a pošle na správce českých kolejí kontrolu. „Zrušení soutěže se mi nelíbí. Nechám si od vedení SŽDC vysvětlit proč k tomuto kroku přistoupili a pošlu na SŽDC kontrolu, aby prověřila, jestli byly všechny kroky a průběh vyhodnocení byly v pořádku,“ sdělil Ťok. Důvod zrušení zakázky zpochybnila i Kateřina Koláčková, ředitelka společnosti OTIDEA, která se zabývá administrací a poradenstvím ve věci veřejných zakázek. „Pokud by důvodem pro zrušení bylo skutečně jen to, že nebylo možné zjistit a učinit jednoznačný závěr o posouzení kvalifikace uchazečů, pak je dle našeho názoru takový důvod nedostatečný. Zákon definuje zcela jednoznačně důvody pro zrušení a takový důvod, který se uvádí, se v rámci zákona nenachází,“ uvedla Koláčková.

„Pod náklady rozhodně nejdemo“

Pro Chládek a Tintěra Litoměřice by šlo o největší zakázku v historii, firma ale tvrdí, že je na ni připravena. Na železnici se pohybuje prakticky od svého vzniku, dosud za ní jsou spíše zakázky v řádech stamilionů korun. Za nižší cenou si vítězná firma stojí a tvrdí, že rozhodně nejde pod náklady. „Byli jsme plně připraveni zakázku provést, dodavatelský systém byl připraven. Zřejmě ale některé větší nadnárodní firmy neunesly to, že jsme je porazili. Důvodům zrušení nerozumíme, jsou mlhavé a účelové,“ řekl iDNES.cz obchodní ředitel firmy Pavel Stoužil. Společnost zatím neuvedla, zda se bude odvolávat. Svou spolehlivost firma dokládá tím, že v případě posledních velkých zakázek, které pro SŽDC odvedla, s ní nebyly problémy. „Z hlediska vlastních kapacit patříme mezi tři největší podniky v zemi. Naše cena je kalkulovaná a reálná. K zamyšlení jsou možná ceny ostatních uchazečů,“ uvedl Stoužil. Firma za poslední finanční rok dosáhla obrátu 2,6 miliardy korun.

Šest kilometrů dlouhý úsek má zrychlit cestování po čtvrtém koridoru do Českých Budějovic, čeká ho kompletní modernizace na čtyři koleje a vyšší rychlost. Pro cestující bude znamenat omezení během stavby, ta má trvat čtyři roky. Vyhlášení nové soutěže SŽDC chystá v nejbližších měsících, práce chce zahájit na jaře 2017. Po loňském investičním rekordu letos SŽDC dá do modernizace železnice podstatně méně peněz. Některé firmy z oboru už proto ohlásily, že budou muset propouštět.

21. 08. 2016 Stromy přerůstají přes vlakové tratě. S kácením je ale problém

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1881452-stromy-prerustaji-pres-vlakove-trate-s-kacenim-je-ale-problem>)

Neshoda mezi státními organizacemi komplikuje kácení nebezpečných stromů u železničních tratí. Drážní úřad na několika místech nařídil Lesům České republiky vykácet stromy, firma to ale odmítla. Situaci chce řešit i ministr dopravy. U Kolína vede hlavní železniční trať z Prahy na Moravu. Okolo ní rostou stromy, které železničářům dělají starosti. Vlaky tady jezdí každých pár minut, navíc projíždějí rychlostí až sto šedesát kilometrů v hodině. Kdyby některý ze stromů spadnul, strojvedoucí už mnoho nezmuže. Drážní úřad teď proto nařídil kácet.

Na jednom stometrovém úseku se má vykácet zhruba sto osmdesát stromů. Pryč by měly jít především ty, které přerůstají vysoko přes troleje. Drážní úředníci se chystají poslat výzvu Lesům České republiky, jenže ty v předchozích pěti případech výzvu odmítly. Nebezpečí se přitom nachází i na dalších železničních úsecích. Například v Karlovarském kraji jsou zarostlá místa na hlavní trati z Chebu do Chomutova. Stromy sahají až těsně ke kolejím.

Ochranné pásmo v okolí tratí

Drážní úřad může nařídit kácení v takzvaném ochranném pásmu, které měří šedesát metrů. Cílem je, aby žádný strom nemohl dopadnout na kolej. Například vzrostlý smrk může mít až padesát metrů. Kdyby byl za hranicí úseku, jeho pád by provoz neohrozil. V případě sporů rozhoduje ministerstvo dopravy. Ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář podotknul, že ke každému případu přistupují zvlášť. Lesy České republiky zase tvrdí, že platná rozhodnutí respektují. „Niméně v některých případech rozporujeme rozsah nařízených prací,“ stojí ve vyjádření. „Je to meziresortní problém,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok (nestr. za ANO) s tím, že bude muset s ministrem zemědělství Marianem Jurečkou (KDU-ČSL) probrat, v čem je problém. Není to první takový problém. Státní správa železnic dostává od státní inspekce životního prostředí pravidelně pokuty za to, že na svých pozemcích kácí příliš vzrostlé stromy.

21. 08. 2016 Dráhy rozdaly zakázky na opravy vozového parku, nejvíc získala Pars nova

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-rozdaly-zakazky-na-opravy-vozoveho-parku-nejvic-ziskala-pars-nova-1315776>)

České dráhy v posledních týdnech rozdávaly zakázky na periodické opravy svého vozového parku. Celkem uzavřely jedenáct rámcových smluv v hodnotě až 3,5 miliardy korun. Lukrativní koláč si znovu rozdělilo čtvero tradičních dodavatelů, největší díl si přitom ukousla firma Pars nova ze skupiny Škoda Transportation. Ta získala smlouvy v hodnotě 1,8 miliardy korun. „Nové rámcové smlouvy byly postupně uzavírány na období šedesáti měsíců,“ uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Firmy si v podstatě zachovaly své postavení z minulého období, k několika posunům ale došlo. Druhým nejúspěšnějším soutěžitelem – pokud jde o celkovou sumu – je DPOV, což je dcera Českých drah. Získala dvě zakázky za 860 milionů korun. Údržbu jedné řady elektrických lokomotiv získala na úkor českořebovské CZ Loko. Ta získala dvě smlouvy za 621 milionů, z toho o jednu obrala Pars novu. Čtvrtým a nejmenším hráčem jsou Krnovské opravy a strojírny.

22. 08. 2016 České dráhy nasadily do provozu na linku Praha – Hamburk dva nové typy vozů (9x Bhmpz²²⁸, 9x Bdmpz²²⁷)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27438/>)

České dráhy postupně uvádějí do mezinárodního provozu dva nové typy komfortních velkoprostorových vozů, které vznikly přestavbou oddílových vozů. Vagóny nabízejí komfortní cestování také vozíčkářům v klimatizovaném prostředí, zvláštní oddíl pro cestující s dětmi včetně místa pro umístění kočárku a místa pro jízdní kola. V pravidelném provozu budou tyto vozy sloužit na spojích Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Berlín – Hamburk – Kiel a ve vlaku „Slovenská strela“ mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Devět modernizovaných vozů typu Bhmpz²²⁸ nabízí šedesáti cestujícím jeden velkoprostorový oddíl se sedadly za sebou v leteckém uspořádání a se sklopnými stolkami, nebo se sedačkami proti sobě vis-a-vis, kde jsou větší stoly s rozkládacími křídly. Sedačky jsou s textilním potahem a polohovatelné. U míst jsou k dispozici elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících a integrované jsou do nich také USB porty. Cestující mají k dispozici také WiFi připojení k internetu. O průběhu jízdy informuje audiovizuální informační systém s několika LCD obrazovkami v oddíle a v nástupním prostoru. Vůz nabízí bohatě dimenzované odkládací prostory pro uložení objemných zavazadel. Ve velkoprostorovém oddíle je také rozšířený volný prostor se dvěma pouze sklopnými sedačkami pro cestování dvou osob na invalidních vozíčkách. Větší prostor bez sedaček umožňuje jejich snadný pohyb, pro který je upravena také šíře chodby k nástupnímu prostoru a toaleta. Ta je bezbariérová s dostatečně velkým prostorem pro pohyb na vozíku. V jejím prostoru se nachází také sklopný pult pro přebalování kojenců. Hned vedle nástupního prostoru a toalety s přebalovacím pultem je uzavřený čtyřmístný oddíl pro cestující s dětmi. Ten je vybaven velkým stolem s rozkládacími křídly, který lze využít pro malování nebo stolní hry. V oddíle je také vyhrazený volný prostor pro kočárky. Vůz je dále vybaven malým uzavřeným oddílem pro vlakový doprovod.



