

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2017

OBSAH

01. 04. 2017	UKRAJINA POSTAVÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, KTERÁ POVEDE ČERNOBYLSKOU ZÓNU	3
01. 04. 2017	CHODCE MAJÍ ZAHNAT OD KOLEJÍ ČIDLA S MAJÁKY, TRATĚ SE OPLOCOVAT NEBUDOU	3
01. 04. 2017	ŠKODA TESTUJE VLAKY PRO DEUTSCHE BAHN, MÁ S NIMI ZPOŽDĚNÍ	4
02. 04. 2017	MASÁŽ VE VLAKU ZDARMA. NĚMECKÝ DOPRAVCE STARTUJE NEOBVYKLOU KAMPAŇ (NORDBAHN).....	5
03. 04. 2017	CZ LOKO USPĚLO V TURECKU. DOUFÁ, ŽE O ZAKÁZKY KVŮLI POLITICE NEPŘIJDE (2X 744).....	5
03. 04. 2017	TURISTY DO KYSELKY BUDE O PRÁZDNINOVÝCH SOBOTÁCH VOZIT SINGROVKA.....	6
04. 04. 2017	STÁT PRODÁVÁ DALŠÍ LOKÁLKY. CO KILOMETR, TO STATISÍCE KORUN.....	6
04. 04. 2017	PENDOLINA ABSOLVUJÍ „OMLAZOVACÍ KÚRU“ V DPOV (ŘADA 680 ČD)	7
05. 04. 2017	SESUV OHROŽUJE EXISTENCI HORSKÉ TRATI, OPRAVA VYJDE NA 50 MILIONŮ (TRATĚ Č. 135).....	8
10. 04. 2017	OSTRAVAN ZNOVU POTĚŠÍ PŘÍZNIVCE, 1. KVĚTNA RETRO EXPRES ZAMÍŘÍ Z PRAHY DO OSTRAVY.....	8
10. 04. 2017	NEJVĚTŠÍ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKA STOJÍ. EUROVIA PODALA NÁMITKY (PRAHA-HOSTIVÁŘ – PRAHA HL. N.).....	9
10. 04. 2017	TRIPARTITA: LIBERALIZACE ŽELEZNIČNÍHO TRHU NEMÁ DISKRIMINOVAT ČD	9
11. 04. 2017	REGIOJET CHCE PŘEVZÍT SLOVENSKÉ VLAKY, MINISTERSTVO V ÚSPORU NEVĚŘÍ (EX2, EX3)	10
11. 04. 2017	NÁMLUVY GIGANTŮ: SIEMENS A BOMBARDIER ÚDAJNĚ JEDNAJÍ O SPOJENÍ ŽELEZNIČNÍCH DIVIZÍ	10
12. 04. 2017	PŘÍMÉ VLAKY DO POLSKA ZŮSTANOU, NÁKLADY SE ROZDĚLÍ JEDNA KU JEDNÉ (LIBEREC – SZKLARSKA PORĘBA).....	10
12. 04. 2017	SŽDC PŘEVZALA UNIKÁTNÍ VŮZ NA ÚDRŽBU TRAKČNÍHO VEDENÍ (MTW 100.013/7).....	11
12. 04. 2017	UNIPETROL KUPUJE NOVÉ LOKOMOTIVY, ZAČAL S VECTRONY OD SIEMENSU (UNIPETROL DOPRAVA)	12
13. 04. 2017	PO SEDMI LETECH OBNOVENO DENNÍ VLAKOVÉ SPOJENÍ PRAHY A KRAKOVA (EX 114/115 CRACOVIA).....	12
13. 04. 2017	ŠKODĚ TRANSPORTATION UBYLO LONI PRÁCE, ZISK MÁ ALE TŘIKRÁT VYŠŠÍ	12
15. 04. 2017	ČESKO JAKO PARNÍ VELMOC. ŽELEZNIČNÍ NOSTALGIE ZAŽÍVÁ VELKÝ BOOM	13
17. 04. 2017	ČD PŘIŠLY S „LÍTAČKOU“ NA KOLO, BICYKLY ZAČALI VOZIT I SOUKROMNÍCI	14
17. 04. 2017	PŘESTAVBA A MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU PLZEŇ JE V POLOVINĚ.....	14
18. 04. 2017	DRÁHY PŘIPRAVUJÍ PRODEJ PROTIAATOMOVÉHO KRYTU NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ (PRAHA HL. N.)	16
18. 04. 2017	REGIOJET NA NÁKUPECH. DOPRAVCE POŘÍDÍ NOVÉ LOKOMOTIVY Z NĚMECKA (BOMBARDIER TRAXX MS2E).....	16
19. 04. 2017	LEGENDÁRNÍ „ŽABOTLAMA“ SE PŘEDSTAVÍ V KOŠICÍCH, V MINULOSTI TAM ZAJIŠŤOVALA REGIONÁLNÍ DOPRAVU (451.045/046, 22. A 23. DUBNA 2017)..	17

19. 04. 2017	WI-FI DO RAILJETŮ MÍŘÍ PO POKUTĚ I K SOUDU, ČESKÉ DRÁHY SMLOUVU TAJÍ.....	17
20. 04. 2017	SOUD ZAČAL ŘEŠIT MILIARDOVÝ SPOR ČD A ŠKODY KVŮLI LOKOMOTIVÁM (109 E).....	18
20. 04. 2017	SENÁT UMOŽNIL ČESKÝM DRAHÁM ZNOVU SE UCHÁZET O VEŘEJNÉ ZAKÁZKY.....	18
20. 04. 2017	PŘEVŘÁCENÝ VAGON S BAGREM ZASTAVIL VLAKY MEZI HAVÍŘOVEM A ČESKÝM TĚŠÍNEM.....	19
20. 04. 2017	SYSTEM ETCS ZABEZPEČÍ TRAŤOVÝ ÚSEK MEZI PETROVICEMI U KARVINÉ A BŘECLAVÍ (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	19
24. 04. 2017	STÁT PŘESTANE PLATIT NOČNÍ VLAKY NA SLOVENSKO, KVŮLI KONKURENCI.....	20
24. 04. 2017	TRAŤ PODÉL D8 JE NESTABILNÍ NA VÍCE MÍSTECH, OPRAVA JE V OHROŽENÍ (LOVOSICE – RADEJČÍN).....	20
25. 04. 2017	REGIOJET CHCE JEZDIT DO VÍDNĚ VLAKEM, MEZI PRAHOU A BRNEM PO HODINĚ (OD 10. PROSINCE 2017).....	21
25. 04. 2017	PŮLMILIARDOVÁ OPRAVA KRUŠNOHORSKÉ TRATI ZAČÍNÁ. ZDRŽEL JI SPOR O TRUBKU (KARLOVY VARY – JOHANNGEORGENSTADT).....	22
26. 04. 2017	TRAFIKY NA ŽELEZNICI POKRAČUJÍ. EXNÁMĚSTEK DĚLÁ PRO SŽDC A BERE DVA PLATY.....	22
26. 04. 2017	OSOBNÍ VLAK NA VODÍK NENÍ VZDÁLENÁ BUDOUCNOST, V ČESKU UŽ JEDEN JEZDÍ (CORADIA ILINT, ZKUŠEBNÍ OKRUH).....	23
26. 04. 2017	VLAKY NA OSTRAVSKO JEZDÍ UŽ 170 LET – ČESKÉ DRÁHY ZVOU NA OSLAVU JUBILEA (1. KVĚTNA 2017).....	23
27. 04. 2017	SE SVÝMI NEJSTARŠÍMI LOKOMOTIVAMI SE ČD ROZLOUČILY, TEĎ SE VRACEJÍ (749.121).....	25
27. 04. 2017	KOŘENOV ZÍSKAL ALPSKOU ZUBAČKU Z ROKU 1912. VE SVĚTĚ JSOU JEN TŘI.....	25
28. 04. 2017	LEO EXPRESS UPRAVIL PĚT SVÝCH VLAKŮ, TY MOHOU VYRAZIT NA POLSKÉ KOLEJE.....	26
28. 04. 2017	ČD CARGO V ROCE 2016 NAVÁZALO NA POZITIVNÍ VÝSLEDKY POSLEDNÍCH LET, ČISTÝ ZISK V MEZIROČNÍM SROVNÁNÍ DOSÁHL TĚMĚŘ DVOJNÁSOBKU.....	26
28. 04. 2017	ČESKÉ DRÁHY SE LONI PŘEHOUPLY DO ZISKU 882 MILIONŮ KORUN.....	27

01. 04. 2017 Ukrajina postaví železniční trať, která povede černobylskou zónou

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ukrajina-postavi-zeleznicni-trat-tera-povede-cernobylskou-zonou/1468147>)

V zóně havarované jaderné elektrárny v Černobyli začaly přípravy ke stavbě nové železniční tratě, která poslouží pro odvoz jaderného odpadu z ukrajinských elektráren. Stavba by měla být dokončena v dubnu roku 2018. Nová železniční trať povede mezi dosluhující tratí Vylča – Janiv a centrálním úložištěm jaderného paliva, které se v současnosti staví v ochranné černobylské zóně. Ukrajina se tak snaží ušetřit za zpracování vyhořelého jaderného paliva. Podle Enerhoatomu, státního podniku provozující ukrajinské jaderné elektrárny, utratí stát 200 milionů dolarů (asi pět miliard Kč) ročně za služby ruské firmy Rosatom, která jaderný odpad na Ukrajině zpracovává.

Po havárii druhého energobloku černobylské elektrárny v dubnu 1986 vznikla v jejím okolí třicetkilometrová ochranná zóna s vysokým stupněm zamoření. V zóně je zakázaný trvalý pobyt lidí, vstup je možný jen na povolení.

01. 04. 2017 Chodce mají zahnat od kolejí čidla s majáky, tratě se oplocovat nebudou

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/oplocovani-trati-evropska-legislativa-bezpecnost-fwl-domaci.aspx?c=A170323_122958_domaci_mav)

Vlaky v Česku každý rok srazí kolem 250 lidí, čtyři z pěti zemřou. Kromě sebevrahů jsou mezi oběťmi chodci, kteří si zkracují cestu. Správce kolejí oplocování nechystá, to je podle SŽDC obvyklé jen u vysokorychlostních tratí. Pěší by tak mohla alespoň někde zahánět od kolejí čidla s výstrahou. Začátkem března trojice dětí položila na koleje železničního koridoru u Olomouce kameny. Rychlostí 160 kilometrů v hodině na ně najel vlak Leo Express. Naštěstí nevykolejil, dopravce ale musel nechat přesoustružit poškozená kola. Ředitel firmy po události nešetřil kritikou. „Apelujeme na ministerstvo dopravy, aby se koridory zabezpečily minimálně na úroveň dálnic. To znamená oplocení poblíž obydených míst a mimoúrovňové přejezdy. Tak, aby nebylo možné se jednoduše dostat ke kolejím. Koneckonců jde o požadavek EU, který se v České republice neplní,“ řekl tehdy Peter Köhler. Správa železniční dopravní cesty na dotaz iDNES.cz uvedla, že Evropská železniční agentura ve svých závazných standardech známých pod zkratkou TSI nic takového nenařizuje. Jedna z evropských směrnic pouze uvádí, že je třeba přijmout přiměřená opatření k zabránění přístupu. „Žádná železniční správa v Evropě nechápe tento článek tak, že by souvisle oplocovala konvenční tratě (tratě, po nichž vlaky jezdí rychlostí do 200 km/h, pozn. red.) kromě rizikových míst. Lze předpokládat, že se tratě oplocují podle národních pravidel od určité rychlosti,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Ploty mají podle jejích slov smysl pouze v místech, kde si lidé přes trať nedovoleně zkracují cestu, či tam, kde je potřeba navádět zvěř. Připouští však, že v některých obydených oblastech by souvislé oplocení tratí bezpečnost zvýšilo. „Níc méně plot veřejnost většinou zničí, ideální jsou protihlukové stěny,“ řekla.

V Brně testují novinku

V Česku vlaky loni srazily 258 lidí, 193 z nich zemřelo. Z dlouhodobých statistik lze vyčíst, že více než 80 procent obětí tvoří sebevrazi a přibližně 85 procent všech srážek s chodci se odehraje mimo železniční přejezd. Zhruba pětina mrtvých jsou však nepozorní lidé, kteří si přes koleje rutinně krátí cestu, i když je to protizákonné. Ploty, zábradlí, rohože či terénní úpravy zhoršující schůdnost však podle odborníků z Centra dopravního výzkumu mnohdy vůbec nemá smysl zřizovat. „Existuje řada opatření zabraňujících vstupu na zkratku, ale nemá téměř smysl je aplikovat, pokud je legální trasa daleko, obtížně schůdná, nebo se zde lidé necítí bezpečně jako třeba ve špatně osvětlených, špinavých podchodech. V takovém případě si chodci vždy najdou způsob, jak se přes překážku dostat, případně vyšlapou novou cestičku hned vedle,“ upozornila Pavlína Skládaná z Centra dopravního výzkumu.



Tam, kde si riskantní zkratku našlo mnoho lidí, se může vyplatit zřídit legální cestu. Jako úspěšný příklad z poslední doby Skládaná uvedla lávku pro pěší na železničním mostu u Bílovic nad Svitavou, kde lidé dříve řeku přecházeli kolejíštěm. Brněnská společnost AK Signal testuje zařízení, které má bránit tomu, aby chodci či cyklisté zkrátili dráhu vlaku. Když čidlem zachytí pohyb, začne blikat a houkat. Podle odborníků z CDV se hodí hlavně tam, kde lidé vstupují na koleje především z pohodlnosti nebo ze zvyku a legální trasu mají blízko. „Technicky to máme zvládnuté, letos testování skončí a příští rok zařízení budeme připraveni instalovat, kde bude potřeba. Věřím, že zařízení zhodnotí jako užitečné i mnozí starostové, kteří mají podobné lokality,“ uvedl ředitel firmy AK Signal

Ladislav Polcar. Zařízení zatím testují na jednom místě v Brně, brzy ho zkušebně nainstalují i ve Vyškově. „Druhé místo je ještě problematičtější, protože tam přecházejí děti do školy,“ dodal ředitel, který chce během letošního roku jednat se SŽDC, zda by se zařízení dalo napojit na zabezpečovací systém detekující jízdu vlaku. Díky tomu by mohlo dávat signál jen tehdy, když se vlak bude přibližovat. „Není to nezbytné, ale rádi bychom to spárovali. Z testovacího místa máme poznatek, že když výstraha skončí, lidé si někdy myslí, že mohou bezpečně přejít, a to i když je tam cedulka s nápisem, že místem by se přecházet nemělo,“ dodal. Připustil také, že každé podobné připojení s sebou pro zabezpečovací drážní systém nese rizika.

Ploty či stěny instalují jen při modernizacích

Ploty u tratí hojně využívají například ve Velké Británii nebo Nizozemsku, jinde se oplocují spíš jen vysoce riziková místa. V tuzemsku se podle mluvčího Dražní inspekce Martina Drápala zpravidla dodatečně neoplocují ani místa střeťů. Také upozornil, že protihlukové stěny sice mohou zastavit chodce, ale rovněž komplikovat práci hasičům. „Nyní je to v pořádku, za poslední roky si nevybavuji žádnou železniční nehodu, při níž by nám protihluková stěna zkomplikovala práci. Dávali jsme ale SŽDC stavebně-technická doporučení pro případ, že by dlouhých stěn přibývalo. Po každých třeba 50 metrech měly být z materiálu, který snadno prorazíme,“ uvedla mluvčí hasičů Nicole Zaoralová. Pavlína Skládaná upozorňuje, že z pohledu přebíhání kolejí mohou být protihlukové stěny kontraproduktivní. „Sledovali jsme trať procházející Hodonínem, která je opatřena protihlukovými stěnami. Takřka u každého únikového východu jsme zjistili výskyt nelegálního přecházení a je o to rizikovější, že přístup je obtížný a pozornost uživatele rozptýlená,“ vysvětlila.

Začátkem letošního roku SŽDC spravovala přes 231 kilometrů protihlukových stěn včetně těch nízkých. Do budoucna se chystá stavět další, a to především tam, kde to bude nutné vzhledem k nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. „Týká se nových nebo modernizovaných tratí, nikoli tratí stávajících, byť procházejí zastavěnou oblastí. Nechystá se tedy žádná masivní výstavba, naopak je snaha jít cestou jejich omezování na minimální možnou míru,“ doplnila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Ani délku oplocených úseků do budoucna ve spolupráci s ministerstvem dopravy navyšovat neplánují. „U tratí s rychlostí do 200 kilometrů za hodinu je vhodné zachovat stávající stav, tedy zřizovat oplocení jen v odůvodněných případech. Silnice se kromě dálnic také neoplocují,“ doplnila.

