

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2018

OBSAH

02. 10. 2018	PENTA A ČD PLÁNUJÍ POSTAVIT DOPY PŘÍMO NAD KOLEJIŠTĚM U HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ (PRAHA HL. N.).....	3
02. 10. 2018	SŽDC OPRAVILA DALŠÍ DVĚ VÝPRAVNÍ BUDOVY V PLZEŇSKÉM KRAJI (HRÁDEK U SUŠICE, NEZVĚSTICE)	3
02. 10. 2018	SŽDC OTEVŘELA OPRAVENOU NÁDRAŽNÍ BUDOVU V POSTOLOPRTECH	3
03. 10. 2018	VLÁDA: STÁT CHYSTÁ U ML. BOLESLAVI DOPRAVNÍ STAVBY ZA 7,6 MLD. KČ	4
04. 10. 2018	JEDNOTNÉ POJMENOVÁNÍ LINEK NAHRADÍ JMÉNA JEDNOTLIVÝCH VLAKŮ NA DALŠÍCH TRATÍCH	4
04. 10. 2018	SŽDC VYPSALA SOUTĚŽE NA ZHOTOVITELE ŠESTI STAVEB.....	6
04. 10. 2018	STUDIE PROVEDITELNOSTI POSUZUJE VARIANTY NOVÉHO SPOJENÍ PRAHY A BEROUNA.....	7
05. 10. 2018	PERSONÁLNÍ KOLOTOČ V ČD. MĚNÍ SE ŠÉFOVÉ ODBORŮ, VRACEJÍ NÁMĚSTCI.....	7
08. 10. 2018	KONEC ZÁTOPKŮ V DRÁŽNÍ FLOTILE. ŤOK CHCE VRÁTIT PROBLÉMOVÉ MAŠINY (109E).....	8
11. 10. 2018	KARLÍN A U KRÍŽE. V PRAZE NEJSPIŠ VZNIKNOU NOVÉ ZASTÁVKY VLAKU... 9	
11. 10. 2018	SŽDC ŠETŘÍ PRODEJ POZEMKŮ V PRAZE, CENA BUDE VYŠŠÍ, ŘÍKÁ KUPUJÍCÍ (PRAHA-DEJVICE)	9
11. 10. 2018	NĚKDE NÁDRAŽÍ ZANIKAJÍ, JINDE VZNIKAJÍ. NOVOU ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU STAVÍ VE ŠLAPANICÍCH	10
12. 10. 2018	ČESKÉ DRÁHY ZAPLATÍ POKUTU 48 MILIONŮ ZA KARTELOVOU DOHODU ... 10	
12. 10. 2018	ŤOK CHCE PRIVATIZOVAT ČD CARGO, FIRMA POTŘEBUJE INVESTICE	11
12. 10. 2018	RYCHLOVLAK V NĚMECKU ZA JÍZDY ZACHVÁTILY PLAMENY	11
12. 10. 2018	PRAŽSKÝ SEMMERING JE BEZ KOLEJÍ, DVOJICE VIADUKTŮ PROCHÁZÍ OPRAVOU	11
14. 10. 2018	ŽELEZNIČÁŘI PROVĚŘUJÍ NA NĚKOLIKA ÚSECÍCH MOŽNÉ ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI (200 KM/H).....	12
15. 10. 2018	NKÚ: NEHOD NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH ANI PŘES INVESTICE NEUBÝVÁ.....	12
15. 10. 2018	SŽDC DLOUHODOBĚ PRACUJE NA ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH	13
16. 10. 2018	ŽELEZNICE PO STO LETECH – VÍCE CESTUJÍCÍCH, VÍCE VLAKŮ, RYCHLEJŠÍ CESTOVÁNÍ	14
17. 10. 2018	OSLAVTE S ČESKÝMI DRAHAMI 100 LET REPUBLIKY A VYDEJTE SE NA VÝLET.....	16
17. 10. 2018	STARÉ ZA NOVÉ NARÁZ. OBLOUKY MOSTU VYMĚNÍ DĚLNÍCI UNIKÁTNÍ METODOU (PŇOVANSKÝ MOST).....	16
21. 10. 2018	ARCHITEKTŮM SE NELÍBÍ PŘEDNÁDRAŽÍ V PLZNI, ASFALT PRÝ ŽÁDALY ČD (PLZEŇ HL. N.).....	17
21. 10. 2018	BABIŠ: STÁT NEBUDE PRIVATIZOVAT DOPRAVCE ČD CARGO.....	18
21. 10. 2018	PŘES DVACET MRTVÝCH A 170 ZRANĚNÝCH PO ŽELEZNIČNÍM NEŠTĚSTÍ NA TCHAJ-WANU	18
22. 10. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. ŘETENICE	18