Dalších devět vozů řady Bdmpz²²⁷ nabízí cestujícím 72 polstrovaných polohovatelných sedaček s podobným uspořádáním jako předchozí typ. U jednoho nástupního prostoru se pak nachází prostor pro uložení osmi jízdnic kol. Další vybavení, např. elektrické zásuvky, stoly, police pro objemná zavazadla nebo WiFi připojení k internetu jsou podobné, jako u předchozího typu. Opravou nebo výměnou prošly i technické celky skryté oku cestujícího, jako jsou například centrální zdroj energie (CZE), klimatizace, toalety s uzavřeným systémem a další vybavení vozů. Vozy jsou nyní postupně nasazovány do pravidelného mezistátního provozu na všech spojích EuroCity provozovaných českými soupravami na lince Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Berlín – Hamburk – Kiel a navíc na vlak „Slovenská strela“ v trase Praha – Brno – Bratislava.

22. 08. 2016 Státní firma žaluje státní úřad. Českým drahám se nelíbí RegioJet do Brna (Praha – Brno, ČD – DÚ)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zaluji-drazni-urad-kvuli-regiojetu-do-brna-ppb-eko-doprava.aspx?c=A160822_113047_eko-doprava_fih)

Plány soukromého dopravce RegioJet začít jezdit s vlaky mezi Prahou, Brnem a Bratislavou se nelíbí Českým drahám. Ty chtějí po soudu, aby předběžným opatřením zakázal RegioJetu na této trase jezdit a nedovolil si vůbec žádat správce trati o to, aby jezdit mohl. Současně žalují Drážní úřad za to, že se situací na této trase odmítl zabývat. RegioJet si zažádal u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) o kapacitu pro dva páry vlaků denně na trati mezi Prahou a Břeclaví ve stejný čas, jako na této trase dosud jezdí České dráhy. Kdo v tyto časy ale jezdit bude, není jasné. Ministerstvo dopravy už ale rozhodlo, že dva páry vlaků, které dosud objednává a doplácí jejich ztrátu, nebude na této trase dotovat a ČD by musely jezdit na komerční riziko. Správa železniční dopravní cesty, která sestavuje jízdni řád, dosud nerozhodla. České dráhy podaly žalobu k Městskému soudu v Praze poté, co Drážní úřad odmítl v červnu provést takzvaný test hospodářské vyváženosti. Ten se má provést v případě, že o kapacitu na trati žádá ve stejný čas více dopravců. V žalobě se České dráhy domáhají zrušení usnesení Drážního úřadu. Ten zatím o žalobě neví a proto se k ní vyjadřovat nechce. Test hospodářské vyváženosti vyplývá z evropské směrnice, která ale v Česku není stále plně platná, chybí totiž nezávislý regulační úřad pro železnici a Česko dosud nevyužilo své právo regulovat i mezinárodní dopravu. Drážní úřad proto žádost ČD neřešil. O jeho zřízení se ale stále jen mluví, jeho funkci tak částečně nahrazuje Drážní úřad. Ten ale není zcela nezávislý, spadá pod ministerstvo dopravy, které současně vykonává akcionářská práva v Českých drahách. Součástí žaloby je i návrh na předběžné opatření, aby soud zakázal SŽDC přidělit RegioJetu kapacitu na železnici a současně RegioJetu žádat o volné místo na trati.

RegioJet vrací úder

ČD argumentují tím, že na trati dosud jezdí vlaky v závazku veřejné služby a pokud by stát dovolil na trase komerční vlaky, tak se zvýší ztráta z provozu těchto vlaků. Oficiálně firma komentovat žalobu nechce. „K probíhajícím sporům se nevyjadřujeme, proto nebudeme nijak komentovat ani tento případ,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Majitel RegioJetu Radim Jančura se pozastavuje nad tím, že České dráhy chtějí najednou tyto vlaky provozovat na komerční riziko, když si u ostatních na trase Břeclav – Brno – Praha nechávají doplácet ztrátu od státu. „Podáme podnět na antimonopolní úřad, ČD se snaží blokovat náš vstup na infrastrukturu,“ dodal Jančura. RegioJet chce jezdit v časech, kdy už ČD jezdí, ale s nepříliš velkými soupravami: většinou jde o tři nebo čtyřvozové vlaky. Jančura se pozastavil nad skutečností, že České dráhy nejdřív žádaly dotace, ale později byly ochotny jezdit na komerční riziko. „V okamžiku, kdy ČD zjistily, že ministerstvo přestane tyto vlaky objednávat, zažádaly si u SŽDC o přesně stejné trasy komerčních spojů jako RegioJet. Kromě toho, že tak učinily s cílem nepustit konkurenci a lepší služby na trasu z Brna do Prahy (a také z Bratislavy apod.), odhalily, že doposud pobíraly neoprávněně dotace na provozování těchto spojů. Takové jednání hraničí s dotačním podvodem. Stát by měl okamžitě přestat dotovat expresní spoje na trase Brno – Praha,“ dodal Jančura.

23. 08. 2016 České dráhy upraví restaurační vozy na bistrovozy a zmodernizují lůžkové vagóny (9x WRmee, 9x WLABmee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27442/>)

České dráhy vyhlásily dvě veřejné zakázky na úpravu a modernizaci vozů speciální stavby. Z devíti klasických restauračních vozů vzniknou kombinované vozy 1. třídy s bistro a obnovou interiéru projde také devět lůžkových vozů. S cílem zvýšit efektivitu provozu a zajistit rozsáhlé

gastronomické služby v co nejvíce spojích se České dráhy rozhodly upravit devět restauračních vozů WRmee na kombinované vozy 1. třídy s kuchyní a bistro (ARmpee). Při úpravě interiéru bude v místech současné jídelny zřízen velkoprostorový oddíl s 22 místy 1. třídy. Podle uspořádání míst budou u sedadel k dispozici sklopné stolky nebo rozkládací stoly mezi sedačkami. Vůz bude vybaven elektronickým audiovizuálním informačním systémem včetně elektronického označení rezervací. Cestující budou mít k dispozici také elektrické zásuvky 230 V pro napájení přenosné elektroniky a Wi-Fi připojení k internetu. Oddíl pro cestující bude vybaven dostatečně velkými policemi na zavazadla. Úpravou projde také kuchyně a oddíl bistra, ve kterém se zvýší počet míst k sezení ze současných 7 na 15 v novém uspořádání. Vznikne tak zázemí, které bude možné využít pro obsluhu a nabídku jídel a nápojů na místa cestujících v 1. třídě (servis na místo) a pro minibar obsluhující vozy 2. třídy. Dodavatel úpravy vozů, vybraný jednacím řízením s uveřejněním, musí celou modernizaci včetně schválení úprav u Drážního úřadu dokončit do 12 měsíců od podpisu kontraktu. České dráhy předpokládají náklady na modernizaci ve výši 63 milionů Kč.

Lůžkové vozy dostanou nový interiér

Druhá veřejná zakázka (jednacím řízením s uveřejněním) má zajistit modernizaci interiéru devíti lůžkových vozů řady WLABmee. Obnovou projde obložení stěn, lůžka, okenní rolety, renovováno bude WC a sprcha, u oddílů 8 a 9 a také 10 a 11 budou vytvořeny nové stěny s možností vytvořit průchod a cestujícím nabídnout větší rodinný oddíl až pro 6 osob. Celkovou přestavbou projde „umyvadlový koutek“ v každém oddíle cestujících. V celém voze budou dosazeny také nové koberce a zlepšeno odhlučnění. V oddíle průvodce bude instalována nová lednice a mikrovlnná trouba, což umožní doplnit servis nabízený cestujícím na palubě lůžkového vozu. Vozy budou osazeny novými předsuvnými dveřmi, u kterých bude možné zajistit blokování od rozjezdu vlaku (od 0 km/h) a selektivní odblokování pro jejich otevření pouze na straně nástupiště. Předpokládaná výše investice je 54 milionů Kč a doba realizace bude 12 měsíců od podpisu smlouvy.

23. 08. 2016 Přerovská radnice vzdala snahu o novou vlakovou zastávku v Předmostí

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/prerov-vlakova-zastavka-v-predmosti-dvr-olomouc-zpravy.aspx?c=A160823_164454_olomouc-zpravy_stk)

Přerovská radnice už nebude usilovat o zřízení nové vlakové zastávky ve čtvrt Předmostí. Rozhodlo o tom po emotivním jednání zastupitelstvo. Město by totiž na její vznik muselo přispět 23 miliony korun, což je podle odpůrců příliš vysoká cena vzhledem k využití. Zastánci i část místních s tím nesouhlasí. „Zastupitelstvo pokračování jednání o zřízení železniční zastávky neodsouhlasilo, pro bylo pouze 10 zastupitelů z 35,“ uvedla mluvčí přerovského magistrátu Lenka Chalupová. Podle většiny zastupitelů by se zřízení zastávky „nevyplatilo“, neboť by vynaložená částka ze strany města ve výši 23 milionů korun neodpovídala předpokládanému využití. Město nicméně žádný průzkum využití neprovedlo. Zastánci naopak argumentovali tím, že jde o „příležitost století“, neboť zřízení má být navázané na velkou rekonstrukci přerovského železničního uzlu.