Ploty podél železnic

Oplocení vysokorychlostních tratí je povinné ve všech evropských zemích, které tyto tratě provozují, kromě Německa – například trať Kolín – Frankfurt s rychlostí 300 km/h oplocená není. U konvenčních tratí (s rychlostí do 200 km/h) evropská legislativa (TSI) tuto problematiku neřeší, a to ani odkazem na EN normu. Pouze jedna z evropských směrnic uvádí, že: "Je třeba přijmout přiměřená opatření k zabránění přístupu nebo nežádoucího vniknutí do zařízení." Na mostech přes trať (nadjezdech) se standardně buduje dle norem zábradlí, nad elektrifikovanými tratěmi i protidotykové zábrany z pletivových desek.

01. 04. 2017 Škoda testuje vlaky pro Deutsche Bahn, má s nimi zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/deutsche-bahn-skoda-transportation-testy-fgb-ekoakcie.aspx?c=A170331_142917_ekoakcie_rts)

Škoda Transportation začala s testováním kompletní soupravy pro provoz na německé železnici. Historicky první zakázka pro Deutsche Bahn (DB) má ale současně i problémy: firma vozy dodá později, než požaduje smlouva. Šest souprav s lokomotivami má jezdit v Bavorsku na trati mezi Norimberkem, Ingolstadtem a Mnichovem. Výrobce vlaků testoval vlaky na zkušebním okruhu ve Velimi zatím jen v kratším provedení se čtyřmi vozy, teď už testuje celý patrový vlak. „Nyní probíhají zkoušky jednotek a lokomotiv na zkušebním okruhu ve Velimi, na infrastruktuře DB Netz v Německu a další laboratorní zkoušky,“ řekla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

Zakázka za zhruba 2,6 miliardy korun může být pro Škodu klíčová, je to první velký kontrakt se západoevropským dopravcem. Jisté ale už je, že soupravy firma dodá později, než si Deutsche Bahn stanovily ve smlouvě. Podle Černé je důvodem zpoždění vysoká úroveň technických nároků na tlakotěsné dvoupatrové vozy pro rychlost 190 kilometrů za hodinu. „Největší úsilí jsme museli investovat do optimalizace konstrukce řídicího vozu, z důvodu nároků na prokázání bezpečnosti proti vykolejení



při vysoké rychlosti vlaku a vysokého bočního větru," dodala Černá. Podle ní firma tuto situaci intenzivně s DB řeší. „V tuto chvíli nelze říct, jak zásadní dopad do harmonogramu dodávek vozů toto zpoždění bude mít," dodala.

Škoda vyhrála zakázku pro Deutsche Bahn v červnu 2013. Každá ze souprav bude složena z jednoho řídicího vozu, pěti vložených vozů a lokomotivy řady 109 E. Konstruovány jsou na rychlost 200 km/h, i když německé dráhy požadovaly rychlost jen 190 km/h. Vlaky budou také vybaveny bezbariérovým nástupem ve výšce 760 mm. Budou plně klimatizovány a nabídnou připojení k internetu. Ve druhé třídě bude mít vlak 679 míst k sezení a v první třídě 26, dále bude mít 82 sklapovacích sedadel a dvě místa pro cestující se sníženou pohyblivostí i prostor až pro 37 jízdnicích kol.

02. 04. 2017 Masáž ve vlaku zdarma. Německý dopravce startuje neobvyklou kampaň (Nordbahn)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nemecky-dopravce-nordbahn-prisel-s-nabidkou-masera-ve-vlaku-p48-eko-doprava.aspx?c=A170402_145002_eko-doprava_ozr)

Německý soukromý železniční dopravce Nordbahn provozující několik tratí v Šlesvicko-Holštýnsku připravil cestujícím neobvyklou nabídku. Během cesty budou moci využít služeb mobilního maséra. Denní tisk a teplé nápoje zdarma, ostatní občerstvení za zvýhodněné ceny, dále pak třeba dětský koutek a další speciální nabídka pro rodiny, tím však nápady tuzemských dopravců, jak přilákat zákazníky, zhruba končí.

Marketéři německých dopravců jsou mnohem kreativnější. Alespoň v krátkodobých kampaních. Společnost Nordbahn nově umožňuje využít při cestě vlakem služeb maséra. Dopravce nabízí neobvyklou službu od příštího pondělí do pátku na čtyřech regionálních tratích spojujících Hamburk a další severoněmecká města. Cestující mohou rovněž vyhrát návštěvu maséra přímo u sebe doma. Akce sice trvá jen týden, Nordbahn však není zdaleka jediná železniční společnost v Německu, která možnost masáže během cesty nabízí. V roce 2009 se Deutsche Bahn spojily s několika dalšími dopravci a společně přišly s nabídkou masáže zdarma na několika tratích v Severním Porýní-Vestfálsku. „Samozřejmě, že cílem je získat více zákazníků," zdůvodnila tehdy serveru Westfälische Rundschau Barbara Schülerová, mluvčí nizozemské firmy Abellio, která se tehdy do akce také zapojila. Od té doby se masér ve vlacích v Německu objevuje poměrně pravidelně.

03. 04. 2017 CZ Loko uspělo v Turecku. Doufá, že o zakázky kvůli politice nepřijde (2x 744)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cz-loko-lokomotivy-turecko-dfl-eko-doprava.aspx?c=A170330_113409_eko-doprava_suj)

Tuzemský výrobce železničních vozidel CZ Loko dokončil další zakázku pro tureckého zákazníka. Firma na velkém trhu slaví úspěchy v době, kdy se ale ochlazuje zejména politické vztahy mezi Tureckem a EU. Jde o dvě lokomotivy řady 744 pro největší turecké železárny a ocelárny Erdemir v Ereğli. Ocelárny dieselelektrické lokomotivy využijí na svém rozsáhlém vlečkovém kolejišti. „Turecko je pro nás stále novým trhem, i když jsme sem předloni dodali dvě lokomotivy," říká Jaroslav Plhák, obchodní ředitel CZ Loko. Ty slouží jako záloha pro tunel pod Bosporem pro případ, že by došlo k výpadku elektrického proudu a vlaky by uvázly pod zemí. Ve firmě věří, že vztahy Turecka s EU se nebudou příliš zhoršovat. „Zaměřujeme se především na privátní industriální, hutní, těžbařské a petrochemické společnosti, kde je provoz lokomotiv opravdu náročný. A CZ LOKO má pro tyto složité provozy spolehlivé, úsporné, optimalizované řešení v podobě svých lokomotiv a speciálních vozidel," říká Plhák, který věří, že zvítězí přínosy a výhody lokomotiv nad politikou. Podle něj Turci ocenili i to, že na rozdíl od řady evropských firem nezrušili svoji účast na veletrhu Eurasia rail 2017.



Firma, která začínala v minulosti spíše jako opravna železničních strojů, postupně začala čím dál více vyrábět i vlastní lokomotivy. Působí hlavně v segmentu posunovacích strojů. Nové zakázky láká na to, že oproti starším lokomotivám jsou spolehlivější a úspornější a bezpečně splňují i ekologické limity. CZ Loko v příštích týdnech vyexpeduje další lokomotivy z řady EffiShunter pro italskou firmou Francesco Ventura Costruzioni, zabývající se údržbou a stavbou tratí. Od CZ Loko kupuje dva stroje.

03. 04. 2017 Turisty do Kyselky bude o prázdninových sobotách vozit singrovka

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/kyselka-lazne-motorovy-vlak-singrovka-turiste-ceske-drahy-karlovarske-mineralni-vody-grq-vary-zpravy.aspx?c=A170401_2316476_vary-zpravy_ba)

Na trať mezi Karlovy Vary a Kyselku se vrátí vlaky. České dráhy na ni nasadí motorový historický vůz přezdívaný singrovka, který bude pasažéry vozit v letní sezoně. „V provozu bude pouze o sobotách v době prázdnin, přičemž prezentační jízda se uskuteční 27. května během slavností v Kyselce,“ řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Jedním z partnerů projektu je i společnost Karlovarské minerální vody, která loni v Kyselce otevřela Muzeum Mattoni. Podle zástupce společnosti Pavla Nováka se Českým drahám velmi líbily jednorázové jízdy historických osobních vlaků při květnových Kyselských slavnostech a během zářijového Rodinného dne Mattoni. „Po loňském otevření Muzea Mattoni tak přišly s návrhem rozšířit spolupráci na úroveň pravidelného spoje do Kyselky,“ uvedl Novák. Pokud podle něj bude sezónní provoz úspěšný, nic nebrání rozšíření na širší období. Karlovarské minerální vody jej podporují, protože by železniční spojení mohlo do Kyselky přilákat více návštěvníků. „Ti se zde v Muzeu Mattoni jednak seznámí s historií stáčení minerálních vod v Kyselce a tradicí značky Mattoni, zároveň uvidí konkrétní výsledky práce obecně prospěšné společnosti Lázně Kyselka, která již od roku 2013 usiluje o obnovu historických budov bývalých lázní v Kyselce,“ vyjmenoval. Společnost zachraňující lázně a Karlovarské minerální vody nyní pracují také na obnově restaurace. Vznikají studie, ale protože v letošní sezoně její provoz určitě nezačne, v plánu je využití blízkého zahradního altánu pro malé stálé občerstvení návštěvníků Kyselky.



České dráhy od pondělí otevírají v kraji také tradiční cyklopůjčovny, nově v nich nabídnou také koloběžky, a to v půjčovnách ve Františkových Lázních, Chebu a Karlových Varech. V letošní sezoně navíc začnou v regionu jezdit cyklovlaky mezi krajským městem a Chebem, které zájemci využijí od 1. července do 3. září. Budou to spěšné vlaky, zastaví ve stanicích a zastávkách kolem cyklostezky Ohře. Nebudou zajíždět do Chodova.

04. 04. 2017 Stát prodává další lokálky. Co kilometr, to statisíce korun

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/lokalka-drahy-vlak-y-stat-prodej-dnf-eko-doprava.aspx?c=A170403_095924_eko-doprava_rts)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nabídne letos k prodeji zájemcům další trať, kde už dlouho nejezdí žádné vlaky. Na začátku května vyhlásí prodej trati z Dobronína do Polné na Vysočině. Už přes rok hledá zájemce o lokálku z Velké Kraše do Vidnavy. Jde o tak o další ze seznamu 21 regionálních tratí, které byly v minulosti navrženy ke zrušení. Vlaky po nich už většinou delší dobu nejezdí. Vláda v roce 2012 rozhodla, že se musí nejprve nabídnout k prodeji ve výběrovém řízení, teprve pak může jednat o bezúplatném převodu na města či obce. Seznam tratí, které je možné koupit, rozšíří během několika týdnů trať Dobronín – Polná. Na šestikilometrovém úseku nejezdí vlaky od roku 2010, trať je ve špatném stavu. Podle mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové probíhá příprava veřejné soutěže. „Nabídka na prodej by mohla být zveřejněna nejdříve začátkem května 2017,“ uvedla Šubová.

Stát chce za lokálky moc

Po loňském prodeji dvou tratí Čížkovice – Obrnice a Dolní Bousov – Kopidlnu společnosti AŽD Praha se nedá čekat příliš velký zájem. AŽD už dříve oznámilo, že dvě tratě jim na testování vlastních produktů stačí a nechystá se k nákupu dalších. Do jiných soutěží se dosud nikdo nepřihlásil. Součástí podmínek prodeje je i zachování dráhy v provozuschopném stavu na pět let. Pokud chce nový majitel získat na provozuschopnost dráhy dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury, musí na ní provozovat nejméně dva páry vlaků denně. Důvodem malého zájmu je relativně vysoká cena. Například v případě aktuální soutěže na prodej tratě Velká Kraš – Vidnava je cena za 4,6 kilometru 3,9 milionů korun. Cena je oproti prvnímu neúspěšnému kolu vyšší, protože nově je součástí prodeje i pozemek pod nádražím. Nový majitel přitom musí počítat s dalšími investicemi do tratě. Cena, kterou SŽDC za trať chce, vychází ze znaleckých posudků. Kilometr tratí ale vychází vždy vychází v řádech statisíců korun. Například AŽD Praha koupilo 58 kilometrů tratí za 10,7 milionů korun. Na trati Čížkovice – Obrnice už o víkend vyjely první turistické vlaky.

Prodeje lokálek nabraly menší zpoždění. „Časový odstup od usnesení vlády u prvních vybraných tratí vznikl z velké části nutností přepracovat připravená výběrová řízení v souladu s povinnostmi danými novým Občanským zákoníkem,“ vysvětlila Šubová. Když nevyjde prodej v soutěži, může SŽDC

nabídnout trať bezúplatně městům či obcím. SŽDC připravuje k prodeji další tratě. Na seznamu, kde již začala příprava pro prodej, jsou čtyři: Chrudim město – Heřmanův Městec, Broumov – Otovice, Královec – Žacléř a Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou. U dalších tří se zpracovávají podklady, například se objednává znalecký posudek. Jde o tratě Čelákovice – Mochov, Moravské Budějovice – Jemnice a Čejč – Uhřetice.

Seznam tratí, které byly dříve navrženy na zrušení

Dráha	Délka (km)	Stav přípravy, projednání a prodeje
Doní Bousov – Kopidlno	22,370	prodáno v r. 2016 nabyvatelem AŽD Praha s.r.o., IČO 48029483
Čížkovice – Obrnice	35,892	prodáno v r. 2016 nabyvatelem AŽD Praha s.r.o., IČO 48029483
Kralovice – Mladotice	11,345	po neúspěšných veřejných soutěžích je v souladu s usnesením vlády č. 416 projednáván bezúplatný převod městu Kralovice a obci Mladotice
Velká Kraš – Vidnava	4,579	veřejná soutěž vyhlášena
Dobronín – Polná	5,607	příprava vyhlášení veřejné soutěže
Heřmanův Městec – Chrudim město	12,641	zahájena příprava prodeje – sumarizace majetku
Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou	6,741	zahájena příprava prodeje – sumarizace majetku
Královec – Žacléř	5,092	zahájena příprava prodeje – sumarizace majetku
Broumov – Otovice	4,205	zahájena příprava prodeje – sumarizace majetku
Moravské Budějovice – Jemnice	20,628	zpracovaná aktualizace znaleckého posudku
Čelákovice – Mochov	3,414	kompletace podkladů pro objednání znaleckého posudku
Čejč – Uhřetice	15,470	chybné mapové podklady, v řešení
Krupá – Kolečovice	12,020	nepřipravuje se
Rumburk – Jiříkov st. hranice	6,756	nepřipravuje se
Bošice – Bečváry	10,597	nepřipravuje se
Kojetín – Tovačov	10,570	nepřipravuje se
Hněvčoves – Smiřice	11,077	nepřipravuje se
Děčín – Oldřichov u Duchcova – Duchcov	38,261	nepřipravuje se
Libochovice – Račiněves	19,952	nepřipravuje se
Dívčice – Netolice	13,314	nepřipravuje se
Krásný Jez – Loket	14,059	nepřipravuje se

04. 04. 2017 Pendolina absolvují „omlazovací kúru“ v DPOV (řada 680 ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28933/>)

Všech sedm pendolin, která u nás v pravidelném provozu jezdí už 12 let, projde v příštích měsících zásadní „omlazovací kúrou“. Změnu dozná především jejich interiér. Zakázku na redesign sedmi elektrických sedmivozových jednotek s naklápěcí skříní řady 680 získá v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek napřímo dceřiná společnost DPOV, a.s. „Zejména interiér oddílů pro cestující, buňky WC, ale také vybavení bistrooddílů už vykazují známky opotřebení,“ vysvětluje důvody úprav člen Představenstva ČD pro techniku, servis a majetek Miroslav Kupec. „Zcela chybí například vizuální informační systém pro cestující, který je dnes v moderních vlacích již standardem. Bude proto



do pendolin doplněn, stejně jako třeba dětské kino. Nová budou sedadla, obložení stěn, podlahy, zavazadlové police a buňky WC. Výměnou projdou elektrické zásuvky a osvětlení.“

Národní dopravce původně zvažoval jen obnovu jednotlivých částí interiéru, po konzultaci s předními designery v oblasti kolejových vozidel Jiřím Španihalem a Patrikem Kotasem se však firma rozhodla pro jejich kompletní výměnu. Původní zakázka na částečnou modernizaci interiérů pendolin byla proto zrušena a práce budou napřímo zadány DPOV. „Pendolina jsou naší vlajkovou lodí, a abychom udrželi jejich jedinečnost a výjimečnost, je potřeba udělat radikálnější zásah. Navíc výměna vybraných prvků přinese významnou úsporu. Například dojde ke snížení energetické náročnosti jednotek, čímž ušetříme až 12 milionů ročně a díky snížení hmotnosti zaplatíme i nižší poplatek za použití železniční dopravní cesty v řádu statisíců za rok,“ doplňuje další člen Představenstva ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán.