23. 10. 2018	FANTOVA BUDOVA PATŘÍ SŽDC, SOUD ZAMÍTL ODVOLÁNÍ GRANDI STAZIONI (PRAHA HL. N.).....	19
24. 10. 2018	O VÍKENDU SE POSOUVÁ ČAS, ZMĚNA OVLIVNÍ OSM DÁLKOVÝCH VLAKŮ I REGIONÁLNÍ SPOJE ČD KOLEM PRAHY	19
24. 10. 2018	VÍCE DOPRAVCŮ PŘI JEDNÉ CESTĚ VLAKEM? VLÁDA CHCE ZAVÉST JEDNOTNÉ JÍZDENKY.....	20
25. 10. 2018	CESTUJÍCÍ NA ŽELEZNICI STÁLE PŘIBÝVAJÍ, ČESKÉ DRÁHY PROTO POSILUJÍ VLAKY	20
25. 10. 2018	KOMPLIKACE PRO HISTORICKÉ VLAKY, DO NOVÉHO TUNELU NESMÍ PARNÍ LOKOMOTIVY (TUNEL EJPOVICE)	21
25. 10. 2018	ŠTO LET REPUBLIKY PŘIPOMENE LOKOMOTIVA, KTERÁ BUDE PROPAGOVAT ČESKOU REPUBLIKU U NÁS I V ZAHRANIČÍ (380.004).....	22
25. 10. 2018	LEO EXPRESS PŘEPRAVIL BĚHEM TŘÍ ČTVRTLETÍ O ČTVRT MILIONU CESTUJÍCÍCH VÍCE NEŽ LONI	23
25. 10. 2018	NOVÉ VEDENÍ ČESKÝCH DRAH UŽ ÚŘADUJE. ZRUŠILO DVA ODBORY A CHYSTÁ DALŠÍ ZMĚNY	24
26. 10. 2018	ZATRACOVANÝ ORCHESTRION DOSTAL NALOŽENO VÍC, NEŽ K ČEMU BYL STVOŘEN (ŘADA 810).....	24
26. 10. 2018	ZAČALA OPRAVA ČÁSTI POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU MEZI LEDEČKEM A ZRUČÍ NAD SÁZAVOU	26
28. 10. 2018	ČD CHTĚJÍ NAVÝŠIT ZDROJE, ZVAŽUJÍ I PRODEJ DCEŘINÝCH FIREM.....	27
29. 10. 2018	NKÚ: TŘETINA VLAKŮ ČD SLOUŽÍ PŘES 30 LET NAVZDORY DOTACÍM.....	27
29. 10. 2018	ČESKO SI PŮJČÍ Z EIB 11,5 MILIARDY KORUN NA ŽELEZNICE (CEF BLENDING CALL)	28
29. 10. 2018	BRŇANÉ PRO NÁDRAŽÍ VYBRALI NÁZEV ŠALINGRAD, ROZHODOVAT BUDOU ÚŘEDNÍCI.....	28
31. 10. 2018	MÁLO MÍST A DELŠÍ ZPOŽDĚNÍ, KRITIZUJE KRAJ PŮSOBENÍ SOUKROMNÍKA NA ŽELEZNICI (TRATĚ 194, 197, 198).....	29
31. 10. 2018	ŘOK NAVRHNE PRODAT MENŠINOVÝ PODÍL V ČD CARGO, BABIŠ JE PROTI 30	
31. 10. 2018	VELKÉ ZMĚNY NA SŽDC. KONČÍ ČTYŘI ČLENOVÉ SPRÁVNÍ RADY VČETNĚ PŘEDSEDY.....	31
31. 10. 2018	NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD OBNOVÍ NA ŽELEZNICI PROVOZ NA DVOU TRATÍCH (TRATĚ 243 A 314).....	31
31. 10. 2018	STÁT ZAČAL VYKUPOVAT POZEMKY PRO LEPŠÍ TRATĚ DO ZLÍNA, UŽ NARAZIL NA ODPOR (OTROKOVICE – ZLÍN – VIZOVICE).....	31