Bojování za zastávku bylo součástí volebního programu strany Společně pro Přerov (SpP), která je součástí vládnoucí koalice a drží i post primátora. Vladimír Puchalský ale uvedl, že svůj názor přehodnotil, a to hlavně na základě toho, že by šlo jen o jednostrannou zastávku, na které by nezastavovaly rychlíky. V reakci na rozhodnutí přítomný zastupitel za SpP Tomáš Tužín ohlásil opuštění koalice. Na zřízení zastávky nemá jednotný názor ani osadní výbor zastupující obyvatele Předmostí. Část místních o ni ale stojí a rozhodnutí je zklamalo. „Kolem té potenciální zastávky stojí tři velká sídliště. Od současného vlakového nádraží jsme téměř nejdál ze všech. Takže vidina dostupnějšího cestování vlakem bylo něco, na co jsme se těšili. Jenže se z toho stalo politické rozhodnutí místo odborného,“ uvedl například Přerovan Tomáš Kolařík. Plánovaná druhá etapa modernizace přerovského železničního uzlu má začít v roce 2018 a bude stát téměř dvě a půl miliardy korun. Do dvou let chce stát opravit výhybnu v Dluhonicích a navazující úsek trati, dále pak také koleje do Prosenic.

24. 08. 2016 Hádky dopravců bude rozhodovat nový úřad, Senát ale vrátil zákon, který mu má pomáhat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1885520-hadky-dopravcu-bude-rozhodovat-novy-urad-senat-ale-vratil-zakon-ktery-mu-ma-pomahat>)

Úřad, který bude dohlížet na to, aby železniční trati nebyly přetížené, vznikne v průběhu příštího roku. Zákon, který ho zřizuje, prošel Senátem, čeká tedy již jenom na podpis prezidenta republiky. Potom by

měl vzniknout do půl roku od vyhlášení ve sbírce. Senátoři se zabývali ještě jedním železničním návrhem, který se vznikem úřadu souvisí. Novelu zákona o drahách ovšem vrátili do Poslanecké sněmovny s pozměňujícím návrhem. Regulační úřad, který bude mít název Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, bude rozhodovat v případných sporech dopravců, kteří budou chtít vypravovat vlaky v obdobných časech.

Návrh sice prošel Senátem, ale ne bez výhrad. Například zpravodajka Veronika Vrecionová (ODS) doporučila, aby místo nového úřadu raději jeho budoucí povinnosti připadly Drážnímu úřadu, který by prošel potřebnými změnami. Jiří Čunek (KDU-ČSL) by dal přednost tomu, aby úkol regulátora plnila část ministerstva dopravy. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) ale zdůraznil, že úřad musí být nezávislý. „Nebude to nějaký zásadní nárok na rozpočet,“ ubezpečil přitom. Proti vzniku nového úřadu nakonec byl jeden senátor, zatímco 25 se zdrželo. Dalších 41 jeho vznik podpořilo.

Vznik nového úřadu je potřeba hned z několika důvodů. Především se právě takový spor, který by měl řešit, již vyskytl. České dráhy a Regiojet letos požádaly o shodné trasy pro své vlaky, které chtějí příští rok provozovat mezi Prahou a Břeclaví. Když se ČD obrátily na Drážní úřad, ten konstatoval, že spor nemůže rozhodnout a přísluší to železničnímu regulátorovi, který však neexistuje. Na zřízení úřadu navíc tlačí i Evropská unie, podle které současný stav nespĺňuje podmínky o nediskriminačním přístupu k jednotlivým dopravcům. Za hlavní problém Brusel považuje, že je Drážní úřad podřízen ministerstvu dopravy, které současně vykonává akcionářská práva Českých drah. Nový úřad by měl být nezávislý a kromě železničních sporů bude rozhodovat také o dalších dopravních sporech, například o poplatcích na letištích nebo elektronickém mýtu pro kamionové dopravce.

Drážní zákon Senát vrátil kvůli OKD

Zatímco vznik regulačního Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře senátoři podpořili, související novelu zákona o drahách naopak vrátili do Poslanecké sněmovny. Učinili tak ovšem se souhlasem ministra dopravy. Senát totiž chce změnit podmínky přístupu na železniční vlečky. Návrh, který přišel ze sněmovny, uvádí, že vlečka je veřejně přístupná, pokud není součástí areálu využívaného v těžebním, zpracovatelském nebo energetickém průmyslu. Senátní změna by měla rozšířit podmínky, za nichž je provozovatel veřejně nepřístupné vlečky povinen umožnit přístup dopravcům. Podle Dana Ťoka reaguje senátní návrh na krizi OKD na fakt, že při privatizaci společnosti získala velkou část vleček do uhelných dolů dceřiná firma OKD. Senátoři se obávají, že bez zabezpečení přístupu třetích stran by vznikla monopolní situace, kdy by jiná společnost nemohla vyvézt uhlí z dolů.

Novela zákona o drahách ovšem souvisí se vznikem regulačního úřadu a zabývá se přidělováním kapacity dráhy. Upravuje postup provozovatele dráhy při jednání s dopravci o přístupu k drážní infrastruktuře pro účely tvorby jízdního řádu a také mění kategorizaci drah. Současně zákon stanoví, že stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo metra je veřejně prospěšnou.

25. 08. 2016 Stavbaři pustí zvědavce do prvního tubusu železničního tunelu u Plzně (tunel Ejovice, 10. září 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/tunel-tubus-razba-den-otevrenych-dveri-d91-/plzen-zpravy.aspx?c=A160825_163225_plzen-zpravy_pp)

Raziči nejdelšího železničního tunelu v České republice se rozhodli, že 10. září unikátní stavbu u Plzně otevřou veřejnosti. Den otevřených dveří v jižním tunelovém tubusu se uskuteční mezi 10. a 15. hodinou. „Veřejnost si bude moci prohlédnout štít Viktorie před zahájením ražby druhého tunelového tubusu. Z Kyšic bude možné projít celým tunelem až do výjezdového portálu v Doubravce. Odtud pak bude zajištěn autobusy návrat na parkoviště před areálem v IPPE v Dýšině,“ uvedl mluvčí společnosti Metrostav Vojtěch Kostih.

Den otevřených dveří byl u kyšického portálu už loni v lednu těsně před zahájením ražby. Tehdy tam přišly tisíce lidí. Stavbaři očekávají, že velký zájem bude i letos. Stejně jako tehdy budou vozit autobusy lidi z Kyšic a od areálu IPPE v Dýšině k příjezdové komunikaci vedoucí ke kyšickému portálu tunelu. Návštěvníci budou mít na výběr tři trasy prohlídky. Krátkou kolem razičích stroje, o něco delší, jejíž součástí bude prohlídka prvních 20 až 50 metrů jižního tunelového tubusu. Třetí bude s průchodem celého 4150 metrů dlouhého tunelu z Kyšic až do Doubravky. „Zájemcům o průchod tunelem doporučujeme pevnou obuv, protože povrch v tunelu je kluzký. Do tunelu budou moci pěší, rodiny s kočárky a vozíčkáři s doprovodem, cyklistům nebude z bezpečnostních důvodů umožněn průjezd,“ informoval Kostih. Severní tubus tunelu začnou raziči budovat na podzim.

26. 08. 2016 Na jeden lístek po celém Česku. Integrovaný tarif vznikne do tří let

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cestovani-po-celem-cesku-na-jeden-lstek-f0l/-eko-doprava.aspx?c=A160825_220051_eko-doprava_neh)

Českou železnici čeká do tří let průlom v oblasti jízdének. Zatímco dosud si cestující musí pro jízdu s každým dopravcem kupovat lístek zvlášť, v budoucnu si vystačí s jedinou jízenkou. Integrovaný tarif, který znají už lidé z cestování v rámci některých krajů, má přilákat do vlaků další lidi a současně odblokovat soutěže na provoz dálkových a regionálních vlaků. „Máme zpracované dvě varianty, které dáváme dohromady. Do konce roku chceme předložit materiál, který by uznávání jízdének řešil,“ tvrdí Tomáš Neřold, mluvčí ministerstva dopravy. Ministerská varianta počítá s tarifem, kdy by se platilo jízdné podle kilometrů, druhá studie placená z Technologické agentury České republiky uvažuje o zónovém tarifu, který cenu vypočítává podle vzdálenosti jednotlivých zón. „Výsledek bude nejspíše kombinací obou způsobů,“ dodává Neřold.