Přímé zadání dceřiné společnosti je možné na základě § 155 odst. 2 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění. Přímé zadání je možné výhradně v případě přidružené osoby, která alespoň 80 % průměrného obrátu ze všech služeb poskytovaných v předchozích 3 letech dosáhla ve vztahu k zadavateli nebo osobám, k nimž je zadavatel přidruženou osobou. Tuto podmínku DPOV, a.s., splňuje. „Díky přímému zadání naší dceřiné společnosti se zkrátí doba realizace zakázky o 7 měsíců, a minimalizují se tak případné negativní dopady odstavení pendolin do tržeb. První jednotka by měla být k omlazovací kúře přistavena už v létě, a pokud vše dobře půjde, představíme novou podobu jejího interiéru na podzim v Bohumíně u příležitosti oslav Národního dne železnice. Všechna pendolina by pak měla být hotová zhruba do jednoho roku,“ uzavírá Miroslav Kupec.

05. 04. 2017 Sesuv ohrožuje existenci horské trati, oprava vyjde na 50 milionů (trať č. 135)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sesuv-ohrozuje-existenci-horske-trati-oprava-vyjde-na-50-milionu-1330840>)

Správa železniční dopravní cesty řeší zapeklitý technický problém. Vody z jarního tání pohnuly náspem proslulé lokálky do stanice Moldava v Krušných horách. Existence trati zapsané na seznamu kulturních památek je tak už poněkolkáté ohrožena. Od poloviny března provoz zajišťují autobusy a řešení není v dohledu. „Zatím se stále držíme myšlenky trať sanovat, nicméně i vzhledem ke stále probíhajícímu geologickému výzkumu neznám konkrétnější termín,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš.

Trať je nesjízdná v posledním úseku mezi Mikulovem a Moldavou, kde je také nejhůře přístupná. Železničáři tak s odborníky zatím hledají technické řešení oprav a upřesňují náklady. Aktuálně se odhady pohybují kolem padesáti milionů korun. Termín opravy není zatím jasný, výluka je ale napsaná v systému Českých drah až do 9. prosince, kdy přestává platit letošní jízdní řád. Víkendová lokálka přitom nabývá na významu především o prázdninách, kdy jezdí denně a vozí stovky turistů, především cyklistů. Minimálně letošní sezona je ale ztracena. „To je velká komplikace, protože když nastane příznivé počasí, přepravujeme zhruba dvacet kol v jednom vlaku,“ uvedla mluvčí drah Radka Pistoriusová. Náhradní autobusová doprava přitom nemůže vlak cyklistům nahradit, soupravu autobusu s přívěsem na kola prý nelze v oblasti využít. „Hledáme řešení, chtěli bychom alespoň v určitém množství bicykly do hor dopravit,“ doplnila mluvčí Českých drah. Hospodářský význam trati zdůrazňuje Klub přátel krušnohorské železnice. „Bez provozu této dráhy si lze jen stěží představit rozvoj zdejší části Krušných hor,“ uvedl ve svém prohlášení. Horské železnici přitom hrozil zánik už několikrát. V dezolátním stavu se ocitla například v polovině devadesátých let, kdy málem byla zrušena. Tehdejší vedení Českých drah se ale nakonec rozhodlo trať rekonstruovat.

10. 04. 2017 Ostravan znovu potěší příznivce, 1. května retro expres zamíří z Prahy do Ostravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28968/>)

Po loňské úspěšné podzimní jízdě, která připomněla 70 let od zahájení provozu Ostravanu, se na koleje znovu vrátí oblíbený dobový expres. Vyjede ve státní svátek, v pondělí 1. května, a v jeho čele se tentokrát objeví legendární elektrická lokomotiva E 499.085 „Bobina“. V soupravě

budou řazeny vozy 1. a 2. třídy a jídelní vůz. Vlak vyjede v 6:26 z Prahy hlavního nádraží a do stanice Ostrava střed přijede v 10:05. Jízdenky jsou v prodeji od 7. dubna, a to ve všech pokladnách Českých drah. Jízdenka, kterou je možné zakoupit na konkrétní místo, stojí dospělého cestujícího ve 2. třídě 660 Kč, v 1. třídě 1 200 Kč. V ceně je zahrnuto zpáteční jízdné, catering, program na palubě vlaku a bohatý program včetně slev přímo v Ostravě. Během jízdy cestující ochutnají snídaní, večeří a občerstvení ve stylu 70. a 80. let. V Ostravě můžou využít nabídku k návštěvě areálu Dolní oblasti Vítkovic, kde bude Den otevřených dveří, a cestující s jízdenkou z „Ostravanu“ získají 20% slevu na vstupenky. Bude možné prohlédnout si provozy Vítkovic a svézt se po tamních vlečkách nebo navštívit ostravskou ZOO, druhou největší v České republice.

Jízdní řád retro Ostravanu (1. května 2017)

tam	stanice	zpět
6:28	Praha hl. n.	21:26
7:32	Pardubice hl. n.	20:27
8:59	Olomouc hl. n.	19:01
10:05	Ostrava střed	17:55

10. 04. 2017 Největší železniční zakázka stojí. Eurovia podala námítky (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/soutez-szdc-praha-hostivar-namitky-eurovia-fzc-eko-doprava.aspx?c=A170410_131741_eko-doprava_suj)

Správě železniční dopravní cesty se komplikuje letošní největší zakázka. Výsledek soutěže na modernizaci tratě z pražské Hostivaře k jižnímu portálu vinohradských tunelů se nelíbí společnosti Eurovia. Termín zahájení v červenci je tak ohrožen. Pro SŽDC je to tak další komplikací s obří zakázkou, která měla začít podle původních plánů už loni. První soutěž, kterou vyhrála společnost Chládek a Tintěra, ale státní podnik zrušil. „Mohu potvrdit, že jsme podali námítku na toto výběrové řízení. Protože řízení stále probíhá, nebudeme nyní sdělovat další detaily,“ řekla mluvčí Eurovie Iveta Štočková. Eurovia ve sdružení se Strabag Rail a GJW Praha dala druhou nejnižší nabídku ve výši 3,68 miliardy korun, oproti první soutěži zlevnila o půl miliardy korun. Nejnižší nabídku v soutěži dalo sdružení Metrostav a Swietelsky Rail za 3,487 miliardy. Součástí sdružení je i společnost SMP, která patří stejně jako Eurovia do francouzské skupiny Vinci. Eurovia tak jde námítkou v podstatě proti sesterské firmě. Eurovia podle informací iDNES.cz žádá překontrolování dokumentů k soutěži, konkrétně nabídky prvních tří uchazečů. To vše může zahájení stavby prodloužit. „Těžiště prací je v roce 2018, letos od poloviny roku se počítá s menšími výlukami. Harmonogram prací stíháme, nelze však vyloučit podání na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. SŽDC už naopak zasmluvnila jiný velký tendr, zakázku na opravu pražského Negrelliho viaduktu, u které se nabídky podávaly ve stejný termín jako pro modernizaci tratě do Hostivaře. Za 1,086 miliardy korun ho opraví sdružení firem Hochtief, Strabag Rail a Avers.

10. 04. 2017 Tripartita: Liberalizace železničního trhu nemá diskriminovat ČD

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/tripartita-liberalizace-zeleznicniho-trhu-nema-diskriminovat-cd/1472092>)

Pokud se v ČR bude otevírat trh železniční dopravy, neměl by být diskriminován národní dopravce, tedy České dráhy. Podle premiéra Bohuslava Sobotky (ČSSD) se na tom na dnešním jednání shodli zástupci tripartity, tedy vlády, zaměstnavatelů a odborů. "Shodli jsme se na tom, že se to musí udělat uváženě a využít služeb regulátora. Upozornili jsme, aby vláda přitom zodpovědně přistoupila k národnímu dopravci," uvedl prezident Svazu průmyslu a dopravy Jaroslav Hanák. Předseda Českomoravské konfederace odborových svazů Josef Středula vyjádřil obavu, že se zliberalizuje český železniční trh, současně ale bude národnímu dopravci zapovězen vstup na ostatní trhy, tedy Francie, Německo či Rakousko. Ministerstvo dopravy ve vládou schválené koncepci nedávno vytipovalo šest železničních tratí, na kterých chce do konce roku 2021 nového provozovatele železniční dopravy vysoutěžit. V dalším návrhu pak vypracoval harmonogram postupných výběrových řízení na zbytek tratí, podle kterého by poslední linky měly být vysoutěženy v roce 2033. V první části jde o trasy mezi Libercem a Pardubicemi a Libercem a Ústím nad Labem. Dále pak jde o tratě z Prahy do Hradce Králové, z Kolína po pravém břehu Labe přes Mělník do Ústí nad Labem a z Prahy do Brna

přes Havlíčkův Brod a trasa z Ostravy do Olomouce přes Opavu. Vytvoření návazného harmonogramu pro roky 2021 až 2033 si vyžádaly stížnosti alternativních dopravců, kteří původní návrh ministerstva dopravy napadli s tím, že objem soutěžených linek je nedostatečný, a zároveň dopředu avizovali, že budou úřadu podávat nabídky i na trasy, které úřad plánuje i v budoucnu zadávat Českým drahám bez soutěže.

11. 04. 2017 RegioJet chce převzít slovenské vlaky, ministerstvo v úsporu nevěří (Ex2, Ex3)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-chce-prevzit-slovenske-vlaky-ministerstvo-v-usporu-neveri-1331148>)

Vlaková společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury chce převzít od slovenských státních drah (ZSSK) provoz na linkách Humenné – Košice – Žilina – Praha a Štúrovo – Bratislava – Praha. Dopravce nabídl slovenskému ministerstvu dopravy, že bude tyto linky plnohodnotně provozovat bez dotací. „Stát a ministerstvo dopravy doposud za provoz těchto ztrátových vlaků platí ročně ZSSK více než devět milionů eur,“ uvedl mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Doplnil, že stát nemůže z veřejných financí dotovat službu, kterou je někdo jiný ochotný provozovat bez dotací. Slovenské ministerstvo dopravy má ale na věc jiný názor. „Předložený návrh úplně mění časy odjezdů státních vlaků. Proto není pravda, že je RegioJet připravený je plnohodnotně nahradit,“ sdělila mluvčí úřadu Karolína Ducká. Ministerstvo se rovněž domnívá, že by zadáním dopravy soukromé společnosti neušetřilo. „Společnost RegioJet tvrdí, že od státu nebude požadovat na své vlaky dotace, na druhé straně ale žádá kompenzace za studenty a důchodce, kteří jsou ve státních vlacích přepravováni bezplatně. To znamená, že RegioJet chce ze státních vlaků přesunout peníze do vlastních vlaků,“ doplnila mluvčí. RegioJet ale namítá, že takzvané jízdné zdarma pro sociální skupiny hradí stát zvlášť ještě nad rámec dotací a tato částka by se nijak nenavýšovala. Podle Ducké stát přes výhrady nabídku prostuduje a vyhodnotí. Nabídka putovala také na slovenské ministerstvo financí a do kanceláře předsedy vlády. Vedení firmy chce o dalším postupu jednat. Firma mimo jiné poukazuje na nízkou obsazenost vlaků, která by se měla zvýšit vylepšením služeb. Komerční vlaky RegioJetu jezdí na Slovensko na linkách Praha – Brno – Bratislava a Praha – Havířov – Košice. Jako dotovanou pak firma provozuje linku z Bratislavy do Komárna.

11. 04. 2017 Námluvy gigantů: Siemens a Bombardier údajně jednájí o spojení železničních divizí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/namluvy-gigantu-siemens-a-bombardier-udajne-jednaji-o-spojzeni-zeleznicnich-divizi-1331158>)

Německý průmyslový koncern Siemens a kanadský výrobce vlaků a letadel Bombardier jednájí o spojení svých divizí železniční techniky do společného podniku. Agentuře Reuters to dnes sdělily dva informované zdroje. Jednání podle jednoho ze zdrojů pokročila poměrně daleko. Obě společnosti zprávu komentovat odmítly. Bombardier, Siemens a francouzský Alstom, tedy tři přední západní výrobci železniční techniky, v posledních letech vzájemně jednali o různých formách spojení těchto aktivit. Snahám o spojování na tomto poli dodala naléhavosti světová expanze čínské společnosti CRRC, která vznikla v roce 2015 fúzí dvou předních čínských výrobců vlaků.

Společný podnik Siemense a Bombardieru by měl roční tržby kolem 16 miliard dolarů (402 miliard Kč) a každá ze společností by k nim přispěla zhruba stejným dílem. Úhrnné výnosy by odpovídaly polovině tržeb CRRC. Spojení by ale vyžadovalo souhlas antimonopolních úřadů. Když se obě společnosti pokoušely o spojení svých železničních aktivit naposledy, nevyšlo jim to kvůli námitkám evropských úřadů pro hospodářskou soutěž. Mezitím se počet aktérů v celém odvětví v rámci pokračující konsolidace odvětví výrazně snížil.

12. 04. 2017 Přímé vlaky do Polska zůstanou, náklady se rozdělí jedna ku jedné (Liberec – Szklarska Poręba)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prime-vlaky-do-polska-zustanou-cd-zlevnily-cast-doplati-kraj-p5u-eko-doprava.aspx?c=A170412_074503_eko-doprava_suj)

České dráhy budou dál jezdit přímými vlaky z Liberce do polského města Szklarska Poręba. Podle původních plánů měly ke konci dubna tyto spoje skončit. Polákům se zdály příliš drahé. Vyplývá to

z výsledku úterního jednání Libereckého kraje s Dolnoslezským vojvodstvím za přítomnosti Českých drah a polského dopravce Koleje Dolnośląskie, který má na starosti vlak ČD na polském úseku. V tiskovém prohlášení Dolnoslezské vojvodství uvedlo, že se náklady na vlak sníží o 23 procent. Liberecký kraj ve čtvrtek v tiskové zprávě potvrdil, že nově bude platit za provoz vlaků více než dosud.

Dosud platili za přeshraniční úsek výrazně více Poláci, protože mezi Harrachovem a Szklarskou Porebou je delší úsek v Polsku. Nově budou platit náklady jedna ku jedné. „S ohledem na význam přeshraničního spojení pro rozvoj turistiky na obou stranách hranice nabídl Liberecký kraj částečné zvýšení svého podílu na provozu tím, že náklady na potřebné vozidlo budou nově rozpočítány rovným dílem. Ostatní nákladové položky zůstávají rozděleny podle délky trati,“ řekl hejtman Martin Půta. Podle něj budou jednání o způsobu financování pokračovat. Přímé vlaky z Liberce do Szklarske Poreby začaly jezdit v prosinci roku 2015, do té doby museli cestující na obnovené přeshraniční trati do Polska přestupovat v Kořenově. Přes hranice jezdí v sezóně až devět párů vlaků denně.

12. 04. 2017 SŽDC převzala unikátní vůz na údržbu trakčního vedení (MTW 100.013/7)

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

Správce železniční infrastruktury dnes převzal od rakouského výrobce, společnosti Plasser & Theurer, speciální vozidlo pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení MTW 100.013/7. Jedná se o první zahraniční dodávku vozidla speciálně navrženého a vyrobeného pro práce na trakčním vedení. SŽDC podepsala kontrakt s rakouskou společností na dodávku tří vozů v celkové hodnotě 176 253 000 Kč bez DPH v říjnu 2015. Další dva vozy dodají Rakušané na podzim letošního roku.



„Bez obnovy mechanizačních prostředků nemůžeme adekvátně udržovat a opravovat železniční infrastrukturu. Jsme si velmi dobře vědomi, že stávající technika postupně dosluhuje. Z tohoto pohledu je nákup nových vozidel speciálně navržených pro údržbu trakčního vedení skutečně revolučním krokem. V minulosti se totiž vždy jednalo o úpravu konstrukce motorových vozů využívaných především pro osobní dopravu. Velmi si ceníme, že naše plány nacházejí podporu Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury,“ vysvětluje náměstek generálního ředitele SŽDC pro provozuschopnost dráhy Jiří Svoboda. „Nové vozidlo znamená také změnu technologie práce, pracovních návyků a v neposlední řadě výrazně vyšší nároky na kvalifikaci obsluhy s cílem maximálně využívat výjimečné parametry vozidla,“ doplňuje Svoboda.

MTW 100.013/7 je čtyřnápravové vozidlo s hydrodynamickým přenosem výkonu, s motorem o výkonu 520 kW. Na vozidle je instalován nákladní jeřáb s možností připojení pracovního koše, dále zdvihací pracovní plošina, ramena pro manipulaci s trolejovým vodičem a nosným lanem, věží pro kalibraci výšky trolejového vodiče a měřicím sběračem. Vozidlo je specifické svojí délkou (21 400 mm), která je o 2 500 mm větší než standardně vyráběná vozidla řady MTW 100. Navíc má soubor kamer, které zprostředkovávají strojvedoucímu i osádce nejen dokonalý přehled o okolí vozidla, ale i dohled nad stavem a činností mechanizace i měřicího sběrače.