02. 10. 2018 Penta a ČD plánují postavit domy přímo nad kolejíštěm u hlavního nádraží (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/penta-sudop-ceske-drahy-byty-praha-vystavba-hlavni-nadrazi-pog-/ekonomika.aspx?c=A181002_083608_ekonomika_rts)

Blok domů za několik miliard korun nad kolejíštěm u hlavního nádraží v Praze chtějí postavit státem vlastněný dopravce České dráhy, investiční skupina Penta a projekční firma Sudop. Společný podnik ČD, Penty a Sudopu počítá se zastřešením kolejí mezi ulicemi Španělská, Legerova a Vinohradská u jižního konce nádraží. Na této ploše by poté vyrostly několikapatrové domy. „Máme v plánu stavět domy nebo administrativní budovy. Mají to být čtyř- až pětipatrové stavby, které nebudou bránit ve výhledu na Pražský hrad,“ řekl E15 generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. „Jedná se o vizi, na které začínáme pracovat. Územní plán to umožňuje. I když se bude jednat o technologicky náročný úkol, dnešní doba novým stavebním projektů navzdory komplikované legislativě přeje. V současnosti máme předběžnou studii, abychom mohli uvažovat o technologickém provedení,“ řekl iDNES.cz mluvčí Penty Ivo Mravinac. Investice do tohoto projektu budou podle něj v řádu jednotek miliard korun. Společný podnik firem by stavbu financoval částečně z vlastních zdrojů a částečně bankovním úvěrem. „Velikost dané plochy dovolí výstavbu menšího bloku domů, územní plán tam umožňuje stavět,“ sdělil deníku ředitel Penty pro komerční výstavbu Pavel Streblov. ČD podle Kupce pozemky pro stavbu budov prodají, až se podaří získat stavební povolení. Dosáhnou tak podle něj výrazně vyšší ceny. ČD, Penta a Sudop spolupracují také na stavbě komplexu budov u Masarykova nádraží v centru Prahy. Vzniknout tam podle plánů mají kanceláře, obchody, restaurace, hotel či park. I u tohoto projektu se pravděpodobně budou náklady pohybovat v miliardách korun.



02. 10. 2018 SŽDC opravila další dvě výpravní budovy v Plzeňském kraji (Hrádek u Sušice, Nezvěstice)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/dalsi-nadrazi-na-plzensku.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) postupně rekonstruuje výpravní budovy v Plzeňském kraji. V průběhu prázdnin dokončila opravy ve stanici Hrádek u Sušice, v září pak v Nezvěsticích. Nádražní objekty mají nová okna a dveře a opravené omítky.

Hrádek u Sušice

Hrádek u Sušice leží na regionální železniční trati Horažďovice předměstí – Domažlice. Stanice se nachází nedaleko Sušice, která je významným turistickým centrem Šumavy. Výpravní budova z roku 1888 byla postavena v rámci budování tzv. Českomoravské transversální dráhy a do dnešní doby si zachovala téměř původní, pro všechny objekty na této dráze charakteristický vzhled. Během více než sto let provozu byly na budově prováděny pouze nezbytné udržovací práce. Záměrem komplexní opravy bylo nahradit již dožilé a poškozené konstrukce (střecha, krov, dveře, okna) při zachování původního historického vzhledu budovy a opravit prostory pro cestující tak, aby odpovídaly požadavkům 21. století. Opravné práce začaly v září loňského roku a trvaly deset měsíců. Zhotovitelem prací byla firma EDIKT, celkové náklady dosáhly 4,6 milionu Kč. Budova má nyní novou střešní krytinu a okapy, opravené komíny, očištěnou a natřenou omítku, očištěnou kamennou podezdívku a vyměněná okna a dveře.

Nezvěstice

Opravy zahrnovaly sanaci obvodových zdí, výměnu oken a dveří, dále opravu poškozených částí krovu a podlah na půdě. Nová fasáda zachovala historický vzhled budovy. Nově je k dispozici veřejné WC s bezbariérovým přístupem. Kompletní opravou prošla také čekárna, která má nové podlahy, obložení, zavěšený podhled a mobiliář. Opravné práce začaly v srpnu loňského roku a stály 5,05 milionu Kč. Zhotovitelem prací na budově byla společnost PENSTAV, opravy čekárny pro cestující realizovala firma RAILSTAV.