Podle Miroslava Vyky, šéfa Svazu cestujících ve veřejné dopravě, je potřeba vytvořit systém, který bude řešit jak občasně cestující, tak pravidelné zákazníky. Cestování veřejnou dopravou by mělo být stejně jednoduché jako cestování automobilem, kdy řidič nasedne do auta, otočí klíčkem, nastartuje a jede. „Čím je tarif a nákup jízdének složitější, tím je to větší bariéra pro veřejnou dopravu,“ podotýká Vyka. Bylo by navíc dobré tarif rozšířit také na autobusy a městskou dopravu.

Plasy – Olomouc na tři lístky

Nástup více dopravců na železnici situaci s jízenkami značně komplikuje. Například od prosince má jezdit na trati Plzeň – Most další soukromý dopravce GW Train Regio. Pokud by cestující z Plasů chtěl jet do Olomouce, může nastat situace, kdy si bude muset koupit tři různé lístky se třemi dopravci. Jednotná jízenka pro více dopravců je dnes běžná v řadě krajů, v zahraničí je vzorem hlavně Švýcarsko, kde platí na vlaky, městskou dopravu, autobusy, lodě i lanovky. Ministerstvo chce zatím zůstat při zemi a plánuje jednotný tarif pouze pro vlaky. Dopravcům se v případě zavedení tarifu budou rozpočítávat peníze podle toho, jakou část dopravy s nimi cestující pojede. Ministerstvo dopravy plánuje, že o rozúčtovací centrum by se postaralo.

O dohodě s konkurencí hovořily České dráhy už v době šéfování Dalibora Zeleného v roce 2013, zůstalo však jen u slibů. Dnes je neexistence jednotného tarifu i jedním z argumentů Českých drah, kterým napadají soutěže na rychlíky. Jeho zavedením přijde státní dopravce o jeden z hlavních argumentů pro blokaci soutěží. České dráhy podle mluvčího Petra Šťáhlavského dlouhodobě tvrdí, že tarifní integrace musí být organizována státem, nikoliv ponechána na dopravcích. „Může být považována za kartelovou dohodu v rozporu s platnou legislativou. Jsme připraveni s ministerstvem dopravy jednat o modelu a principech této tarifní integrace,“ řekl mluvčí Českých drah.

Než začne platit jednotná jízenka, cestující poznají už od prosince odvrácenou stranu soutěží: na zmíněné trati Plzeň – Most budou jezdit rychlíky GW Train Regio současně s vlaky Českých drah. Lidé si budou muset jízenky kupovat pro cestu u každého dopravce zvlášť. Dráhy se na uznávání jízdének nechtějí dohodnout právě kvůli obavám z kartelu. Otazníky zůstávají nad komerčními produkty Českých drah, především IN kartami, které poskytují cestujícím slevu či neomezené roční cestování. Podle ministerstva je ve hře také možnost, že by vznikla švýcarská obdoba roční permanentky či karty na poloviční slevu pro všechny dopravce.

26. 08. 2016 Konec vlaků bez toalety. GW Train ukázal novou soupravu pro lokálky (RS1)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/gw-train-zacne-jezdit-modernizovanymi-vlaky-regiosprinter-pq1/-eko-doprava.aspx?c=A160825_234126_eko-doprava_suj)

Na české koleje vyjede v příštích dnech další vlak po velké modernizaci. Společnost GW Train Regio převzala od společnosti CZ Loko modernizovanou motorovou jednotku RegioSprinter, kterou nasadí zatím na trať mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi. Vlak vyrobený v polovině devadesátých let prošel kompletní modernizací, aby dopravce plnil podmínky smlouvy s Karlovarským krajem na provoz na této trati. Firma v Německu nakoupila další vozy, které by chtěla použít i pro další tratě. „Vyměnili jsme kompletně celý interiér a přidali do něj toaletu, která bude dostupná i pro vozíčkáře. Vlak má nové sedačky, vyměnili jsme okna, instalovali nový audiovizuální systém pro cestující,“ řekl Jaroslav Plhák, obchodní ředitel CZ Loko.



RegioSprinterů už na českých kolejích jezdí, jsou prakticky jediným vlakem, který nemá vlastní toaletu. Důvod je jednoduchý: německé normy ji u vlaků pro krátké vzdálenosti nevyžadují. Podle Petera Bosáčka, ředitele GW Train Regio, modernizace přinese cestujícím větší komfort. „Všechny sedačky jsou sklápěcí a polohovací, přibyla také místa pro jízdní kola,“ dodal Bosáček. Instalací toalety klesl počet sedaček na 65 míst, sedáky jsou od společnosti Borcad. Modernizovaný vlak je i v novém nátěru GW Train Regio. Vlak je klimatizovaný, současně jde ale okna částečně otevřít. Pro železniční fanoušky jsou RegioSprinterů i vlakem, kde mohou nejlépe sledovat trať: stanoviště strojvedoucího není nijak kryté, takže výhledu nic nebrání.



Pro CZ Loko je modernizace první jednotky průlomovou zakázkou. „Poprvé jsme vstoupili do segmentu osobních vlaků. Je to další noha pro náš byznys,“ řekl Plhák. Dosud se CZ Loko zaměřovalo hlavně na lokomotivy a jejich modernizace či opravy, firma už vyvinula i vlastní stroje. GW Train Regio u CZ Loko nechává modernizovat další soupravy včetně jiných jednotek, které chce nasadit od prosince na rychlíkovou trať Plzeň – Most.

26. 08. 2016 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 5. září

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmenajr5.9.2016.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila na pondělí 5. září mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2016. Od tohoto data dochází jen k minimálním úpravám v jízdě vlaků. V dálkové dopravě prodlužuje dopravce LEO Express na trati 320 vždy v úterý vlak 1357 z Karviné hl. n. do Bystřice. Ve stejný den jsou naopak zrušeny vlak 1359 v úseku Bohumín – Bystřice a vlak 1364 v úseku Karviná hl. n. – Bohumín. V regionální dopravě dochází na trati 071 k minutovým úpravám u všech vlaků zastavujících ve stanici Luštěnice. Změna byla vyvolána přemístěním nástupiště do jiné polohy v souvislosti s rekonstrukcí tratě Nymburk – Mladá Boleslav.

26. 08. 2016 Dušek pomáhá Českým drahám zarazit Jančuru. Objednávkou za 0 Kč (Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-budou-jezdit-pro-duska-zadarmo-aby-se-regiojet-nedostal-do-brna-1j0-/eko-doprava.aspx?c=A160826_155150_eko-doprava_suj)

České dráhy jsou o krok blíže tomu, aby na železnici Praha – Brno udržely svůj monopol a nepustily na trať soukromého dopravce RegioJet. Díky bývalému odboráři a nyní náměstkovi hejtmana Pardubického kraje pro dopravu Jaromírovi Duškovi. Radní Pardubického kraje totiž odsouhlasili, že si od Českých drah objednají dva páry expresních vlaků mezi Prahou a Brnem, které od příštího jízdního řádu přestane objednávat (a doplácet jejich případnou ztrátu) ministerstvo dopravy. Jde o dva páry vlaků ráno z Brna a navečer z Prahy zpět. Ve stejné časy chce ale jezdit i RegioJet. Kraj za objednávku nic nezaplatí, České dráhy nechtějí po kraji ani korunu.

Na vytížené trati nemusí být pro oba dopravce ve stejný čas místo a tak Správa železniční dopravní cesty bude muset řešit nezvyklý spor: kdo dostane právo jet. České dráhy si objednávkou od kraje ale svoji pozici v boji o místo v jízdním řádu vylepšily. Zákon totiž říká, že SŽDC je oprávněna přednostně přidělit kapacitu tomu dopravci, jehož spoj je v závazku veřejné služby. Není to sice povinnost, ale ČD teď mají šanci na výhru vyšší. „Má to charakter zjevného zneužití práva. Obě strany jistě vědí, že je účelem dostat České dráhy do lepší pozice při přidělování kapacity dopravní cesty,“ říká právník Petr Špetlák, který se železnici dlouhodobě zabývá. Podle něj by mohlo jít i o jednání v rámci hospodářského styku, jež je v rozporu s dobrými mravy soutěže a může způsobit soutěžitelům či zákazníkům újmu.