Specifické vlastnosti vozidla MTW 100.013/7

- Modulární provedení konstrukce vozidla podle požadavků zákazníka.
- Inovativní pracovní technologie pro odlehčení fyzicky náročných ručních činností.
- Napájení elektrickou energií a stlačeným vzduchem pro připojení ručního náradí na boku a čele vozidla, pracovních plošinách a v dílně.
- Dokonalé osvětlení vnějšího pracoviště pomocí osvětlovacích trubíc (osvětlení na boku vozidla i na střeše) a LED reflektorů. Možnost osazení přídatných LED reflektorů na zdvihací pracovní plošinu a koši jeřábu.
- Dálkové ovládání pracovních agregátů a pojezdu vozidla bez rázů (režim pracovního pojezdu).
- Záruka stability stroje pomocí počítačem řízené regulace zatěžovacího momentu.
- Ochrana proti ohrožení částmi trakčního vedení pod napětím.
- Ochrana proti překročení postranní vymežovací roviny (zamezení zásahu do profilu vedlejší koleje).
- Velmi vysoká úroveň bezpečnosti práce pro zaměstnance, ovládání všech funkcí stroje z jednoho pracoviště.
- Programové řízení s redundancí (dva řídicí programy), které kontroluje a řídí pracovní postupy a tím minimalizuje možnost chybové obsluhy.

12. 04. 2017 Unipetrol kupuje nové lokomotivy, začal s Vectrony od Siemensu (Unipetrol Doprava)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/unipetrol-kupuje-nove-lokomotivy-zacal-s-vectrony-od-siemensu-1331182>)

Německý výrobce Siemens našel v Česku pro své nejmodernější lokomotivy Vectron dalšího kupce. Je jím koncern Unipetrol, jehož dceřiná společnost Unipetrol Doprava uzavřela se Siemensem smlouvu na odběr tří strojů. První lokomotivu dodá výrobce už v prosinci letošního roku, další dvě na jaře roku příštího. „Modernizace strojového parku je v souladu s naším střednědobým plánem a mimo jiné nám umožní zvýšit objem přepravených produktů ze současných 3,1 milionů tun až na plánované čtyři miliony transportovaných tun v roce 2021,“ uvedl jednatel Unipetrol Doprava Ladislav Hlína.

Dodané lokomotivy budou schopné provozu v České republice a ve všech sousedních zemích, dopravce je bude využívat pro přepravu chemických produktů. Hodnota obchodu nebyla zveřejněna, katalogová cena jednoho Vectronu se ale obecně pohybuje kolem sto milionů korun. Podle Hlíny tím ale investice do lokomotivního parku Unipetrol Doprava nekončí. „Je to potvrzení toho, že investice do vývoje právě těchto lokomotiv byly správným krokem,“ vyjádřil se ředitel divize Mobility českého Siemensu Roman Kokšal. Připomněl, že flotila Vectronů u českých dopravců stále roste. Vectrony na českém trhu už provozuje ČD Cargo, které si koupilo pět kusů. Čtyři kusy vlastní půjčovna LokoTrain ze skupiny EP Cargo, pronajaté Vectrony využívá RegioJet. Pronájem lokomotiv s vlastnostmi podobnými Vectronům poptávají aktuálně České dráhy, které si chtějí půjčit deset strojů na deset let za zhruba 1,3 miliardy korun. Zřejmě největší zářez se ale Siemensu povedl v Rakousku, když s tamními drahami ÖBB v únoru uzavřel rámcovou smlouvu na odběr až 200 těchto lokomotiv.

13. 04. 2017 Po sedmi letech obnoveno denní vlakové spojení Prahy a Krakova (Ex 114/115 Cracovia)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28977/>)

Český národní dopravce České dráhy v kooperaci s polským dopravcem PKP Intercity dnes obnovily po sedmi letech přímé denní spojení Prahy a Krakova. Přímý denní vlak EuroCity „Comenius“ spojoval obě metropole naposledy v prosinci 2009. Ode dnešního dne až do konce září je v provozu nové denní sezónní spojení Ex 114/115 „Cracovia“, který odjíždí z Prahy v 10:22 hod. a do Krakova přijíždí v 17:21 hod. V opačném směru bude odjíždět z Krakova v 10:42 hod. a do Prahy přijede v 17:39 hod. „Obnovené přímé spojení Prahy a Krakova je příspěvek pro rozvoj turistického ruchu ve střední Evropě a především mezi Českou republikou a Polskem. Dějiny v Krakově jsou v mnohém spojeny s Čechy a Moravou, proto je Krakov vyhledávaným turistickým cílem pro turisty z České republiky. Vlak navíc spojuje tři významné lokality zapsané na seznam světového kulturního dědictví UNESCO: Prahu, Olomouc a Krakov,“ zdůraznil Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

Expres „Cracovia“ nabízí cestujícím komfortní klimatizované vozy s místy 1. a 2. třídy. V úseku Praha – Ostrava mají cestující k dispozici občerstvení z nabídky minibaru a v označených vozech Wi-Fi připojení k internetu. Nejmenším cestujícím zkrátí cestu dětské kino s pohádkovými příběhy. Ve vlaku jsou po celou cestu k dispozici elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou mobilní telefony, notebooky atp. Ve vlaku mezi Prahou a Krakovem je možné přepravit také jízdní kolo. V obnoveném přímém spojení platí veškeré obvyklé mezistátní jízdenky včetně nejvýhodnějších slev a mezinárodních síťových jízdenek, jako jsou Interrail nebo Eurail Pass. Například cena Včasné jízdenky Evropa včetně rezervace místa je z Prahy do Krakova je od 515 Kč a z Olomouce do Krakova od 298 Kč. Vlak tak nabízí pohodlné cestování mezi památkami UNESCO v Praze, Olomouci a Krakově turistům z celého světa. Cestující mohou využívat pro cesty mezi Prahou a Krakovem také tradiční noční spojení s lůžkovými a lehátkovými vagóny.

13. 04. 2017 Škodě Transportation ubylo loni práce, zisk má ale třikrát vyšší

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-transportation-hospodarske-vysledky-2016-fgg-eko-doprava.aspx?c=A170413_143033_eko-doprava_suj)

Největší tuzemský výrobce kolejových vozidel Škoda Transportation loni výrazně zlepšil své hospodaření. I když firmě klesly tržby, zisk stoupl téměř na trojnásobek. Vyplývá to z tiskové zprávy,

kteřou firma ve čtvrtek zveřejnila. Tržby meziročně klesly o 2,5 miliardy na 15,7 miliardy korun. Čistý zisk podle mezinárodních účetních standardů dosáhl 1,571 miliardy, v roce 2015 to bylo 588 milionů. Další detaily o svém hospodaření ještě firma nezveřejnila. Pro firmu byla loni klíčová výroba tramvají. V roce 2016 se na kolejích objevilo celkem 87 nízkopodlažních souprav, například pro Helsinky, Bratislavu nebo Prahu. Velké zakázky má Škoda Transportation ve Finsku díky koupi společnosti Transtech, která loni vyrobila přes deset dvoupodlažních vozů pro finské dráhy. Z výrobních pásů sjelo i několik desítek trolejbusů a elektrobusů. Zakázkově neměla Škoda loni podle objemu příliš úspěšný rok, většino šlo spíše o menší kontrakty. Firmě se ale podařilo proniknout do Německa s tramvajemi, vyrábí nové soupravy pro Chemnitz. Tramvaje s okřídleným šípem budou jezdit také v tureckém Eskişehiru nebo lotyšské Rize. Firmě loni klesl nepatrně export, dosáhl úrovně 50,4 %. Kromě opravárenských zakázek pro České dráhy a menší zakázky pro některé dopravní podniky na trolejbusy nezískala firma v Česku žádný větší kontrakt. Do vývoje loni skupina firem Škoda Transportation dala přes miliardu korun, zaměstnávala 5 327 lidí.

15. 04. 2017 Česko jako parní velmoc. Železniční nostalgie zažívá velký boom

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-cesku-jezdi-64-pannich-vlaku-die-eko-doprava.aspx?c=A170414_151243_eko-doprava_ozr)

Od ukončení pravidelného provozu parních lokomotiv v Česku sice uplynulo už 37 let, po Česku ale stále jezdí desítky i přes sto let starých strojů. Železniční nostalgie zažívá v posledních letech velký boom. Sezona parních vlaků začíná tento týden, na fanoušky letos čekají desítky speciálních jízd i velkých setkání historických strojů. Růst zájmu potvrzují České dráhy, které mají ve flotile nejvíce historických vlaků, i různé spolky, které se těmito vlaky zabývají. „Může to souviset i s tím, že se rodilo v posledních letech více dětí, parní vlaky jsou pro rodiny s dětmi oblíbeným cílem. Z řady parních jízd se staly pravidelné akce, lidé si na tyto vlaky zvykli,“ říká Jindřich Rachota, který byl dlouho šéfem depa historických vozidel Českých drah a dnes působí jako poradce přednosty.

Fanoušky nečeká letos na železnici žádný návrat starší parní lokomotivy, naopak některé z kolejí dočasně zmizí. České dráhy začnou letos opravovat svůj „čtyřkolák“ používaný hlavně pro vlaky kolem Prahy, příští rok chtějí ale vyjet po dlouhé době s lokomotivou 414.096, kterou si přivezly z podstavce v Českých Velenicích. Je to evropský unikát, přitom to bývala jedna z nejběžnějších lokomotiv v Rakousku-Uhersku. Opravou prochází i první parní lokomotiva pro tehdejší Československé státní dráhy 365.024. Problémy s provozem parních lokomotiv mají naopak na jindřichohradeckých úzkokolejkách. Na první velikonoční jízdu namísto parní lokomotivy vyjela diesellová lokomotiva. Aktuálně není žádný stroj v provozuschopném stavu, firma ale v květnu slibuje, že s jednou lokomotivou vyjede.

Drážní úřad má v registru drážních vozidel 64 parních lokomotiv. „U devíti z nich je pozastaven průkaz způsobilosti, to znamená, že lokomotivy nemohou být provozovány na celostátní a regionální síti drah. Další dvě vozidla pak čekají na úplné vydání průkazu způsobilosti,“ řekl mluvčí Martin Novák. Oprávnění řídit parní lokomotivu má u nás 1 006 strojůdvců. „Historickou lokomotivu může řídit vesměs každý, kdo složil u Drážního úřadu všeobecnou zkoušku způsobilosti osob k řízení drážních vozidel a následně i odbornou zkoušku u dopravce,“ dodal.

Česko na špičce Evropy

České dráhy mají v depech přes dvacet parních lokomotiv, hodně jízd je už pravidelných a na některých trasách, například na pošumavských lokálkách, jezdí už každý víkend. „Pro letošní rok připravujeme jako novinku pravidelné prázdninové jízdy z Karlových Varů do Kyselky, jízdy z muzea ČD v Lužné u Rakovníka do Chomutova do depozitáře NTM. Také pojedou ve čtyřech termínech retro souprava Ostravan,“ vypočítává letošní novinky mluvčí Českých drah Radek Joklík. Největší akcí je červenový parní víkend v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka.

Česko patří počty parních lokomotiv k evropské špičce. Nemá sice zdaleka na Velkou Británii, kde dodnes jezdí kolem 600 strojů, ale počty provozovaných strojů je Česko těsně za Německem. „Parní lokomotiva na veřejné železniční dopravní síti musí být v předepsaném stavu a vztahují se na ni stejná pravidla jako na kterékoliv jiné drážní vozidlo. Přitom se jedná o stroje často velmi staré, s miliony kilometrů,“ říká Petr Barchánek, který se provozem parních lokomotiv dlouhodobě zabývá.

Z nádraží mizí vodní jeřáby, parním vlakům pomáhají hasiči

Podle něj je u nás situace v porovnání s okolními zeměmi pro parní lokomotivy příznivá i díky přístupu Drážního úřadu a provozní složky SŽDC. „Také místní jednotky dobrovolných hasičů v rámci svých možností ochotně pomáhají,“ dodal Barchánek. Modernizace tratí způsobila, že z většiny nádraží už zmizely vodní jeřáby a vodu musí doplňovat většinou právě místní hasiči. Úpravy tratí mají ještě

jednu obět'. Neustále ubývá míst, kde se mohou vlaky křížovat, což je u jednokolejných tratí problém. Provozovatelé parních vlaků se ale netají obavami z nového regulátora železnice. Parní vlaky jsou totiž vedené mimo závazek veřejné služby a nově zřízený regulátor má dva měsíce na to posoudit, zda může kvůli případné konkurenci dominantnímu dopravci často omezené kapacitě na železnici vlak jet. „Jsou tratě, kam se už s parou kvůli chybějící kapacitě nedostaneme, dodal Barchánek. Páraři, jak si lidé kolem parních lokomotiv říkají, se přitom potýkají i s tím, že musí pálit jen vysoce výhřevné černé uhlí. Zejména starší stroje jsou přitom stavěné na horší uhlí. „To vede k ne hospodárné technologii topení. V důsledku nepřiměřeně výhřevného paliva se musí topit s nízkou vrstvou uhlí na roštu, což může způsobovat rychlejší opotřebení kotle vlivem kolísání teplot a celkově ne hospodárný provoz,“ říká Barchánek.

17. 04. 2017 ČD přišly s „lítačkou“ na kolo, bicykly začali vozit i soukromníci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zavadi-celodenni-jizdenku-na-kolo-faq-eko-doprava.aspx?c=A170413_155940_eko-doprava_suj)

Cestovat vlakem s jízdním kolem bude letos jednodušší než v minulých letech. České dráhy nově zavádí speciální jednodenní jízdenku na kolo. Nově kola na palubách svých vozů přepravuje také Leo Express a RegioJet. Celodenní jízdenka pro kolo bude pro cestující znamenat, že už nebudou muset za každou jízdu platit zvlášť. České dráhy novou nabídku zveřejnily v Převravním a tarifním věstníku, nová jízdenka začne platit od května.

Síťová jízdenka pro kolo bude stát 99 korun, platit bude do konce září. Vyplatí se tak cestujícím, kteří pojedou s kolem během jednoho dne tam i zpět na vzdálenost přes sto kilometrů. Její majitel už nemusí platit desetikorunový poplatek za úschovu během přepravy (většinou umístění kola na služební vagón či oddíl). České dráhy mají svůj ceník na přepravu kol nastaven podle ujeté vzdálenosti, cena začíná na třiceti korunách. Dopravce umožňuje přepravu kol jako spoluzavazadla nebo formou úschovy v 6 844 vlcích včetně mezinárodních spojů. Oproti roku 2016 je to rozšíření nabídky o 106 spojů. České dráhy ročně přepraví okolo tři čtvrtě milionu cyklistů na regionálních, dálkových i mezinárodních linkách, na vybraných stanicích provozují i půjčovny kol.

Kola vozí od letoška nově i RegioJet a Leo Express. RegioJet ve vlcích, kde má svůj vagón třídy Lowcost, přepravuje kola zdarma. Leo Express zavedl přepravu kol od 1. dubna, do 21. dubna je sveze jen za jednu korunu, poté za 49 korun. Cestující mohou využívat nových stojanů, díky nimž není nutné kola skládat, až do konce října. Služba bude dostupná i na nové autobusové lince Praha – Lipno, kterou dopravce spouští 5. května. U Arrivy je jednotná cena deset korun za kolo.

17. 04. 2017 Přestavba a modernizace železničního uzlu Plzeň je v polovině

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

Správa železniční dopravní cesty zahájila přestavbu celého železničního uzlu Plzeň v roce 2011 přípravnou stavbou Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. tranzitního železničního koridoru. Během ní stanice dostala nový podchod, který vyřešil bezbariérové přístupy na nástupiště a umožnil cestujícím snadněji přestupovat na městskou a regionální dopravu v ulicích Šumavská a Železniční. Modernizace železniční stanice je rozdělena na celkem pět samostatných staveb, které jsou mezi sebou technicky a ekonomicky provázány. Smyslem nákladné modernizace je uvést plzeňské nádraží do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na moderní cestování. Ukončení celého souboru staveb je při celkových investičních nákladech zhruba 6,3 miliardy korun naplánováno na rok 2022.

Železniční stanice Plzeň hlavní nádraží patří mezi významné železniční uzly v České republice. Ústí do něj celkem šest železničních tratí regionálního, celostátního i evropského významu. Tratě směrem od Prahy do Chebu, do Domažlic a také do Českých Budějovic jsou součástí evropské železniční sítě TEN-T. Ve směru z Prahy do Chebu je železniční uzel součástí III. tranzitního železničního koridoru (TŽK), který protíná Českou republiku od slovenských hranic (Mosty u Jablunkova) přes Ostravu, Olomouc, Pardubice a Prahu až ke státní hranici se Spolkovou republikou Německo (Cheb). Kromě uvedených tratí ústí do uzlu rovněž tratě ze směru Klatovy a Zatec.

Harmonogram přestavby uzlu byl sestaven tak, aby každá dílčí stavba tvořila samostatný funkční celek, který se může realizovat současně s dalšími stavbami či v jejich těsné časové návaznosti. Tímto způsobem se daří zkrátit celkovou dobu přestavby na možné minimum. „Jsem rád, že se nám daří dodržovat předem stanovený časový harmonogram stavby. Určitě je to dobrá zpráva hlavně pro obyvatele Plzně i s ohledem na určité nepohodlí a dopravní komplikace, které sebou tak rozsáhlá

stavba nutně nese. V případě, kdy by mezi jednotlivými etapami vznikaly velké časové prodlevy, by se celá modernizace také neúměrně prodražovala," říká náměstek pro modernizaci dráhy Ing. Mojmír Nejezchleb z generálního ředitelství SŽDC. „Hlavním přínosem právě probíhající stavby je rekonstrukce jižní části plzeňského hlavního nádraží včetně nástupišť a přestavba mostů Mikulášská. Náročné práce v centru města, jež navíc musí brát zřetel na případné nevybuchlé letecké pumy z bombardování na konci II. světové války, důkladně prověřují odborné schopnosti našich pracovníků. Věřím, že pozitivní změny po dokončení stavby vynahradí veřejnosti dočasná omezení," říká za sdružení zhotovitelů Ing. Pavel Pilát, generální ředitel Metrostavu.

Projekt Uzel Plzeň, 1. stavba se v současné době nachází v konečné fázi realizace. Modernizace řeší zejména přestavbu pražského zhlaví* osobního nádraží, včetně jeho severní části a nástupišť a dále výstavbu centrálního stavědla „Triangl“. Probíhající stavba Uzel Plzeň, 2. stavba byla zahájena v prosinci roku 2016. Její náplní je především rekonstrukce osobního nádraží Plzeň hl. n. Dokončení této etapy se předpokládá v roce 2019. Stěžejními celky jsou pak rekonstrukce jižní části osobního nádraží, včetně nástupišť, dále prodloužení zásobovacího tunelu, rekonstrukce chebského zhlaví a přestavba mostů Mikulášská. Řešeny budou rovněž komunikace a přednádraží, zahrnující rozsáhlé úpravy veškeré infrastruktury. V místě pod novými železničními mosty dojde k významnému nárůstu šířky uličního prostoru. Současná tramvajová trať dostane nové samostatné těleso, silniční komunikace dva jízdní pruhy v obou směrech a zbudována bude také cyklostezka a chodníky. V současné době probíhají v Mikulášské ulici práce na přeložkách infrastruktury a přípravné práce pro snesení mostní konstrukce severního mostu. Dále probíhají práce na demontáži stávajícího železničního svršku v severní části kolejí a potřebné úpravy trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Rovněž již byly zahájeny práce na výstavbě odstavných kolejí pro ošetření osobních souprav. Akce Uzel Plzeň, 3. stavba je ve fázi příprav. Náplní této části stavby uzlu je především modernizace křížení dvou tratí, III. tranzitního železničního koridoru ve směru Plzeň – Cheb a trať Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN. Nutnou přípravnou stavbou pro umožnění realizace přeložky domažlické trati je také přeložka stávající silnice I/26. Nová silnice je navržena jako obousměrná dvoupruhová komunikace. Poslední dvě stavby nutné ke kompletnímu dokončení modernizace celé stanice Plzeň hlavní nádraží se nachází ve fázi příprav. Jedná se o projekt Uzel Plzeň, 4. stavba, jehož příprava a zahájení závisí na konečném výsledku zpracovávané koncepce spádovišť v české železniční síti a projekt Uzel Plzeň, 5. stavba. Ten řeší část železniční stanice s výjezdem na České Budějovice, zřízení zastávky Plzeň-Slovany. Naproti tomu stanice Plzeň-Koterov bude zrušena.

Tak, jak bude postupovat přestavba železniční infrastruktury, začne SŽDC i s přípravami na komplexní rekonstrukci staniční budovy. Ta bude představovat opravu pláště budovy, střechy a oken. Nově budou přeloženy všechny inženýrské sítě a rekonstruovány budou také provozní prostory. Důstojnou podobu dostane i zázemí pro cestující. „Na základě dokončení stavebně technického a stavebně historického průzkumu budeme v následujících týdnech připravovat kritéria zadání veřejné zakázky na projektovou dokumentaci celkové rekonstrukce výpravní budovy plzeňského hlavního nádraží. S celkovou opravou, kterou odhadujeme na zhruba půl miliardy korun, bychom rádi začali po roce 2020. Stavbu chceme navrhnout na kofinancování z fondů Evropské unie," říká ředitel Správy osobních nádraží Plzeň Ing. Jiří Stuna.

Časový harmonogram jednotlivých staveb:

Uzel Plzeň, 1. stavba, přestavba pražského zhlaví, realizace 2014 – 2017.

Uzel Plzeň, 2. stavba, přestavba nádraží včetně mostů Mikulášská, 2016 – 2019.

Uzel Plzeň, 3. stavba, přesmyk domažlické trati, předpoklad realizace 2017 – 2020.

Uzel Plzeň, 4. stavba, přestavba žateckého zhlaví, předpoklad realizace 2020 – 2022.

Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy – Koterov nádraží, předpoklad realizace 2018 – 2020.

Uzel Plzeň, 2. stavba – základní technické údaje:

Traťová rychlost pro průjezd ve směru III. TŽK: 80 km/h.

Délka nově vložených kolejí: 5,5 kilometru.

31 zcela nových výhybek.

35 výhybek nově zabezpečených.

24 výhybek nově vybaveno elektroohřevem.

Nové trakční vedení dosáhne délky 17,4 kilometru.

Nové nástupištní hrany o délce 1,1 kilometru.

Nový podchod o délce 29 metrů.

Zavazadlový tunel délky 39 metrů.

* kolejové rozvětvení na vjezdu a výjezdu stanice

18. 04. 2017 Dráhy připravují prodej protiatomového krytu na hlavním nádraží (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/realita-a-stavebnictvi/drahy-pripravuji-prodej-protiatomoveho-krytu-na-hlavnim-nadrazi-1331312>)

Nerudovskou otázkou aktuálně řeší vedení Českých drah. V kopci za kolejíštěm pražského hlavního nádraží směrem k Italské ulici se nachází přes šedesát let starý protiatomový kryt, kterého se chce podnik zbavit. Zatím ale neví jak. „Pozemky, na nichž se kryt nachází, jsou zbytné a připravujeme jejich prodej. Ten souvisí s aktivitami developerských společností s účastí ČD, které rozvíjejí dlouhodobě zasmulvněné sousední pozemky,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.



Ačkoliv majitelem hlavního nádraží je od loňska Správa železniční dopravní cesty, kryt zůstal Českým drahám. K původnímu účelu nebyl nikdy použit a ani do budoucna se neplánuje jeho využívání. V systému civilní obrany nicméně stále figuruje. „V současné době probíhají jednání s příslušnými orgány o způsobu jeho další správy,“ doplnil Joklík. Řešením by mohlo být vyjmutí krytu z vojenských plánů. Jen jeho vybavení současnou technologií by podle propočtů Českých drah stálo přes 35 milionů korun. Zájemci o kryt se ale nehrnou. „S naším projektem nesouvisí a rozhodně se ho nechystáme koupit. Celý je mimo plány námi připravovaného developmentu,“ sdělil mluvčí skupiny Penta Mravinac. Penta je spolu s drahami a firmou Sudop Group akcionářem společností CR City a CR Office, které chystají výstavbu na přilehlých pozemcích v areálu nádraží. Projekt má pracovní název Churchill square a v jeho rámci mají vzniknout dvě budovy, administrativní a rezidenční. Mravinac začlenění krytu do projektu označil za čirý nesmysl, dráhy se zase těžko smiřují s představou, že jim na nádraží zbude úzký nevyužitý pás, o který se budou muset starat.

Památka na Čepičku

Kryt vznikl roku 1954, kdy byl ministrem obrany Alexej Čepička. Stav krytu odpovídá stáří a tehdy dostupným technologiím. Tunel je půlkruhově klenutý s vnitřním poloměrem 2,4 metru. Vnější část pláště je z žulového zdiva v tloušťce 0,5 metru, izolační vrstva je asfaltová a vnitřek je z betonových tvárnic v tloušťce cca 0,3 metru. Podlaha je železobetonová.

18. 04. 2017 RegioJet na nákupech. Dopravce pořídí nové lokomotivy z Německa (Bombardier TRAXX MS2e)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-kupuje-nove-lokomotivy-traxx-d93-eko-doprava.aspx?c=A170418_083955_eko-doprava_suj)

Soukromý dopravce RegioJet výrazně modernizuje svoji železniční flotilu. Od společnosti Bombardier koupí až 28 nových lokomotiv, od Astry pak další velkoprostorové vozy. Jde zatím o největší transakci letošního roku na českém železničním trhu. RegioJet uzavřel smlouvu na nákup osmi lokomotiv Bombardier TRAXX MS2e, na dalších dvacet má opci. Cenu transakce firmy neuvědly, běžná cena se pohybuje kolem jednoho sta milionů za lokomotivu. Traxxy, které Bombardier vyrábí v Německu, se tak stanou zatím nejúspěšnější vícesystémovou lokomotivou splňující normy TSI mezi českými železničními dopravci před Siemensem Vectron a lokomotivou 109 E od Škody Transportation. Dosud největší flotilu těchto lokomotiv má v Česku Metrans Rail, který jich vlastní třicet a další má pronajaté. Poprvé ale budou (kromě občasných výpomocí) použity pro tahání osobních vlaků. RegioJet převezme ještě letos pět strojů, další tři má převzít příští rok. Bude je mít ve vlastnictví, pořizuje si je částečně ze svých zdrojů a částečně na úvěr. Dosud využívá kromě starších lokomotiv řady 163 ze Škody ještě pronajaté lokomotivy Siemens Vectron.



Nákup naznačuje velké plány na expanzi RegioJetu nejen v Česku. Firma v prohlášení uvedla, že vícesystémové lokomotivy budou schválené pro provoz v Česku a na Slovensku a dalších evropských zemích. Konkrétní státy ale dopravce neuvědli. Co se stane s peršingy, jak se stávajícím lokomotivám řady 163 říká, není jasné. Lokomotivy s výkonem 5,6 MW a maximální rychlostí 160 kilometrů v hodině dodal Bombardier už i jiným dopravcům, desítky kusů například odebraly holandské železnice. Vyrobeny budou v německém Kasselu. RegioJet plánuje nasazení nových lokomotiv Traxx

na vlaky, které provozuje jak na trase Praha – Ostravsko – Košice, tak na trase z Prahy do Brna a Břeclavi a dále na Slovensko. Vlaky od Bombardieru RegioJet už používá na Slovensku: jedná se o dieselové jednotky Talent na trati Bratislava – Komárno. RegioJet současně rozšíří i počet vagónů. U rumunské vagónky Astra objednal dalších šestnáct nových vozů, deset už jich zařadil do flotily dříve. Velkoprostorové vozy pro osmdesát cestujících budou mít v každé sedačce obrazovku.

19. 04. 2017 Legendární „žabotlama“ se představí v Košicích, v minulosti tam zajišťovala regionální dopravu (451.045/046, 22. a 23. dubna 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28989/>)

České dráhy vyšlou na letošní ročník tradičního setkání železničních vozidel v Košicích „Rušňoparáda 2017“ neobvyklého zástupce v podobě muzejní jednotky 451.045/046 přezdívané „emilka“, „pantograf“ nebo také „žabotlama“. Jednotky řady 451 začínaly před 50. lety svou kariéru také na východním Slovensku, kde zajišťovaly regionální osobní dopravu v okolí Košic. „České dráhy se se svými historickými vozidly pravidelně účastní setkání muzejních vozidel u našich východních sousedů. Letos jsme se rozhodli vyslat neobvyklého zástupce v podobě celé čtyřvozové historické elektrické jednotky řady 451.045/046, která je součástí sbírek našeho podnikového železničního muzea a Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka,“ říká Marek Plochý, manažer ČD Nostalgie a doplňuje, v čem je účast elektrické jednotky mimořádná: „Tato souprava je obvykle uschována v depozitáři v Šumperku, a tak bude košická Rušňoparáda jedinečnou příležitostí zachytit historickou jednotku na širé trati. Navíc připomeneme provoz elektrických jednotek řady 451 na východě Slovenska. Košice byly jedním z míst v bývalém Československu, kde byly uvedeny do provozu a jezdily tam celou dekádu. Letos je to právě 50 let, kdy se s nimi mohli obyvatelé východního Slovenska svézt poprvé.“

Pro padesát let starou historickou jednotku je v Košicích připraven náročný program. Mimořádný bude už její přesun ze Šumperka do Košic a zpět, což představuje dohromady přibližně 1 000 kilometrů jízdy vlastní silou. Milovníci železniční nostalgie i ti, co chtějí zavzpomínat na své cestování třeba do školy nebo do zaměstnání před 50 lety, se budou moci svézt 22. dubna zvláštním vlakem „Tatranský expres“ v trase Poprad-Tatry (odj. 8:00) – Spišská Nová Ves (8:19) – Marcegany (8:48) – Kysak (9:04) – Košice (příj. 9:16). Další příležitost vyzkoušet si historický „pantograf“ bude dne 23. dubna při jízdě zvláštního vlaku „Tokajský expres“ Košice (odj. 11:45) – Slovenské Nové Mesto (příj. 12:41 / odj. 14:20) – Košice (příj. 15:15 hod.). Další podrobnosti o cenách a platnosti jízdenek jsou např. na www.rusnoparada.sk.

Elektrické jednotky řady 451, v minulosti označované jako řada EM 475.1, byly vyráběny v letech 1964 až 1968 ve Vagonce Tatra ve Studénce s elektrickou výzbrojí z podniku Moravské elektrotechnické závody ve Vsetíně. Vyrobeno bylo 51 čtyř vozových jednotek, které jezdily v Praze, v severních Čechách a na severní Moravě a v letech 1967 až 1976 také na východním Slovensku. Tam obsluhovaly osobní vlaky na tratích z Košic směrem do Spišské Nové Vsi a Čierné nad Tisou. Od poloviny 70. let byly soustředěny v Praze, kde se staly základním kamenem systému příměstské dopravy, dnes známým pod označením Esko. V současnosti tento systém Pražské příměstské dopravy využívá okolo 120 000 cestujících denně.

Čtyřvozová elektrická jednotka řady 451 má délku přibližně 95 metrů, hmotnost 184 tun, kapacitu cca 300 sedících a 380 stojících cestujících a maximální rychlost 100 km/h. Dva motorové vozy o 8 hnaných nápravách poskytují výkon 1 320 kW, což dává jednotkám značné zrychlení. Mezi unikátní konstrukční řešení v polovině 60. let minulého století patřilo nízkopodlažní řešení nástupních prostor nebo centrálně ovládané posuvné dveře. Těmito prvky jednotky řady 451 výrazně předstihly vývoj vozidel v ostatních státech Evropy.

19. 04. 2017 Wi-fi do railjetů míří po pokutě i k soudu, České dráhy smlouvu tají

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/wifi-railjet-ceske-drahy-pokuta-predrazena-zakazka-smlouva-p4o-eko-doprava.aspx?c=A170419_104850_eko-doprava_suj)

Zasíťování railjetů Českých drah signálem wi-fi bude mít ještě soudní dohru. Nadační fond proti korupci totiž podal správní žalobu na státního dopravce, který odmítá ukázat smlouvu s dodavatelem zakázky. Už dříve přitom České dráhy pokutoval za chyby v zakázce Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. „Fond obdržel závažné informace, ze kterých plyne podezření na možné až násobné předražení plnění zakázky týkající se dodávky a implementace wi-fi připojení do sedmi sedmivozových souprav railjet Českých drah,“ řekl analytik Nadačního fondu proti korupci (NFKP) Martin Soukenka. iDNES.cz na možné předražení zakázky upozornil již dříve. Bezmála dvacet milionů korun na instalaci

wi-fi do railjetů získala v tendru společnost ČD – Telematika, v níž mají České dráhy většinový podíl. Zasíťování tak vyšlo draž než u pendolin. Antimonopolní úřad vyměřil loni státnímu dopravci za udělení zakázky stotisícovou pokutu. Vítěz měl být podle inspektorů ze soutěže vyloučen, neboť nesplnil podmínky kvalifikace. České dráhy se proti pokutě neodvolaly a zaplatily ji. NFPK si loni vyžádal na základě zákona o svobodném přístupu k informacím od Českých drah kopii uzavřené smlouvy o dílo. Fondu však nebylo vyhověno s odůvodněním, že „otázky směřují k poskytnutí informací a dokumentů, které jsou obchodním tajemstvím a vznikly bez použití veřejných prostředků“. „Odmítnutí obsahovalo na devíti stranách absurdní obširnou ‚exkurzi‘ do právní vědy, a to včetně práva anglického, francouzského, italského a dokonce japonského,“ uvedl NFPK ve zprávě. Po neúspěšném odvolání podal fond na dopravce správní žalobu. „České dráhy dlouhodobě spadají do sféry vlivu politiků. Z jejich zarputilé snahy vše utajovat jasně plyne, že mají co utajovat. Internet ve vlacích railjet je patrně tak přísně utajovaný, jako kdyby se jednalo o jadernou technologii,“ okomentoval přístup státního podniku ředitel fondu Karel Škácha.