Krok náměstka je unikátem

Dušek vysvětluje svůj krok především tím, že jde o reakci na loňské zrušení zastavování části dálkových vlaků EC na Brno v České Třebové. „Naskytla se šance, aby tyto vlaky v České Třebové zastavily,“ vysvětlil Dušek. Ten si pochvaluje i to, že nakonec budou zastavovat i v Ústí nad Orlicí a v expresech bude platit i tarif IREDO pro Pardubický a Královéhradecký kraj. Duškův krok je unikátem na české železnici: kraje řeší regionální vlaky, ale dálkové vlaky, zejména pak ty vyšší kategorie, neobjednávají. Pro spojení mezi Pardubicemi a Českou Třebovou přitom jedou těsně před nebo za nově objednanými spoji jiné vlaky, většinou v rozmezí pár minut. Dušek přitom odmítá, že by to byl krok proti RegioJetu. „Soukromníci nejsou připraveni a schopni zapojit se do regionální

dopravy. Chtěli jsme po nich nabídku pro dopravu v celém kraji, nepředložili ji," vysvětluje Dušek, za jehož vlády v Pardubickém kraji nedošlo k vypsání jediné soutěže na provoz regionálních vlaků.

Chtějí jen „kořistit“

Dušek se soukromníky skutečně jednal, ale k dohodě nedošlo. „Chceme provozovat dopravu na regionálních tratích a několika krajům jsme již nabídky předložili. S Pardubickým krajem jsme jednali a máme nadále zájem zde provozovat dopravu. Nedostali jsme bohužel zatím žádné finanční záruky, že skutečně k zadání dojde.“ vysvětlila Barbora Mičková z Leo Express. „Rozumím soukromníkům, že chtějí kořistit na české železnici. Toto je ale služba občanům,“ tvrdí Dušek.

Z nástupu RegioJetu na trasu Praha – Brno se stává čím dál větší právní bitva. České dráhy už například zažalovaly Drážní úřad za to, že neřešil jejich žádost o prozkoumání, zda může RegioJet na trase jezdit. RegioJet na rozhodnutí kraje zareagoval tím, že poslal stejnou nabídku. „Jsme připraveni také zastavit v uvedených stanicích či akceptovat jízdenky integrovaného tarifu Pardubického kraje,“ řekl mluvčí Aleš Ondrůj. Podle něj nabídne RegioJet na trase větší kapacitu a rozsah služeb než České dráhy. „Tím se podle nařízení 1370 stává v tomto případě jakýkoli závazek veřejné služby ‚bezpředmětný‘, protože je zde dopravce, který oficiálně deklaruje, že je připraven tuto službu poskytovat, aniž by se kraj musel k čemukoli zavázat,“ uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura.

29. 08. 2016 Výpravčí nahrazuje moderní technika, bude i ve venkovských zastávkách

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cestujici-budou-mit-lepsi-prehled-o-vlakich-fk6/eko-doprava.aspx?c=A160828_132119_eko-doprava_rts)

Z desítek nádraží v Česku mizí kvůli přechodu na dálkové řízení železnice výpravčí. Cestující by ale o aktuální informace o spojích přijít neměli. Správa železniční dopravní cesty chce i na malé zastávky postupně umístit elektronické tabule. Chystá se i nová aplikace pro chytré telefony. SŽDC plánuje vybavit více nádraží i zastávek informačními systémy, například displejem či rozhlasem. „Cílem je, aby na každé rekonstruované zastávce i nádraží byla zobrazovací jednotka, která bude ukazovat aktuální příjezdy a odjezdy vlaků,“ řekl Josef Hendrych, náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) pro řízení provozu.

V praxi má jít hlavně o displeje nebo velkoplošné obrazovky. Součástí bude i rozhlas, který bude hlásit příjezd vlaku, případně jaké má zpoždění. Plán se netýká všech nádraží a zastávek, ale hlavně těch na tratích, které projdou v příštích letech modernizací. „Většinou se je podařilo instalovat už i tam, kde modernizace proběhla v posledních dvou letech,“ dodal Hendrych. Pro SŽDC údajně nejde o zásadní náklady, většinou jen řádově o statisíce korun.

Inspirace ve Švýcarsku

Podobná zařízení jsou i na nejmenších zastávkách běžná v řadě jiných zemí, například ve Švýcarsku. SŽDC získala do svého majetku od 1.července téměř všechna nádraží a zastávky v zemi s výjimkou několika, kde se ještě řeší smluvní developerské vztahy. Správce železnice slibuje, že nádraží opraví rychleji, než dosud postupovaly České dráhy. Lepší přehled o vlacích budou mít cestující i přes chytré telefony. SŽDC chystá letos spustit aplikaci, která bude informovat, zda jede daný vlak včas, nebo jaké má zpoždění. Podobnou službu mají i České dráhy se svojí úspěšnou aplikací Můj vlak. „Naše aplikace bude mít na rozdíl od nich data o vlacích všech dopravců,“ vysvětlil Hendrych.

Výpravčí mizí z českých stanic

Česká železnice prochází v posledních letech velkou proměnou nejen stavebně, ale i personálně. Přibývá totiž tratí s takzvaným dálkovým řízením, které nahrazuje výpravčí v každé stanici. Pro cestující to znamená, že už se často nemají s dotazy na koho obrátit. SŽDC podle Hendrycha ale neplánuje výpravčí propouštět, nabízí jim přechod na centrální dispečerské pracoviště nebo na post záložního výpravčího. „Aktuálně nám výpravčí naopak chybí. Není to práce, kterou by lidé chtěli příliš dělat, je odpovědná,“ dodal Hendrych. Podle něj aktuálně schází 180 výpravčích. Jejich potřeba ale bude klesat s tím, jak se budou postupně zapojovat do Centrálních dispečerských pracovišť v Praze a v Přerově další tratě. To pražské, které už postupně zahajuje provoz, bude řídit celkem 2 200 kilometrů tratí. Moravské úseky jsou už delší dobu řízeny z Přerova.

Jako první se k dálkovému řízení z Prahy připojil 3. koridor v úseku z Berouna do Rokycan, z Prahy se už řídí provoz z České Třebové do Kolína s výjimkou některých stanic. Na konci srpna přejde pod dálkové řízení také 4. koridor a úsek z Olbramovic do pražské Uhřetěvesi. Ještě letos se začne zapojovat také trať z Kolína do Kralup nad Vltavou.

29. 08. 2016 Na vedení vysokorychlostní trati městem se jihlavští náměstci neshodnou

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/spor-namestku-v-jihlave-o-trasu-vysokorychlostni-trati-pk0-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160829_2269541_jihlava-zpravy_mv)

Přivést do Jihlavy rychlé vlaky na trati z Prahy do Brna, to nebude jen záležitost modernizace městského nádraží. Vysoké sumy by měly padnout i na výstavbu dvojkolejných mostů a na modernizaci trati z hlavního na městské nádraží. K tomu je třeba připočítat velice široké ochranné pásmo procházející městem. Jsou to dva měsíce, co se na krajském úřadě slavnostně podepisovala dohoda o spolupráci při výstavbě centrálního dopravního terminálu Jihlava město. V memorandu stojí, že nejpozději za tři roky by se mělo začít s proměnou zchátralého jihlavského městského nádraží na moderní dopravní terminál, kde se budou potkávat vlaky, autobusy a MHD. Připraven má být tento prostor také na to, že by do centra města jednou zajížděl i plánovaný rychlovlak. Jak se ale nyní ukázalo, radní krajského města vůbec nemají jednotný názor na to, jak by měly rychlovlaky do města zajíždět. Proti zavedení vysokorychlostní železnice (VRT) na městské nádraží se ostře vymezuje například náměstek primátora za lidovce Jaromír Kalina. „Jsem zcela zásadně proti zavlečení VRT do centra města,“ konstatuje. Ač sám je velkým příznivcem vybudování vysokorychlostní železnice, s její zastávkou v centru krajského města nesouhlasí.

Náměstek chce zastávku až za městem, třeba ve Stříteži

„Ve Francii, Německu nebo i ve Španělsku jsou zastávky VRT na tratích, na okrajích měst. Z tohoto hlediska by mi jako ideální připadala zastávka Střítež,“ vysvětluje. Ze Stříteže by pak do Jihlavy jela navazující doprava. „Přivedení VRT do centra města by bylo obrovským zásahem do tváře Jihlavy. Navíc by si to vyžádalo obrovské investiční náklady, včetně třeba zabránění půdy kvůli ochrannému pásmu,“ konstatoval Kalina.