20. 04. 2017 Soud začal řešit miliardový spor ČD a Škody kvůli lokomotivám (109 E)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/soud-zacal-resit-miliardovy-spor-cd-a-skody-kvuli-lokomotivam/1475312>)

Obvodní soud pro Prahu 1 se dnes začal zabývat sporem o dodávku lokomotiv mezi Českými drahami (ČD) a plzeňskou strojírenskou společností Škoda Transportation, v kterém chce zvrátit výsledek arbitráže, na jejímž základě musely zaplatit 1,2 miliardy korun jako doplatek za pozdní dodávku lokomotiv. ČD v žalobě argumentují tím, že o případu rozhodoval podjatý arbitr. Rozhodčí řízení považují za nespravedlivé. Soud v případě nerozhodl, jednání odročil na neurčito.

České dráhy si u Škody Transportation objednaly 20 lokomotiv za zhruba 2,5 miliardy korun. Lokomotivy měl železniční dopravce převzít v roce 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Škoda se na arbitrážní soud obrátila s požadavkem doplatku kupní ceny, kterou jim dopravce nezaplatil. Dráhy se naopak dožadovaly zhruba miliardy korun pokuty za pozdní dodávku strojů. Tu Škoda Transportation obhajovala změnou předpisů v průběhu vývoje lokomotiv, kvůli níž bylo nutné rozpracované stroje předělat. Arbitráž skončila ve prospěch strojírenské firmy.

Advokát Českých drah Martin Kramář dnes v žalobě argumentoval, že verdikt rozhodčího soudu byl chybný. Poukazoval na údajné vady v řízení, které vyústily v nespravedlivý proces. Podle žaloby o případu rozhodoval podjatý rozhodce Milan Polák. Žalobce o něm tvrdí, že pracuje pro společnost Ernst&Young, která pracuje pro Škodu Transportation. Její dceřiná firma Ernst&Young Valuation dělala v kauze znalecké posudky, na jejichž základě musely dráhy peníze doplácet. Advokát v žalobě zmínil také roli právníka Škody Transportation Radka Pokorného, který zastává vrcholnou funkci na rozhodčím soudu. Domnívá se, že mohl rozhodnutí ovlivnit. Média Pokorného často označují za vlivného právníka, který má velmi blízko ke špičkám vládnoucí ČSSD. Advokát Škody Petr Málek žalobu považuje za zcela nedůvodnou. Projev svého kolegy označil za nepodložené úvahy. Uvedl také, že proslovem směrem k Pokornému mohl porušit etický kodex. "Nevylučuji, že budou podniknuty další právní kroky," řekl Málek. Soudce Jiří Kohoutek dnes vyzval obě strany sporu, aby připravily seznam důkazů, které by se měly při projednávání sporu probrat. Půjde hlavně o listinné důkazy. Soudce uvedl, že zatím nepředpokládá, že by k případu museli vypovídat svědci.

Lokomotivy tuzemského výrobce zatím na plánované lince z Prahy do Hamburku jezdit nemohou. Nemají dosud potvrzení od správce německých kolejí DB Netz na provoz rychlostí 200 kilometrů za hodinu. V současnosti s nimi ČD mohou na německém území jet maximálně 120kilometrovou rychlostí, což ale neumožňuje dodržovat jízdní řád. Dopravce proto vlaky vypravuje se staršími typy lokomotiv, které se ale v Drážďanech přepřahají za německé stroje. Podle smlouvy s německými drahami Deutsche Bahn musí ČD vlastní rychlostní lokomotivy na trať nasadit nejpozději na přelomu roku 2017/2018.

20. 04. 2017 Senát umožnil Českým drahám znovu se ucházet o veřejné zakázky

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/senat-umoznil-ceskym-draham-znovu-se-uchazet-o-verejne-zakazky/1475484>)

Senát umožnil státním podnikům s listinnými akciemi, aby se mohly znovu ucházet o veřejné zakázky. Schválil dnes novelu, která se v praxi týká zejména Českých drah. Ty se podle současné podoby zákona o veřejných zakázkách nemohou účastnit tendrů na provoz na železničních tratích. Důvodem je, že mají akcie v listinné podobě a podle zákona o Českých drahách je nemohou zaknihovat. Podle

zákona o veřejných zakázkách, který platí od loňského října, jsou z tendrů vyloučeni uchazeči, kteří nemají výlučně zaknihované akcie. Výjimku kvůli podobě akcií mají v zákoně firmy ve vlastnictví obcí či měst, ale nikoli státní firmy jako České dráhy. Novela má proto tuto výjimku rozšířit i na akciové společnosti, jejichž akcie v souhrnné jmenovité hodnotě 100 procent základního kapitálu vlastní stát. Změnu ještě posoudí prezident Miloš Zeman. Problémy kvůli listinným akciím mají vedle Českých drah jiné státní podniky, například správce přenosové soustavy ČEPS či operátor energetického trhu OTE. Ministr dopravy Dan Ťok (ANO) loni v listopadu uvedl, že problém s nezaknihovanými akciemi dráhy nevyřadí z tendrů na provoz na tratích. Noví dopravci vzeší ze soutěží by měli začít jezdit nejdříve v letech 2018 a 2019. Minimálně rok potrvá, než ministerstvo dopravy soutěže vypíše, a bude tak dost času rozpor v zákonech vyřešit, řekl tehdy ministr.

20. 04. 2017 Převrácený vagon s bagrem zastavil vlaky mezi Havířovem a Českým Těšínem

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/prevraceny-bagr-zastavil-vlaky-mez-havirovem-a-ceskym-tesinem-ps6/ostrava-zpravy.aspx?c=A170420_135833_ostrava-zpravy_jog)

Až do pátečního dopoledne bude zastavena nebo výrazně omezena železniční doprava mezi Havířovem a Českým Těšínem. Může za to havárie pracovního vlaku údržby trakčního vedení, na kterém převáželi bagr. Zastávka má do konce roku vyrůst poblíž havířovské nemocnice, kvůli stavbě se teď mezi Havířovem a Albrechticemi jezdí po jedné koleji. Jenže okolo deváté hodiny se poblíž staveniště stala nehoda. „Pracovní vlak vykolejil a naklonil se, přičemž bagr, který byl na něm naložený, se převrátil. Vlak sice projížděl po vyloučené koleji, ale při nehodě přerušil trakční vedení a poškodil i svršek,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Odhadla, že situace se vrátí do podoby před nehodou teprve v pátek dopoledne. „Škoda je předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun, příčiny nehody stále vyšetřujeme,“ dodala Šubová. České dráhy odklonily pendolina přes Bohumín a mezi Havířovem a Albrechticemi zavedly náhradní autobusovou dopravu. Přes Bohumín projížděly také soupravy dopravce RegioJet, které obvykle jedou přes Havířov.



20. 04. 2017 Systém ETCS zabezpečí traťový úsek mezi Petrovicemi u Karviné a Břeclaví (slavnostní zahájení stavby)

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

Dnešním dnem byla v Přerově slavnostně zahájena realizace jednotného evropského zabezpečovače ETCS na traťovém úseku mezi Petrovicemi u Karviné a Břeclaví. ETCS je součástí systému ERTMS pro řízení železniční dopravy v celé Evropské unii. Jeho cílem je zajistit plynulý provoz v mezinárodním železničním provozu mezi odlišnými systémy národních železnic. „Nejmodernějším systémem budou zabezpečeny hned tři traťové úseky: z Petrovic u Karviné do Bohumína v délce 14 km, z Bohumína do Přerova v délce 92 km a z Přerova po Břeclav (mimo) v délce 98 km. Celkem jde tedy o 204 km dlouhou trať, jejíž výběr vychází ze skutečnosti, že je kompletně pokrytá mobilní rádiovou sítí GSM-R. To spolu s ETCS vytváří kompaktní celek, který bude využitelný v celé evropské síti,“ uvádí k projektu náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb.

Právě nekompatibilita jednotlivých národních zabezpečovacích systémů, která klade i vysoké nároky na vybavení hnacích vozidel, je dosavadní překážkou pro zvýšení efektivity železniční dopravy jak na vnitrostátní, tak na mezinárodní úrovni. „Systém ETCS má postupně nahradit 20 různých a vzájemně neslučitelných národních systémů vlakového zabezpečovače a umožnit tak vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměny hnacích vozidel na hranicích. Hlavním úkolem ETCS je zajištění bezpečnosti a aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání lidského činitele,“ upřesňuje praktické využití systému Zdeněk Chrdle, generální ředitel společnosti AŽD Praha, která bude zhotovitelem projektu, s jehož dokončením se počítá v květnu 2019. Celý systém se skládá z traťové a palubní části. Traťová část na základě informací o staničních a přejezdových zabezpečovacích zařízeních předává mobilní části oprávnění k jízdě pro daný úsek. Informace obsahuje údaje o délce úseku, časovém omezení platnosti oprávnění k jízdě a další, pro vedení vlaku důležité informace. Traťová část pak předává základní údaje o statickém rychlostním profilu, sklonových poměrech nebo přechodných omezeních rychlosti.

Zavedení jednotného evropského systému bude vyžadovat technické úpravy na centrálním dispečerském pracovišti v Přerově, ze kterého je řízena rozsáhlá oblast v dotčeném úseku druhého

tranzitního železničního koridoru. Bude nutné provést technické úpravy v železničních stanicích, které nejsou ovládány z CDP Přerov. Jedná se o úsek z Petrovic u Karviné do Polanky nad Odrou (mimo) a o stanici Přerov, která je ovládána jako samostatný celek.

Zařízení bude pracovat s tzv. pevnými balízkami umístěnými v kolejišti. Ty slouží jako referenční bod přesné lokalizace pozice vozidla tak, aby vlakový zabezpečovač naprosto přesně určil místo, kde se vlak nachází. Pokud snímače na spodní části vozidla zaznamenají balízu, mobilní část ETCS zajistí, aby tato informace byla prostřednictvím mobilní rádiové sítě GSM-R zaslána radioblokové centrále RBC. Naopak RBC na základě informace o poloze a znalosti stavu pevné infrastruktury kolejiště posílá strojvedoucímu informaci o povolené rychlosti a další nezbytné pokyny. Vozidlo, resp. na něm umístěná mobilní část systému ETCS, pak výpočtem s využitím znalosti parametrů vlaku stanoví ideální rychlostní křivku a zajistí bezpečný dohled rychlosti vozidla. Díky kontinuálnímu rádiovému spojení je strojvedoucí neustále kontrolován, zda všechny pokyny dodržuje.

Stavba s názvem ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celkové investiční náklady projektu dosahují 707 201 000 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 85 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace činí maximálně 20 519 708 €, tedy zhruba 554 934 983 Kč.

Název stavby	ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel	AŽD Praha s.r.o.
Termín zahájení	09/2016
Termín dokončení	05/2019
Celkové náklady stavby	707 201 000 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	554 934 983 Kč

24. 04. 2017 Stát přestane platit noční vlaky na Slovensko, kvůli konkurenci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-prestane-platit-nocni-vlaky-na-slovensko-kvuli-konkurenci-pww/eko-doprava.aspx?c=A170424_083239_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy končí s doplácením na jedny z nejztrátovějších spojů na české železnici. Od prosince s příchodem nového jízdního řádu přestane u Českých drah objednávat noční vlaky na Slovensko. „Od prosince 2017 bude ukončena objednávka posledního nočního vlaku provozovaného přes hraniční bod Čadca,“ potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Ministerstvo dopravy už v letošním jízdním řádu přestalo platit jeden ze dvou nočních vlaků Českých drah na Slovensko. Na konec objednávky dlouhodobě tlačili soukromí dopravci, kteří na Slovensko přes noc jezdí. „Existuje variantní nabídka komerčních služeb, která podle názoru ministerstva dopravy již neodůvodňuje objednávku veřejných služeb v tomto spojení,“ uvedl Neřold. Nejde přitom o malé částky: v roce 2015 podle výkazu ztrát na jednotlivých linkách prodělaly České dráhy 124 milionů korun, za každý ujetý kilometr tedy 184 korun. To představovalo meziroční nárůst ztráty o 225 %. Objem objednaných vlaků přitom klesl o třetinu, především kvůli zrušení nočního rychlíku Excelsior z Chebu do Košic. Stát bude naopak dál objednávat noční vlak do Curychu, Berlína, Budapešti a Krakova nebo noční spoj na českém území mezi Vídní a Varšavou. České dráhy dosud na Slovensko jezdí dvěma páry nočních vlaků: Slovakia a Bohemia. Dopravce nechce uvést, jestli bude provoz pokračovat ve stejném rozsahu jako dříve. Podle informací iDNES.cz by jeden spoj měl jezdit nadále a druhý pouze v sezoně. „Jednání o budoucím rozsahu objednávky dálkové dopravy s ministerstvem dopravy stále probíhají. Pokud jde o komerční aktivity ČD v rámci příštího jízdního řádu, veřejnost o nich budeme včas informovat, ale v tuto chvíli je to předčasné,“ řekl mluvčí firmy Radek Joklík.

24. 04. 2017 Trať podél D8 je nestabilní na více místech, oprava je v ohrožení (Lovosice – Radejčín)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/nestabilni-zeleznicni-trat-pres-ceske-stredohori-retenice-lovosice-u-dalnice-d8-gdd-usti-zpravy.aspx?c=A170424_2321071_usti-zpravy_vac2)

Rozsáhlejší, než se zdálo, bude nejspíš oprava železniční trati z Řetenic do Lovosic, kterou spolu s tehdy ještě rozestavěnou dálnicí D8 přes České středohoří poničil v roce 2013 sesuv tisíců kubíků

zeminy. Ukazuje se, že trať je kromě 200 metrů dlouhého místa sesuvu nestabilní ještě na třech místech. „Tyto úseky dlouhodobě sledujeme a technické řešení stabilizace trati se rozšíří i o ně,“ potvrzuje Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). „Bude se tam dělat geotechnický průzkum, abychom mohli stabilizaci trati navrhnout co nejlépe,“ doplnil.

Průzkum a návrh, jak má být trať opravená, zpracovává za 7,3 milionu korun od loňského léta pražská firma Sudop. Už v prosinci měl být hotový koncept řešení. Jenže minulý týden byl podepsán dodatek ke smlouvě, který termíny prodlužuje. A v dodatku se právě říká, že byla zjištěna nestabilita trati na dalších třech místech u svahu Kubačka o celkové délce 470 metrů. Proto už začala specifikace rozsahu geotechnického průzkumu, který na uvedené trati bude proveden v širším území než jen v lokalitě sesuvu. „Potřebujeme znát místní geologické poměry pro stanovení takového technického řešení, které zajistí maximální stabilitu tratě v tomto území,“ poukazuje Illiaš.

Rekonstrukci trati určí výzkum

Návrh opravy trati, místo níž teď dopravu v okolí zajišťují autobusy, přitom musí počítat nejen se samotným sesuvným územím, ale celkově se zcela novou situací, kdy už funguje frekventovaná dálnice. Stejně jako s tím, že při opravě trati bude ve svahu pracovat těžká technika. „Výhodou je, že spolupracujeme s kolegy z Ředitelství silnic a dálnic a využíváme už hotové geologické vrty a výsledky jejich sledování,“ říká Illiaš. Výsledky průzkumů určí, jak se trať opraví. V návrhu jsou dvě varianty, první počítá s obnovením náspu trati, druhá se stavbou mostu, který by nestabilní území překlenul. „Ve spolupráci s Univerzitou Karlovou a Českou geologickou službou obě varianty vyhodnotíme s ohledem na nestabilní území, místní poměry a v neposlední řadě i na zprovozněnou dálnici D8,“ přibližuje Illiaš. Vítězná varianta má být známá v červnu. Pak se začne chystat projekt opravy, který by mohl být schválen do konce roku. Teprve pak bude jasné, kdy oprava začne, kolik bude stát a kdy – azda vůbec – na trať opět vyjedou vlaky.

Kraj s železnicí počítá i dál

Jisté je to, že i po opravě bude trať jen lokální s nejvyšší rychlostí 50 km v hodině. Vzhledem k většímu rozsahu problémů, než se dosud zdálo, a tedy i vyšším nákladům, tak znovu zaznívá otázka, zda se vyplatí ji zprovoznit. Už po sesuvu se stát zdráhal k opravě přistoupit, nakonec ho k tomu přinutil tlak veřejnosti i vedení kraje. „Právě na tuto otázku dá odpověď zpracovaný záměr projektu,“ sdělil mluvčí. Vedení kraje ale s tratí počítá i dál. „Máme to od ministerstva dopravy slíbené. V týdnu je využívána pro cesty do školy i do práce, v sezoně je to i významná a využívaná turistická trať,“ argumentuje hejtman Oldřich Bubeníček. Pokud bude trať opravena, SŽDC chce s vedením krajem jednat ještě o dalších investicích. „Ty by mohly v budoucnu trať přes České středohoří z pohledu cestující veřejnosti ještě zatraktivnit,“ dodal zatím bez bližších podrobností Illiaš.

25. 04. 2017 RegioJet chce jezdit do Vídně vlakem, mezi Prahou a Brnem po hodině (od 10. prosince 2017)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-vlaky-spojzeni-viden-praha-brno-f01-/eko-doprava.aspx?c=A170425_143704_eko-doprava_suj)

Rakousko je dalším cílem expanze železničního dopravce RegioJet. Firma už požádala o kapacitu na trati Praha – Vídeň od prosincového jízdního řádu. Mezi Prahou a Vídní chce jezdit každým směrem čtyřikrát denně. Informaci potvrdil mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Přesné časy zatím dopravce nezveřejnil. Bude záležet na tom, jak se k žádosti postaví Správa železniční dopravní cesty a zda bude pro další spoje na trati místo. RegioJet by v Rakousku měl jezdit na licenci rakouské firmy GKB (Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb) se sídlem v Grazu, která je činná jak v pravidelné osobní, tak i nákladní dopravě.

Na trase do Vídně jezdí zatím pouze railjety Českých drah a ÖBB. Linka do Vídně je dalším krokem k expanzi RegioJetu na trase Praha – Brno. Dosud zde firma jezdí třikrát denně. Od nového jízdního řádu by měla jezdit prakticky každou hodinu. Podle informací iDNES.cz má dopravce zažádáno ještě o čtyři páry vlaků z Prahy do Bratislavy, čtyři jen do Brna a čtyři do Vídně. Mluví se také o konci spoje do Starého Města u Uherského Hradiště a to jak ve směru přes Břeclav, tak Olomouc. Další plány nechce RegioJet zatím komentovat. Firmě počet cestujících mezi Brnem a Prahou roste, běžně jezdí už osmivozové soupravy. RegioJet zrušil i některé autobusy po D1 mezi Brnem a Prahou, aby nalákal více lidí do vlaků. Od února navíc zavedl mimošpičkové jízdné, díky němuž cena jízdenky klesla až na 135 korun. Rozkopaná D1 přilákala už dříve více cestujících Českým drahám.

Doprovci měli čas na podávání objednávky na kapacitu v novém jízdním řádu do poloviny dubna. Objednávka není ještě závazná a neznamená, že vlaky skutečně vyjedou. Dá se očekávat ostrý boj Českých drah proti tomu, aby RegioJet kapacitu dostal, stejně tak i velkou snahu RegioJetu, aby

České dráhy na této trase přišly o státní objednávku. Novinkou v jízdním řádu má být i spojení do Opavy, kam má RegioJet zajíždět. Na své hlavní trase Praha – Ostrava – Košice podal RegioJet žádost o jedenáct párů denně, z toho tři do Košic.

25. 04. 2017 Půlmiliardová oprava krušnohorské trati začíná. Zdržel ji spor o trubku (Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/oprava-trati-karlovy-vary-johanngeorgenstadt-fq0-eko-doprava.aspx?c=A170421_073801_eko-doprava_suj)

Téměř dva roky vybírala Správa železniční dopravní cesty firmu, která by jí opravila trať z Karlových Varů do německého Johanngeorgenstadtu. Zakázku nakonec získalo sdružení firem, které nabídlo v tendru za 471 milionů korun bez DPH o 548 tisíc korun vyšší cenu než nejlevnější uchazeč. Podle smlouvy zveřejněné v registru smluv získalo zakázku sdružení firem Chládek & Tintěra Litoměřice a Colas Rail. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) za práce zaplatí celkem 471 milionů korun bez DPH. To je zhruba o třicet milionů korun více, než kolik činila odhadovaná cena.

Jízda po železnici vedoucí Krušnými horami by měla být po dokončení celé akce o zhruba sedm minut rychlejší než dosud. Stavební práce začnou v červenci letošního roku, vítězná firma má dvanáct měsíců na dokončení. SŽDC musí podle mluvčí Kateřiny Šubové koordinovat opravu s jinými stavbami, například peronizací železniční stanice Chodov nebo modernizací karlovarského nádraží. Mezi Karlovými Vary a Novou Rolí nepojedou vlaky od 6. září do 4. prosince, z Nové Role do Potůčků od 21. března do 18. června příštího roku. Kromě nového svršku a spodku budou nová také nástupiště či osvětlení. „Navrhovaná nejvyšší dovolená rychlost pro úsek Karlovy Vary – Nejdek je 65 km/h, úsek Nejdek – Johanngeorgenstadt (Potůčky, st. hr.) pak 45 – 60 km/h.

Zakázku SŽDC vypsal v květnu 2015, ještě v dobách probíhajícího boomu železničních staveb. Do soutěže přišly celkem čtyři nabídky: kromě vítězné firmy se o zakázku ucházely ještě společnosti Rekultivace Ústí nad Labem, Strabag Rail a Subterry. Tři zájemci ale byli nakonec vyřazeni. „Byli z důvodu nesplnění zadávacích podmínek vyloučeni z účasti v zadávacím řízení. Uchazeči neměli v rozporu se zadávacími podmínkami a zákonem o veřejných zakázkách platně složenou jistotu za nabídku po celou dobu zadávací lhůty,“ vysvětlila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Vyhodnocení zakázky trvalo tak dlouho i kvůli tomu, že boj o vítězství skončil u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Podle již pravomocného rozhodnutí byla nejprve vyloučena společnost Rekultivace Ústí nad Labem, která měla o 548 tisíc levnější nabídku než sdružení Chládek & Tintěra s Colas Rail. SŽDC ale Rekultivace nejprve vyloučila kvůli některým nenaceneným položkám a později po jejich námitkách vzala firmu do soutěže zpět a vyhlásila ji jako vítěze. To se ale nelíbilo sdružení Chládek & Tintěra s Colas Rail, které se obrátilo na ÚOHS. Ten dal nakonec vítězné firmě za pravdu, postup SŽDC označil za netransparentní a dal SŽDC ještě pokutu 30 tisíc korun. Spor se točil na čtyři centimetry dlouhé plastové spojce a jejímu rozdílnému nacenění.

26. 04. 2017 Trafiky na železnici pokračují. Exnáměstek dělá pro SŽDC a bere dva platy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-daniel-havlik-f51-ekonomika.aspx?c=A170425_210847_ekonomika_ale)

Za dob vlády ODS skončili někteří neúspěšní regionální politici na Ředitelství silnic a dálnic jako zmocněnci pro stavbu některých komunikací. Podobná praxe, pouze pod taktovkou ČSSD, se nyní objevila v jiné státní organizaci. Místo specialisty ve Správě železniční dopravní cesty získal bývalý náměstek moravskoslezského hejtmána. Daniel Havlík byl do listopadu loňského roku náměstkem hejtmána Moravskoslezského kraje pro dopravu za ČSSD, od poloviny března je systémovým specialistou SŽDC. Na starosti má jednání s obcemi. „Využívá patnáct let zkušeností a znalostí státní správy i samosprávy v jednání se státní správou i samosprávou v záležitostech týkajících se obcí a měst. Připravuje podklady pro tato jednání. Výhodou je znalost postupů samosprávných činností,“ vysvětlila Havlíkův nástup mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Výši mzdy úřad nezveřejnil, podle mluvčí jde však o plný pracovní úvazek. „Bylo mi to nabídnuto, částečně jsem projevil vlastní iniciativu,“ řekl Havlík, který je dle svých slov nepřítelem trafik. Na rozdíl od mluvčí SŽDC nehovořil o plném pracovním úvazku. MF DNES řekl, že mu práce zabírá různě dlouhou dobu, většinou několik dní v týdnu. Místo výkonu práce má Havlík navíc v Praze, tedy více než tři sta kilometrů od svého bydliště. „Je vysílán po celé České republice podle potřeby a pokynů generálního ředitele,“ dodala Šubová. Havlík, který vystudoval speciální pedagogiku a tělesnou výchovu, působí současně jako starosta

Ludgeřovic na Opavsku. Po dobu náměstkování nepobíral plat, po prohře ČSSD v krajských volbách ale ludgeřovičtí zastupitelé změnili pravidla a odměnu pobírá. Na přímý dotaz, jakou roli hrála při přijímání Havlíka jeho stranická knížka, správce kolejí MF DNES odpověděl, že důraz klade na jeho schopnosti a znalosti prostředí.

Ministr dopravy Dan Ťok hodlá Havlíkovo zaměstnání prověřit. „Nechci, aby Správa železniční dopravní cesty byla odkladištěm neúspěšných politiků. Budu řešit s generálním ředitelem Surým, proč ho zaměstnává a zdali nejde o politickou trafikou,“ řekl Ťok, který má být lídrem ANO ve volbách v Karlovarském kraji. Ale také ANO čelí na SŽDC podezření, že zaměstnává kamarády svých čelných představitelů. Server Aktuálně.cz minulý týden upozornil na případ Pavla Neorala, který se stal ředitelem odboru bezpečnosti a krizového řízení. Bývalý prostějovský kriminalista se přitom zná s místopředsedou ANO Jaroslavem Faltýnkem.

26. 04. 2017 Osobní vlak na vodík není vzdálená budoucnost, v Česku už jeden jezdí (Coradia iLint, zkušební okruh)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/video-osobni-vlak-na-vodik-neni-vzdalena-budoucnost-v-cesku-uz-jeden-jezdi-1331737>)

Po českých kolejích jezdí vlak budoucnosti – Coradia iLint. Jedná se o příměstskou soupravu s vodíkovým pohonem. Je poháněna tichými elektromotory, tankuje se do ní vodík a vedlejším odpadním produktem pohonu je jen čistá voda. Prozatím se nejedná o ostrý provoz, ale o testování na zkušební trati u českého Kolína. Vlak vyrábí nadnárodní energetický koncern Alstom se sídlem ve Francii. Vývoj vodíkového vlaku však probíhal v Německu, kde také v březnu proběhly první testy na trati. Jak nyní upozornil web ElektriKa.cz, zkoušky se nyní přesunuly i na uzavřenou zkušební trať v Česku, která umožňuje testování ve vyšších rychlostech.



Vlak by se měl vyznačovat velmi tichou jízdou a zcela ekologickým pohonem. Výrobce předpokládá, že by se vodík získával z chemického průmyslu, kde je odpadem při výrobních procesech. Zároveň lze ale vodík i cíleně vyrábět, byť pak už vznikne nějaká ekologická zátěž navíc. Vodík má vlaková souprava uchovávaný v nádržích umístěných ve střeše. Prostřednictvím palivových článků se průběžně mění na elektřinu. Tu ihned spotřebují elektromotory, ale přebytky se ukládají do akumulátorů na pozdější využití. Na jedno natankování je tak vlak schopen ujet až 800 kilometrů.

Alstom Coradia iLint je soupravou určenou pro regionální nasazení či příměstskou vlakovou dopravu. Samotný vlak prochází finálním testováním a v sousedním Německu ho chtějí už v příštím roce nasadit do ostrého provozu. Pro optimální využití a větší rozšíření však bude potřeba dobudovat vodíkovou infrastrukturu. Pak už ale budou moci po kolejích jezdit ekologické elektrické vlaky i na tratích bez elektrifikace.

26. 04. 2017 Vlaky na Ostravsko jezdí už 170 let – České dráhy zvou na oslavu jubilea (1. května 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29011/>)

Železniční doprava spojuje Ostravsko s okolními kraji už 170 let. Slavnostní vlak, který zahájil provoz na tzv. Severní dráze císaře Ferdinanda, přijel do Ostravy a Bohumína 1. května 1847. Dnes je celé Ostravsko jedním z nejdůležitějších železničních uzlů u nás. V Bohumíně se nachází také druhé nejvýznamnější depo osobních souprav v České republice. 170 let železnice na Ostravsku připomenou oslavy na sváteční pondělí 1. května, kdy České dráhy vypraví po jubilející trati speciální historický vlak.

Stavbu železniční tratě z Lipníka nad Bečvou do Bohumína zajistila společnost „Severní dráhy císaře Ferdinanda“ (KFNB). Jako první v Rakouském císařství začala ve 30. letech 19. století postupně budovat první parostrojní železnici v monarchii, která vedla z Vídně přes Moravu až do polské Haliče a měla z hlavní dráhy i několik odboček, např. do Brna nebo Olomouce. Právě 1. května 1847 dosáhlo úsilí firmy k otevření tratě až na pomezí Moravy a Slezska. Jedná se o jednu z nejstarších tratí v současné České republice, která však díky velkorysému pojetí budovatelů a jejímu nadčasovému směřování slouží do dnes a vlaky na ní mohou 170 let po jejím vybudování jezdit rychlostí až 160 km/h. Svému účelu slouží dodnes i mnohé umělé stavby, které patřily v době vzniku k největším v monarchii i v celé Evropě. Jedná se především o dvojici viaduktů: Jezernický o délce 426 metrů se 42 oblouky a Hranický s délkou 430 metrů a 32 oblouky. Naopak první železniční tunel v monarchii v obci Slavíč byl opuštěn již v 19. století.

Železnice zajistila také první mezistátní spojení císařství s okolní Evropou, když byla v roce 1849 otevřena spojovací dráha z Bohumína do dnešních Chalupek v Polsku, tehdy v Pruském království, odkud vedla už železnice do Berlína, Hamburku nebo Gdaňska. Cesta vlakem z Vídně napříč Moravou do Berlína trvala v polovině 19. století neuvěřitelných 30 až 40 hodin. V současnosti využívá tuto trať pouze přímý expres z Vídně do Gdaňsku a cesta mu trvá pouhých 10 hodin. Cesta z Ostravy do Vídně se zkrátila na 2 a ¼ hodiny a z Ostravy do Gdaňsku trvá 7 a čtvrt hodiny.

Během 170 let provozu prošla trať Lipník nad Bečvou – Bohumín mnoha úpravami a modernizacemi. V 60. a 70. letech 19. století byla vybudována druhá kolej. Průběžně bylo modernizováno zabezpečovací zařízení až na dnešní nejmodernější systém dálkového řízení. Trať byla vybavena také moderním komunikačním zařízením GSM-R. Postupně docházelo také ke zvyšování rychlostí. Už na přelomu 19. a 20. věku na ní dosahovaly rychlíky až stokilometrové rychlosti. Při modernizaci koridoru v uplynulých desetiletích byla maximální rychlost zvýšena až na 160 km/h. V současnosti je trať Lipník nad Bečvou – Bohumín jednou z nejdůležitějších tratí v České republice a v Evropě. Během jediné hodiny zde projíždějí až tři dálkové spoje Českých drah jedním směrem. Za den tento úsek využije téměř 90 dálkových vlaků Českých drah a množství regionálních spojů, které jezdí v oblasti ostravské aglomerace ve špičce v půlhodinových intervalech.

Oslavy 170 let Severní dráhy císaře Ferdinanda – 1. 5. 2017

U příležitosti oslav 170. výročí příjezdu prvního vlaku po Severní dráze císaře Ferdinanda do Bohumína vypraví České dráhy dne 1. 5. 2017 slavnostní parní vlak pro hosty i veřejnost. Historický vlak vedený parní lokomotivou „Šlechtična“ pojedje z Přerova do Bohumína. Ze stanice Jistebník do Bohumína (a následně na nádraží Ostrava střed) bude vlakem cestovat císař Ferdinand se synovcem Františkem Josefem a dvorním doprovodem. Z Bohumína bude následovat jízda vlaku po „ostravském kolečku“ (podrobnosti v příloženém letáku). Po krátkém zastavení v železniční stanici Ostrava střed pojedje souprava okružní jízdou do Ostravy hlavního nádraží a dále bude pokračovat zpět do Přerova. Při této příležitosti připravilo Železniční muzeum moravskoslezské i novou výstavu s názvem „170. let trati Severní dráhy císaře Ferdinanda, Lipník – Bohumín“, která bude zahájena právě 1. 5. 2017 a potrvá až do 15. 4. 2018. Na prvního máje bude muzeum otevřeno od 14.00 do 18.00 hod. a v jeho areálu a v prostorách železniční stanice Ostrava střed bude připraven doprovodný program k oslavám: pro děti bude k dispozici Sičova drobná železnice, součástí oslav bude po příjezdu historického vlaku na nádraží Ostrava střed krátký program „Císaře Ferdinanda a jeho doprovodu“ atd. V tento den bude vstup do muzea zdarma. Další aktuální novinkou muzea je vydání již sedmé publikace s názvem „Severní dráha císaře Ferdinanda, Lipník – Bohumín a vydání i nové výroční turistické známky.

Zajímavosti z jubilující dráhy

Víte, že...

...na trati z Lipníka nad Bečvou do Bohumína, stejně jako na zbývající části hlavní tratě bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda až po rakouskou hranici, se jezdilo až do 9. prosince 2012 vlevo? Stejně jako tomu bylo po zavedení dvoukolejného provozu v 60. letech 19. století? Jednalo se o poslední trať u nás, kde byl zachován levostranný provoz obecně zrušený na našich silnicích a železnicích už v roce 1939.

...po této trati jezdil už na přelomu 19. a 20. století luxusní rychlík určený hlavně pro ruskou šlechtu, který spojoval Petrohrad s přímořskými letovisky na Azurovém pobřeží ve Francii? V této historické trase jezdí i dnes jedenkrát týdně komfortní expres 408/409 Ruských železnic z Moskvy do Nice. Přistoupit do něj mohou cestující také v Bohumíně a v Břeclavi a využít ho pro cestu do Ruska nebo do Francie.