Pro zajíždění rychlých vlakových spojů do centra města naopak jsou další dva náměstci primátora. „Jsem pro všemi dvaceti. Umožní to Jihlavě další rozvoj. Znamená to obrovské příležitosti. Bránit tomu by byla obrovská hloupost,“ domnívá se Vratislav Výborný (ČSSD), první náměstek primátora, který má na starosti rozvoj města. Velkým bojovníkem za VRT v centru města je náměstek Jaroslav Vymazal z Občanské demokratické strany, jenž má v kompetenci dopravu. „Od samého začátku mého působení na radnici usiluji o to, aby krajské město mělo takové spojení. Se zastávkou na okraji města bych se rozhodně nespokojil. Pokud to má být funkční, musí to být v centru města, a to na městském nádraží, ze kterého chceme mít centrální dopravní terminál,“ říká rozhodně. „Hlavně se nebojme. VRT je přínos pro město. Vše je technicky řešitelné. Obavy z toho nemám. Dělá se to pro lidi, a ne proti nim. Navíc, když vlak bude zajíždět do Jihlavy, rychlost bude výrazně snížena,“ dodává.

Do centra Jihlavy by přitom neměly zajíždět úplně ty nejrychlejší soupravy, jež se pohybují až třísetkilometrovou rychlostí. „Jihlava nebude ležet přímo na ‚třístovce‘, ale na přípojné větvi, o které se uvažuje,“ uvedl již před časem Václav John, manažer sekretariátu generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Naopak by do města mohly jezdit expresní a meziregionální vlaky, například railjet a pendolino.

Čtyři nové mosty a stodvacetimetrové ochranné pásmo

„Rychlost souprav na území Jihlavy lze předpokládat v rozmezí 60 až 120 km/h. V tomto případě by ochranné pásmo u dráhy činilo 60 metrů od osy krajní koleje,“ sdělil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Expresy by v Jihlavě třeba přejížděly i přes čtyři mosty. Z městského nádraží by se pak souprava stáčela ke Starým Horám, aby se mezi Hlávkovem a Vyskytnou nad Jihlavou napojila na hlavní koridor ve směru na Prahu. „S jinou zastávkou u Jihlavy se zatím nepočítá,“ dodal Ptačinský. Zároveň ale připouští, že stávající tratě by k dojížděním na terminál Jihlava město musely být zmodernizovány. „Trasy by se například musely přizpůsobit novým limitům souprav. Je to i otázka elektrifikace, oplocení a bezpečnostních opatření. Jednokolejné mosty by s největší pravděpodobností musely přejít na dvoukolejnou variantu,“ dodal. V současné době se připravuje zadání studií proveditelnosti VRT Praha – Brno – Vranovice. Tyto materiály budou sloužit ministerstvu dopravy a SŽDC jako podklad pro strategické rozhodnutí o realizaci projektu a jeho hlavních technických i provozních parametrech. Projekt by měl být realizován v letech 2030 až 2050, pokud Česko vůbec bude rychlodráhu mezi Prahou a Brnem chtít.

Kudy by do Jihlavy jezdily rychlé vlaky

Variant, podle kterých by vysokorychlostní trať (VRT) protínala Vysočinu, je stále několik. Nejčastěji se ale v souvislosti s Jihlavou hovoří o takzvané „červené“ variantě H4. V ní se počítá s tím, že se souprava z hlavního koridoru VRT odpojí před Jihlavou kousek pod Herolticemi a bude směřovat přes současné hlavní nádraží směrem na městské. Ze zakreslení v mapách vyplývá, že dojezd rychlovlaku na připravovaný terminál by kopíroval současnou trať, jež ale prochází obytnými zónami.

Trať jde i kolem ZŠ Havlíčkova, kde je zatím nechráněný přechod, který využívají děti při cestě do školy. Železniční trať vede taktéž kolem ulic Na Vyhlídce a Havlíčkova, pod ulicí Jánskou a pod sídlištěm Královský Vršek. Rychlovlak by přejížděl i přes čtyři mosty.

29. 08. 2016 Z Jeruzaléma do Tel Avivu za 28 minut. Klíčová izraelská města spojí rychlovlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1889931-z-jeruzalema-do-tel-avivu-za-28-minut-klicova-izraelska-mesta-spoji-rychlovlak>)

Jeruzalém a Tel Aviv už brzy spojí rychlovlak. Nejdražší projekt v dějinách izraelské železnice vstupuje do závěrečné fáze. Po uvedení do provozu bude cesta mezi oběma metropolemi trvat pouze půl hodiny. Rychlodráhou uprostřed divoké přírody se budou řídit vlaky 160kilometrovou rychlostí. Padesát sedm kilometrů dlouhá trasa vede zčásti dramatickou krajinou skal a hlubokých strží. Gargantuovský projekt má proto celkem 19 kilometrů tunelů a 3,5 kilometru mostů. Ten nejvyšší se klene rovných 100 metrů nad údolím. „První roky projektu jsme měli řadu problémů, ale od roku 2010 už pokračujeme plnou rychlostí. Všechno bude hotové v roce 2018,“ konstatovala mluvčí projektu Batševa Segev-Landauová.

Kvůli proražení hor musely izraelské dráhy koupit obří razicí roboty TBM. Ty během provrtávání skály rychlostí 22 metrů za den zároveň zpevnily stěny vždy dvou souběžných železničních tunelů. Práce řídí výkonné počítače tak, aby se zachovalo postupné stoupání rychlodráhy od přímořského Tel Avivu až do Jeruzaléma s vrcholem 784 metry nad mořem. Kvůli maximálně povolenému tříprocentnímu stoupání ale vlaky nevyjedou dost vysoko, a tak jeden z terminálů zůstane pod zemí. Jeruzalémská konečná celého vlaku je 80 metrů pod zemí, což ji řadí mezi pět nejhlouběji položených nádraží na světě. V případě nouze má sloužit jako masivní protiletectký bunkr pro tisíce lidí. „Ve směru sem i do Tel Avivu pojede každou čtvrt hodinu vlak s tisícovkou pasažérů. Takže to budou čtyři tisíce cestujících za hodinu v každém směru,“ poznamenal Šachar Wiesman z tiskového oddělení Izraelských železnic. Projekt v přepočtu za 43 miliard korun se nevyhnul kontroverzím. Tunely částečně probíhají pod palestinským Západním břehem i přes chráněné přírodní oblasti.

29. 08. 2016 Pendolino by mohlo jet až do Norimberku. Němci chtějí zmodernizovat sasko-franskou trať

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1890404-pendolino-mohlo-jet-az-do-norimberku-nemci-chteji-zmodernizovat-sasko-franskou-trat>)

Německo chce elektrifikovat zbývající část sasko-franské železniční magistrály, která spojuje Drážďany s Norimberkem. Součástí modernizace, která má zrychlit vlakové spoje, bude i odbočka na Cheb. Český koridor do Chebu je už elektrifikovaný, a po úpravách zbývajícího úseku k hranici se tak otevírá cesta k přímému železničnímu spojení Prahy s Norimberkem. Přímé železniční spojení Prahy a Norimberku neexistuje od roku 2012. Pasažéři mohou využít jižní cestu přes Domažlice, s přestupem ve Schwandorfu, nebo severní trasu s přestupem v Chebu. Časově úspornější – a nejčastěji využívaný – je tak alternativní, přímý autobusový spoj provozovaný přímo společností Deutsche Bahn. V budoucnu by se ale Češi mohli do Norimberku znovu dostat bez přestupů i vlakem směřujícím přes Plzeň a Cheb, čili po trase, která českou metropoli s Norimberkem spojovala už za socialismu. Spolková republika totiž do svého dlouhodobého plánu rozvoje dopravních cest zahrnuje elektrifikaci zbývající poloviny své sasko-franské páteřní trati, a to včetně odbočky do Čech přes příhraniční město Marktredwitz.

Česku stačí modernizovat kilometr tratě

Práce na modernizaci za 850 milionů eur potrvají několik let, protože jde o náročný terén a na trase bude potřeba zvětšit dva tunely. Česko je naopak na připojení k německé síti připravené, elektrifikovat zbývá poslední kilometr mezi Chebem a Bavorskem. Podle Správy železniční a dopravní cesty se zde troleje bez větších problémů doplní ve chvíli, kdy se německá modernizace přiblíží české hranici. „Samotná realizace od zahájení stavby potrvá přibližně tři roky,“ uvádí mluvčí SZDC Kateřina Šubová. Elektrifikace železnice mezi Bavorskem a Chebskem umožní soupravám rychlejší pohyb (až 160 km/h), velký přínos se očekává zejména u nákladní dopravy. Podle českých dopravců pak není vyloučeno ani obnovení dálkových mezinárodních spojů, včetně prodloužení trasy Pendolina z Chebu až do Norimberku. „Otevírá to možnost tradičního přímého spojení z Prahy přes Plzeň, Cheb a Marktredwitz do Norimberka,“ říká ředitel regionálního obchodního centra Českých drah Vladimír Omelka.