...po této trati jely nejtěžší nákladní vlaky v historii celé československé železnice? Bylo to v roce 1958 a vlaky vyjžděly z Kojetína a přes Přerov a Lipník nad Bečvou se dostaly na jubilující trať. Konečná stanice byla v Ostravě. 11. září 1958 měl takový nákladní vlak hmotnost 4 177 tun a táhla ho jediná parní lokomotiva řady 556.0 přezdívaná „Štokr“. Za měsíc na to 25. října 1958 odvezly železničáři vlak o hmotnosti 7 392 tun, to ovšem již se 3 lokomotivami 556.0 a 20. prosince 1958 opět trojice lokomotiv dopravila vůbec nejtěžší náš vlak o hmotnosti 8 156 tun. Souprava čítala 121 čtyřnápravových nákladních vozů a měřila přibližně 1 a půl kilometru.

...historická, 170 let stará trať nabízí cestování nejrychlejšími a nejkomfortnějšími vlaky v Česku? Například vlaky SuperCity Pendolino překonají 351 kilometrů z ostravského Svinova do Prahy za rekordní 2 hod. a 53 minut průměrnou rychlostí 122 km/h, což z těchto spojů dělá nejrychlejší vlaky České republiky. Jen samotný úsek jubilejní dráhy mezi Svinovem a Lipníkem o délce 64 kilometrů prosvítí pendolino za pouhých 28 minut průměrnou rychlostí 137 km/h. Je to tak jeden z nejrychlejších železničních úseků u nás.

27. 04. 2017 Se svými nejstaršími lokomotivami se ČD rozloučily, teď se vracejí (749.121)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2101778-se-svymi-nejstarsimi-lokomotivami-se-cd-rozloucity-ted-se-vraceji>)

Před třemi lety se loučily, nyní se oficiálně vracejí. České dráhy oznámily, že začnou znovu pravidelně vypravovat lokomotivu známou pod přezdívkou „Bardotka“ na trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan. Jako náhrady novějších strojů se sice na trati vyskytovaly často i po svém oficiálním konci, nyní by ale jeden opravený stroj měl opět jezdit každý víkend.



Dieselové lokomotivy známé jako „Bardotky“ – oficiálně řada 749 (dříve T478.1, popř. nákladní T478.2) – byly prvními výkonnými skříňovými motorovými lokomotivami, které se rozjely po československých kolejích a například na trati z Prahy do Děčína nastal ruku v ruce s jejich příchodem konec provozu parních lokomotiv. V posledních letech pravidelného provozu jezdily už jenom na trati zvané Posázavský pacifik mezi Prahou a Čerčany a v prosinci 2013 vyhlásily dráhy konec jejich pravidelného provozu. „Bardotky“ se sice i v dalších letech často objevovaly jako náhrada za novější stroje, ale zdálo se, že to mají spočítané – dráhy je prodávaly jiným dopravcům či posílaly do muzea. Jedna z nich ale prošla opravou. Podle Miroslava Kupce z představenstva ČD se na ní podíleli zaměstnanci vršovického a libeňského depa i nadšenci ve svém volném čase. „Nyní se podaří vrátit tuto pro turisty a železniční nadšence unikátní lokomotivu do pravidelného provozu s víkendovými výletními vlaky v Posázaví,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Lokomotiva, která by měla jezdit vždy v sobotu a neděli před půl desátou dopoledne z Prahy a po půl čtvrté odpoledne z Čerčan, připomene svým barevným schématem provoz „Bardotek“ na Vysočině. Na rozdíl od tradiční pražské kombinace červené a šedé barvy totiž dostala kombinaci modré, červené a béžové, v jaké bývaly k vidění stroje z jihlavského depa. „Pokud nedojde k nějaké zásadnější technické závadě, kterou vzhledem ke stáří lokomotiv nemůžeme dopředu vyloučit, budeme se snažit, aby jezdila podle jízdního řádu vždy pravidelně každý víkend,“ ujistil Miroslav Kupec.

Z mezistátních expresů na lokálku

Jako první skříňové dieselové lokomotivy byly „Bardotky“ předurčeny k tomu, aby z hlavních neelektrizovaných tratí vytlačily parní lokomotivy. Nakonec se to podařilo až jejich nástupcům známým jako „Brejlovci“, nicméně i stroje řady T478.1 odvedly významnou práci. V letech 1964 až 1971 jich vzniklo přes dvě stě, jezdily s osobními i nákladními vlaky a významnou roli hrály i v provozu mezistátních expresů. Na počátku jeho provozu v 70. letech krátce jezdily například s expresem Praha – Mnichov, převzaly také roli velkých parních lokomotiv v rychlíkové vozbě mezi Prahou a Děčínem. Ještě na sklonku minulého století spočíval na jejich bedrech přeshraniční rychlíkový provoz mezi Českými Budějovicemi a rakouským Summerau a později ještě jezdily s rychlíky z Budějovic do Gmündu. Než byl jejich provoz omezen na víkendové vlaky na Posázavském pacifiku, vozily ještě rychlíky ze Zábřehu do Jeseníku či osobní vlaky Olomouc – Šumperk přes Šternberk.

Dráhy vracejí „Bardotku“ číslo 121 do pravidelného provozu v době, kdy mají už jen čtyři exempláře tohoto typu z 230 vyrobených, dalších pět má jejich dceřiná firma ČD Cargo. Několik dalších „Bardotek“ mají soukromí dopravci. Zakoupením lokomotivy ověřovací série, která ještě loni často jezdila s víkendovým vlakem do horního Posázaví, se letos pochlubil dopravce KŽC, který již má dvě další lokomotivy téhož typu a vypravuje je na svůj sezónní vlak Praha – Rakovník. Několik dalších „Bardotek“ zůstává v provozu díky nákladním dopravcům. Jedna z nich se pravidelně pohybuje na vlečce do západočeské Kyselky, další jezdí v čele nákladních vlaků společnosti IDS Cargo. Její „Bardotky“ bývaly k vidění i v čele osobních vlaků RegioJetu, které loni jezdily do slovenského Zvolena, a také na náhradních soupravách, které tentýž dopravce posílal z Bratislavy do Komárna.

27. 04. 2017 Kořenov získal alpskou zubačku z roku 1912. Ve světě jsou jen tři

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2101937-korenov-ziskal-alpskou-zubacku-z-roku-1912-ve-svete-jsou-jen-tri#articlewithopenedgallery>)

Železniční společnost Tanvald získala ozubnicovou lokomotivu, která jezdila ve Švýcarsku do nejvýše položené železniční stanice v Evropě. Raritní exemplář z roku 1912 dorazil ze Švýcarska na nádraží v Kořenově. Na světě jsou jen tři takové vlaky. „Zubačku jsme získali do dlouhodobé zápůjčky,“ uvedl ředitel spolku Petr Prokeš. V Kořenově bude lokomotiva se dvěma vagóny jako exponát, po místní

ozubnicové trati jezdit nebude. „Vlak je sice v provozním stavu, má ale jiný rozchod než naše zubačka,“ dodal Prokeš. Nový exponát bude mít spolek trvale na nádraží v bývalé výtopně parních lokomotiv, která loni prošla rekonstrukcí za bezmála 18 milionů korun. Uvnitř budovy jsou i další historické železniční vozy. Švýcarskou osmnáctitunovou zubačku budou moci lidé poprvé vidět už tuto sobotu při zahájení sezony historických vlaků, které jezdí po ozubnicové trati z Tanvaldu přes Kořenov do Harrachova. „Ve výtopně bude zatím jen provizorně umístěna. Postupně budeme k zubačce dodělávat schůdky a další zajímavosti,“ řekl Prokeš. Předpokládá, že dodělávky na exponátu jim zaberou zhruba měsíc.



Zubačka zdolávala horské sedlo Jungfraujoch

Dřevěný vlak v minulosti přepravoval cestující na alpské trati Jungfraubahn přes horské sedlo Jungfraujoch ve výšce skoro 3500 metrů. Jde o nevyšší položené místo v Evropě, kam vedou koleje. Na světě jsou jen tři takové vlaky. Jeden je ve švýcarském národním dopravním muzeu, druhý je k vidění na švýcarské železniční trati Jungfraubahn a třetí nově v Kořenově. Výtopna s vystavenými vozy je na trase dvanáctikilometrové trati, která je včetně mostů, tunelu a budov od roku 1992 kulturní památkou. Spojnice mezi Jizerskými horami a Krkonošemi je nejstrmější železniční tratí v republice. Jsou na ní tři úseky s ozubnicí uprostřed koleje, která pomáhá lokomotivám překonat příkré stoupání až 58 promile.

28. 04. 2017 Leo Express upravil pět svých vlaků, ty mohou vyrazit na polské koleje

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-upravil-pet-svych-vlaku-ty-mohou-vyrazit-na-polske-koleje-1331790>)

Leo Express dokončil přestavbu pětice svých vlaků pro provoz v Polsku. Kvůli tomu dopravce neměl od ledna k dispozici vždy jednu soupravu a omezil dopravu mezi Prahou a Bohumínem a Prahou a Uherským Hradištěm. Od 15. května se vrátí k jízdnímu řádu bez omezení. Přibudou tak proti současnosti dva páry spojů mezi Prahou a Bohumínem a jedno spojení z Prahy do Uherského Hradiště. V tiskové zprávě o tom dnes informovala společnost.

Úprava vlaků je jednou z částí procesu vstupu na polské koleje, uvedla společnost. "Rovněž jsme již získali od polských úřadů bezpečnostní osvědčení B, klíčový certifikát pro vstup," doplnil výkonný ředitel firmy Peter Köhler. Kdy dopravce plánuje vstoupit do Polska ale nevedl s tím, že ještě zbývá splnit další povinnosti. Leo Express dále plánuje od 11. června přidávat pravidelné pondělní, úterní a středeční vlakové spoje mezi Prahou a Košicemi. Celkem tak bude provozovat dva denní spoje mezi Prahou a východním Slovenskem. Rozšíření spojení nedávno oznámil i konkurenční RegioJet Radima Jančury. V úterý společnost uvedla, že od prosince plánuje jezdit čtyřikrát denně vlaky mezi Prahou, Brnem a Vídní. Leo Express zahájil činnost v roce 2013 jako železniční přepravce. Provozuje kromě osobních vlaků autobusové linky. Loni svezl svými vlaky a autobusy 1,4 milionu cestujících.

28. 04. 2017 ČD Cargo v roce 2016 navázalo na pozitivní výsledky posledních let, čistý zisk v meziročním srovnání dosáhl téměř dvojnásobku

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29028/>)

Společnost ČD Cargo, a. s., největší tuzemský železniční nákladní dopravce a nejvýznamnější dceřiná společnost Českých drah, a.s., realizovala za rok 2016 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 970 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy, který je tvořen společností ČD Cargo a jejími kapitálovými účastmi, přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 935 mil. Kč.

Za rok 2016 přepravila Skupina ČD Cargo 65,5 mil. tun zboží, podařilo se tedy významně zpomalit pokles přepravního objemu na domácím trhu a získat nové přepravy v zahraničí. „Na tuzemském dopravním trhu operujeme ve vysoce konkurenčním prostředí, kde musíme bojovat o udržení každé přepravené tuny zboží se soukromými dopravci i velkými nadnárodními společnostmi. V roce 2016 byl vývoj přeprav negativně ovlivněn také řadou externích faktorů, např. poklesem hutní výroby, zpomalením růstu čínské ekonomiky, ale i nižším objemem výlukových prací, na nichž participujeme. Podařilo se nám sice využít příležitosti a získat nové zajímavé přepravy, např. naftu z německého Krailingu pro Správu státních hmotných rezerv nebo přepravy kalamitního dřeva z Jeseníků, k úplnému udržení podílu na dopravním trhu v České republice to ovšem nestačilo. ČD Cargo již však nelze vnímat jen optikou tuzemského dopravního trhu. Důležitý je pro nás trh celoevropský, tedy

výkony celé Skupiny ČD Cargo“, konstatuje předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Ivan Bednárik a dodává: „Na zahraničních trzích jsme v pozici, kdy můžeme jenom získat a také získáváme. V Polsku jsme dokázali, že máme potenciál realizovat mezinárodní přepravy ve vlastní režii a pod hlavičkou ČD Cargo. Díky tomu se Skupině ČD Cargo podařilo meziročně navýšit celkový přepravní výkon. Podobným způsobem budeme rozvíjet dopravní aktivity také v ostatních okolních zemích. Tuto strategii jsme v loňském roce podpořili mimo jiné pořízením prvních pěti moderních interoperabilních lokomotiv Vectron a dalších osmi lokomotiv řady 163, které rozšířily počet lokomotiv v parku ČD Cargo, které jsou určeny pro mezinárodní přepravy.“

ČD Cargo se v roce 2016 díky emisi dluhopisů přijatých k obchodování na regulovaném trhu Burzy cenných papírů Praha, a.s., stalo tzv. subjektem veřejného zájmu, což s sebou mimo jiné přináší nové povinnosti a závazky k našim investorům. Účetní závěrka je proto nově sestavována v jednotném mezinárodním účetním standardu tak, aby byla srozumitelná i pro potenciální zahraniční investory. V závěrce prezentovaný dílčí pokles tržeb Skupiny ČD Cargo byl plně kompenzován úsporou provozních nákladů, což vedlo k významnému meziročnímu zlepšení hospodářského výsledku Skupiny ČD Cargo v řádech stovek milionů korun, a to navzdory vyšší míře investic do obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel, ve které budeme pokračovat i v dalších letech.

Ivan Bednárik k tomu dodává: „Jsem rád, že mohu opět po roce komentovat pozitivní výsledky Skupiny ČD Cargo. Nyní však musíme veškerou energii směřovat do roku 2017. Dlouhodobým cílem společnosti je dosáhnout vyrovnaného hospodaření produktu jednotlivých vozových zásilek (JVZ), jejichž přepravy jsme díky interním optimalizačním opatřením a projektům významným způsobem zefektivnili. K lepším výsledkům napomohla také vyšší sleva za úhradu železniční dopravní cesty pro tento produkt, u výsledného cíle však ještě nejsme. Pozornost věnujeme každé, i té nejmenší příčině ztráty objemu přeprav v systému JVZ a v reakci na ně jsme již připravili a dále připravujeme řadu proaktivních opatření na podporu tohoto produktu. Díky těmto aktivitám bychom chtěli přenést část přeprav JVZ ze silnice na železnici a využít tak lépe naše interní provozní kapacity.“

28. 04. 2017 České dráhy se loni přehouply do zisku 882 milionů korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-se-loni-prehouply-do-zisku-882-milionu-korun/1478788>)

České dráhy v loňském roce hospodařily s čistým ziskem 882 milionů korun, zatímco předloni skupina vykázala ztrátu 1,35 miliardy korun. Vyplývá to z výroční zprávy, kterou společnost zveřejnila na svých internetových stránkách. Důvodem loňského zlepšení jsou mimo jiné nárůst zisku z nákladní dopravy a provozní úspory. Hospodářský výsledek Českých drah od roku 2009 do roku 2016. Zisk z nákladní dopravy meziročně stoupl o 359 milionů korun na 935 milionů korun. Ztráta z osobní dopravy klesla na 644 milionů korun, zatímco předloni činila 1,42 miliardy korun. To souvisí s růstem počtu cestujících a vyššími tržbami z jízdného,



na kterých dopravce vydělal o 260 milionů korun meziročně více. "Pozitivní trend jsme zaznamenali hlavně v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní příměstské dopravě, kde jsou naše vlaky součástí integrovaných dopravních systémů," uvedl předseda představenstva ČD Pavel Krtek.

Celkové tržby skupiny se loni zvýšily o 0,6 procenta na 33,3 miliardy korun. Z toho osobní doprava zaznamenala nárůst přibližně o 500 milionů korun na 21,5 miliardy. Naopak tržby v nákladní dopravě poklesly ve srovnání s rokem 2015 přibližně o 300 milionů korun na 11,8 miliardy Kč. Mírně klesl i objem přepravovaného zboží o 0,9 milionu tun na 65,5 milionu tun, zboží se ale meziročně přepravovalo na delší vzdálenost. Ta se proti roku 2015 zvýšila průměrně o čtyři kilometry na průměrných 172 kilometrů. Poprvé v loňském roce začala klesat zadluženost společnosti, když se dluh meziročně snížil o tři miliardy korun na zhruba 30 miliard korun. Významným milníkem, který přispěl ke zlepšení hospodaření, byl prodej zhruba 1 500 nádraží a dalších nemovitostí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) nebo výhodnější refinancování starých dluhů v objemu 300 milionů eur, uvedl v tiskové zprávě management společnosti. Kromě osobního a nákladního dopravce tvoří skupinu Českých drah například Výzkumný ústav železniční a poskytovatel datových služeb ČD Telematika. Celkem skupina loni zaměstnávala 23.664 lidí.