Norimberk místo Mnichova

Česká strana o moderní železniční spojení s Německem usiluje dlouhodobě a Praha si ho vytýčila jako jedno z horkých témat svých bilaterálních vztahů s Berlínem (a potažmo i s Mnichovem). Když předseda vlády Bohuslav Sobotka navštívil v březnu bavorskou metropoli a jednal s tamním premiérem Horstem Seehoferem, apeloval na efektivnější spojení mezi oběma zeměmi; uvedl, že Česko hodlá do roku 2025 modernizovat trať z Plzně do České Kubice na státní hranici – a očekává, že svůj úsek trati z Brodu nad Lesy (Furth im Wald) do Mnichova, včetně odbočky na Norimberk, zkvalitní i Bavorsko. Železnice mezi Prahou a Mnichovem je v přeshraničním úseku jednokolejná a není elektrifikovaná, stejně jako vnitroněmecký tah z Norimberku do Podkrušnohoří. Zastaralost omezuje možnosti jejího využívání a prodlužuje jízdní dobu. Seehofer přislíbil, že se zasadí o zařazení tohoto dopravního spojení do německého spolkového plánu; centrální německé úřady ale podle pozdějšího vyjádření plzeňského hejtmana pro regionální rozvoj Ivo Grünera pochybovaly nad tím, že by bavorsko-chodské spojení bylo dostatečně využíváno. Nyní dali Němci elektrickému spojení přes Plzeň-Cheb-Norimberk přednost před současným spojením Plzeň – Domažlice – Mnichov.

Rychle do Berlína

Česko usiluje i o lepší propojení v severním směru. Železnice mezi Prahou a Berlínem byla tématem také Sobotkovy debaty s německou kancléřkou Angelou Merkelovou při její čtvrté návštěvě. „Rádi bychom mezi Prahou a Berlínem vybudovali rychlé železniční spojení a potřebujeme, aby ho Němci zahrnuli do svých strategických dokumentů,“ prohlásil premiér v ČT24. „Ty se vytvářejí v letošním roce, takže teď je (časové) okno, kdy můžeme dosáhnout rozhodnutí, které na desítky let ovlivní, jestli přes Českou republiku povede rychlá železnice.“

30. 08. 2016 Kraje jsou proti státní půjčkovně vlaků, chtějí jednat s vládou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-jsou-proti-statni-pujcovne-vlaku-chteji-jednat-s-vladou-1317641>)

Asociace krajů ČR (AKČR) chce jednat o čerpání 18 miliard korun z evropských prostředků na nákup nových regionálních vlaků s premiérem Bohuslavem Sobotkou a dalšími předsedy stran vládní koalice. Asociace totiž nesouhlasí se záměrem ministra dopravy Dana Ťoka využít evropské dotace k nákupu železničních vozidel, které by stát následně pronajímал soukromým dopravcům vzešlým z výběrových řízení na provoz linek, řekl Miloš Němeček z Asociace krajů. Ministerstvo dopravy kritiku odmítá. S výtkami přišel už v minulém týdnu hejtman Moravskoslezského kraje Miroslav Novák (ČSSD). I když Evropská komise schválila už v květnu 2015 Operační program Doprava 2, nedokázalo ministerstvo za více než rok a čtvrt vypsat jedinou dotační výzvu na pořízení nových regionálních vlaků, tvrdí.

Ministerstvo dopravy s výtkami nesouhlasí. Informace opakovaně označilo za neúplné, značně zkrácené a vnímá je jako součást kampaně před blížícími se krajskými volbami. „Projekt státní půjčovny vlaků nemá vůbec žádný vliv na čerpání peněz na vozový park v regionální dopravě a je naprosto účelové ho spojit s jednáním o prostředcích pro kraje,“ uvedl dnes na dotaz ČTK mluvčí resortu Tomáš Neřold. Ministerstvo dopravy podle něj projekt státní půjčovny vlaků zvažovalo pro vlastní potřebu a krajům pouze nabídlo, aby se do něj zapojily. „Podmínky operačního programu ani ministerstvo ale nenutí kraje jít tímto směrem, možné samozřejmě je, aby si vlaky pořizovaly samy. Stačí, když splní podmínky EK,“ dodal mluvčí. Koncepti nákupu vlaků za použití evropských dotací pro stát zpracovává na ministerstvu dopravy ministerstvu podřízená společnost Cendis. Kromě nákupu vlaků do vlastnictví státu se v minulosti mluvilo rovněž o tom, že by si vlaky mohly kupovat kraje, které objednávají dopravu na krajských spojích.

Vlakopůjčovna ohrožuje čerpání peněz

Hejtmani nyní vyzývají ministerstvo dopravy, aby neměnilo vládou schválený postup pro čerpání dotačních prostředků na železniční vozidla. Záměr státní „vlakopůjčovny“ podle nich přímo ohrožuje vyčerpání peněz z Operačního programu Doprava 2 a také 17 tisíc zaměstnanců Českých drah.

Neřold uvedl, že ve schváleném operačním programu je na obnovu železničních vozidel vyčleněno zhruba osm miliard korun. „Ministerstvo dopravy ale chtělo krajům pomoci tím, že navrhlo vládě navýšení prostředků na zhruba 17,8 mld. Kč, na regionální dopravu by pak bylo možné čerpat cca 10,9 mld. Kč,“ konstatoval mluvčí. Ministerstvu se už podařilo s Evropskou komisí na navýšení programu dohodnout. Podmínkou komise podle něj mimo jiné je, že nově pořízená vozidla budou jezdit na linkách, kde kraj vybere dopravce v soutěži, nikoliv přímým zadáním. Ministerstvo se proto obrátilo na kraje a požádalo je, aby do 9. září předložily seznam projektů, které chtějí za těchto podmínek financovat.

30. 08. 2016 Na úzkokolejce se srazily osobní vlaky, cestující jsou lehce zraněni (JHMD, Chválkov)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/na-uzkokolejce-se-srazily-dva-osobni-vlakly-f23-budejovice-zpravy.aspx?c=A160830_091742_budejovice-zpravy_epkub)

Při nehodě dvou osobních vlaků Jindřichohradecké místní dráhy se v úterý ráno zranilo devět lidí, jsou mezi nimi tři děti, oba strojvedoucí a jeden vlakvedoucí. Vlaky se srazily čelně u obce Vlkosovice na Vysočině. Střet vyšetřuje Drážní inspekce a policie. Nehoda trať zastavila až do pozdního odpoledne. Hasiči přijali oznámení o nehodě u přejezdu mezi Chválkovem a Dobešovem na tísňové lince krátce po půl osmé. „Na místo vyjely čtyři jednotky hasičů. Při nehodě bylo lehce zraněno devět lidí. Zdravotníci je převezli do nemocnice,“ uvedla mluvčí Hasičského záchranného sboru Vysočina Petra Musilová. Podle generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučery pravděpodobně vjel jeden z vlaků na trať, i když měl čekat a dát přednost druhému. Jedna souprava mířila z Jindřichova Hradce do Černovic, druhá z Obrataně do Jindřichova Hradce. „Kdo je viníkem, je zatím v šetření,“ doplnil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Provoz na trati byl na několik hodin zastavený, obnovit se jej povedlo až před 16. hodinou. Škoda na soupravách je přibližně 800 tisíc korun.



31. 08. 2016 ČD Cargo za první pololetí zdvojnásobilo svůj čistý zisk, před zdaněním vydělalo přes půl miliardy korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27486/>)

Společnost ČD Cargo, a. s., člen skupiny ČD a největší dceřiná společnost Českých drah, a. s., která se zabývá především nákladní dopravou, obhájila pozici nejvýznamnějšího nákladního dopravce na tuzemském železničním trhu a za první pololetí roku 2016 realizovala zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 507 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku skupiny ČD pak segment nákladní dopravy přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 427 mil. Kč, a to i díky úspěšně zahájené expanzi do zahraničí. Za první pololetí letošního roku přepravilo ČD Cargo, a. s., 32,1 mil. tun zboží.

Liberalizace železnice otevřela trh soukromým dopravcům, globalizace částečně smazává hranice mezi jednotlivými státy, a to s sebou přináší přirozený pokles tržního podílu ČD Cargo. Doba, kdy ČD Cargo jasně dominovalo téměř 100% podílem tuzemskému trhu, je nenávratně pryč. Tržní podíl tak nyní osciluje kolem 65 %. „Jsem velmi rád, že jsme jasně prokázali, že si s tímto poklesem na domácím trhu umíme poradit. Nový pro-zákaznický přístup, informační servis a řada optimalizačních opatření, kterými firma prošla a stále pod našim vedením prochází, to vše stojí za dobrými výsledky v letošním pololetí. Jedním z našich primárních cílů je pokles výkonů na tuzemském trhu zastavit a využít příležitosti na trzích v zahraničí. Ano, ČD Cargo dnes již nepůsobí pouze na tuzemském dopravním trhu. Jsme plně etablováni v Polsku a nezbytné legislativní kroky k získání licence dopravce podnikáme i v ostatních okolních zemích,“ konstatuje předseda představenstva ČD Cargo, a. s., Ivan Bednárik.

ČD Cargo pokračuje nadále v řadě dílčích optimalizačních projektů a opatření, které vedly k razantnímu snížení provozních nákladů. Vyšší efektivita dopravce přispěla k významnému meziročnímu zlepšení hospodářského výsledku skupiny ČD Cargo o přibližně 211 mil. Kč, což s ohledem na loňský čistý zisk za první pololetí představuje nárůst o téměř 98 % na výše zmíněných 427 mil. Kč. Ivan Bednárik k tomu dodává: „Výsledky za první pololetí jsou velmi pozitivní. Nesmíme se jimi však nechat ukolébat. Stále je co zlepšovat. Nyní se soustředíme především na problematický segment jednotlivých vozových zásilek, v důsledku jehož vývoje také ČD Cargo prošlo v posledních letech restrukturalizací. Situaci v jednotlivých vozových zásilkách však opět zkomplikoval pokles ceny ropy, který zapříčinil přechod části přeprav na silnici. Jsme však ve shodě s Ministerstvem dopravy, že by tyto přepravy měly zůstat, resp. se vrátit zpět na železnici. Tato snaha byla také podpořena zvýšením slevy za užití železniční dopravní cesty pro tento produkt, která však k vyrovnanému hospodaření segmentu jednotlivých zásilek bohužel nemůže stačit. Ale připravujeme řadu opatření, která jak pevně věřím, pomohou hospodaření vylepšit i v této oblasti našeho podnikání.“ Přeprava jednotlivých vozových zásilek po železnici je kapacitně náročná a ekonomicky nerentabilní v porovnání s přepravami ucelených vlaků, proto ji v České republice provozuje téměř výhradně ČD Cargo. Přímým konkurentem jsou pouze silniční kamionoví dopravci, jejichž cenovým nabídkám

není železnice mnohdy schopna konkurovat. „Extrémním řešením by bylo tento segment přenechat silnici, na kterou by přešlo dalších cca 21 mil. tun nákladu, což by však mělo negativní dopad přesahující hranice naší společnosti. V ČD Cargo ale uděláme vše pro to, aby k tomuto přesunu nedošlo,“ ujišťuje Ivan Bednárik.

31. 08. 2016 Skupina ČD v pololetí meziročně zvýšila zisk

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27484/>)

Skupina České dráhy vykázala podle Mezinárodních účetních standardů (IFRS) za první pololetí letošního roku čistý zisk 375 milionů korun. To je o 273 milionů lepší výsledek než za stejné období loňského roku. Odráží se v něm růst výnosů z osobní dopravy, ale také prodej zbytného majetku i lepší hospodaření segmentu nákladní dopravy.

Osobní dopravě přibývají zákazníci

Segment osobní dopravy potvrdil trend růstu počtu zákazníků i přepravního výkonu. „Našich služeb využilo přes 85,6 milionu lidí a přepravní výkon se zvýšil o 71 milionů osobokilometrů, tj. o 2 %. Zaznamenali jsme například 4% růst příjmů z jízdného v rámci integrovaných dopravních systémů měst a regionů, které se velmi dynamicky rozvíjejí. O 11 % nám rostly také tržby z doplňkových činností, jako jsou jízdy nostalgických a jiných zvláštních vlaků nebo přeprava kol,“ říká generální ředitel a předseda představenstva ČD, a.s., Pavel Krtek. Na druhé straně se však v osobní dopravě zvyšovaly náklady, například výdaje na údržbu a opravy vozidel, odpisy za nová vozidla a také osobní a sociální náklady spojené s uzavřenou kolektivní smlouvou na rok 2016. Segment proto v pololetí vykázal podle Mezinárodních účetních standardů ztrátu 342 milionů korun. Podle Českých účetních standardů byla samotná mateřská společnost České dráhy, a.s., v zisku 77 milionů korun.

„V květnu 2016 se nám podařilo dosáhnout zvýšení ratingu společnosti od agentury Moody's o jeden stupeň na úroveň Baa2 se stabilním výhledem. A to z pohledu věřitelů díky tomu, že České dráhy řídíme jako standardní korporaci. Zvýšení ratingu odráží strukturální zlepšení v provozním hospodaření Českých drah, zlepšení zadluženosti a likvidity Českých drah. Je za tím dvouletá soustavná práce na zlepšení finančního profilu společnosti, což ale jde ruku v ruce se zkvalitňováním služeb, zvyšováním efektivity a pochopitelně také s úspěšným fungováním dceřiných společností, které přispívají k dosažení lepších výsledků celé Skupiny ČD,“ připomíná úspěchy prvního pololetí Pavel Krtek a pokračuje: „I díky tomu jsme pak úspěšně vydali mezinárodní dluhopisy za 400 milionů eur a následně 24. června refinancovali dluhopisy za 300 milionů eur vydaných v roce 2011.“

Nákladní doprava vykázala vyšší zisk

„Segment nákladní dopravy podle Mezinárodních účetních standardů dosáhl čistého zisku 427 milionů korun,“ upřesňuje Pavel Krtek, který je zároveň předsedou Dozorčí rady ČD Cargo, a.s. Dílem kvůli levné naftě a přechodu části nákladů na silnice a dílem v důsledku silného konkurenčního tlaku na železnici, který se odráží ve snížení marží, sice došlo meziročně k poklesu tržeb o 116 milionů korun (o 2 %) i výkonů o 51 milionů tarifních tunokilometrů (o 0,9 %), to však bylo plně kompenzováno vyšší efektivitou nákladního dopravce, která se přímo odráží v úsporách nákladů. V problematickém segmentu vozových zásilek také pomohla dodatečná sleva za použití železniční dopravní cesty. Výsledek segmentu nákladní dopravy tak byl v pololetí meziročně lepší o 211 milionů korun.

31. 08. 2016 Vláda schválila zavedení expresních vlaků do Lince (Ex Praha – Linz od 11. prosince 2016)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlada-schvalila-zavedeni-expresnich-vlaku-do-lince/1387736>)

Vláda dnes schválila návrh na zavedení expresních vlaků z Prahy do Lince. Novinářům to po jednání vlády řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Čtyři páry expresních spojů by ročně měly přijít na zhruba 85 milionů korun. Zkrácení jízdní doby na přibližně čtyři hodiny podle ministerstva dopravy ztraktivní železniční spojení mezi Českem a Horními Rakousy. Zároveň by se podle předpokladů resortu měl zvýšit i počet cestujících na trase z Prahy do Tábora a Českých Budějovic. "Znamená to, že od nového jízdního řádu bude jezdit vlak do Českých Budějovic a Lince o 40 minut rychleji. Je to dobrá zpráva pro všechny cestující. Investice, které jsme dali do modernizace, tak mají svůj reálný výsledek. A jsem rád, že se podařilo prodloužit dotace na provoz této linky," uvedl Ťok.

V současnosti železniční spojení do Rakouska zajišťují rychlíkové spoje, které zároveň obsluhují i menší města na trase mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Vlaky do Lince v průměru jedou

61kilometrovou rychlostí a nejsou konkurenceschopné vůči autobusům. Ty trasu Praha – Lincec urazí za tři hodiny a 50 minut, o hodinu rychleji než vlak, uvedlo ministerstvo. Trať takzvaného čtvrtého železničního koridoru je přitom na řadě míst nová a umožňuje výrazné zkrácení dojezdových dob, pokud by na ní mohly jezdit expresní vlaky s minimem zastávek. Navrhované spojení, které by cestou stavělo pouze v Táboře a v Českých Budějovicích, by cestu do Lincec mohlo urazit za čtyři hodiny a 10 minut. Z Prahy by tyto vlaky měly vyjíždět v 06:00, 10:00, 14:00 a 18:00. Úřad nicméně současně plánuje zachování současné podoby spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Tyto vlaky i nadále zůstanou v provozu se 60minutovým intervalem ve špičce a dvouhodinovým mimo špičku, uvedlo ministerstvo. Kromě nynějších zastávek plánuje úřad u tohoto druhu spojů rozšířit zastavení o Planou nad Lužnicí.