02. 10. 2018 SŽDC otevřela opravenou nádražní budovu v Postoloprtech

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nadrazi-postoloprty.html>)

Železniční stanici Postoloprty nedaleko Loun zdobí opravená nádražní budova. Osm měsíců trvající práce zahrnovaly obnovu celé fasády za 2,17 milionu korun, dodavatelem stavebních prací byla firma

Strabag Rail. „Bylo potřeba opravit a sjednotit celou plochu fasády. Stávající omítka byla otlučena na zdivo, udělaly se nové vápenné omítky, vápenocementové štuky a nátěr fasády podle architektonického návrhu. Sjednotily se šambrány kolem všech okenních otvorů a osadily parapety,“ upřesnil rozsah prací Tomáš Drmola, náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku.

Železniční stanice Postoloprty se nachází na jednokolejné trati Žatec západ – Obrnice. Denně projde nádražím cca 900 cestujících. Oprava omítky navázala na rozsáhlou opravu celé budovy v letech 2014 – 2016, kdy objekt dostal novou střešní krytinu, nová okna a zrekonstruovaly se prostory cestující: vestibul a veřejná WC včetně zřízení bezbariérových. Výpravní budova této železniční stanice se tak stala důstojným místem pro cestující vlakem. V návaznosti na uvedené úpravy zároveň probíhají jednání o využití aktuálně volných nebytových prostor se zástupci Policie ČR. SŽDC by tím navázala na úspěšná jednání a aktivaci pracoviště Policie ČR v Děčíně.

V Ústeckém kraji SŽDC letos dokončila práce na fasádách výpravních budov v železničních stanicích Litoměřice horní nádraží, Velké Březno a Mlýny. Zároveň se předpokládá zahájení oprav výpravních budov ve Štětí, Dolním Žlebu a další významné výpravní budovy na trati 072 Litoměřice město, a to v návaznosti na výstavbu parkovacího domu pro úschovu kol.

03. 10. 2018 Vláda: Stát chystá u Ml. Boleslavi dopravní stavby za 7,6 mld. Kč

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlada-stat-chysta-u-ml-boleslavi-dopravni-stavby-za-7-6-mld-kc/1669714>)

Stát plánuje investovat více než 7,6 miliardy korun do výstavby a úpravy dopravní infrastruktury na Mladoboleslavsku. Po dohodě s automobilkou Škoda Auto by v regionu měla vzniknout nová železnice i čtyřproudová silnice u sídla firmy. Vyplývá to z materiálu ministerstva dopravy, který dnes podle tiskového odboru kabinetu schválila vláda. Plán počítá s 11 projekty. Podle státu i automobilky jsou současné dopravní kapacity poblíž mladoboleslavské automobilky do budoucna nedostatečné. Problémem je především rychlý růst výrobních kapacit a podniků v průmyslových zónách u města. "Přináší to s sebou masivní kamionovou dopravu na sice relativně krátkou vzdálenost, ale s minimálními časovými rezervami. Z toho plyne potřeba zajistit trvalou průjezdnost celé dopravní trasy, včetně všech křižovatek po celých 24 hodin, optimálně s možností rovnocenné náhradní trasy pro případ jakékoli havárie, nutnosti oprav či údržby," uvedlo ministerstvo v materiálu pro vládu.

Největší investice by měly mířit na železnici. Jde zejména o takzvanou Bezděčínskou spojku, která povede z Nymburka do Mladé Boleslavi, včetně přímého spojení k areálu automobilky, a rekonstrukci železnice v Mladé Boleslavi, včetně modernizace hlavního nádraží. Plán mimo jiné zahrnuje rekonstrukci objízdných tras silnic v okolí Mladé Boleslavi a opravu mostů. Ministerstvo dopravy už dříve upozornilo, že odhadovaná výše nákladů je orientační a bude se zpřesňovat. Měnit se budou především plány okolo úprav křižovatek na silnici I/38, kde podrobná studie teprve vzniká.

Materiál navazuje na dohodu z roku 2008, ve které se Škoda Auto zavázala investovat do svých závodů a výroby v Mladé Boleslavi a Vrchlabí. Společnost od té doby investovala přes 34 miliard korun a podobnou částku plánuje vynaložit do roku 2022.

04. 10. 2018 Jednotné pojmenování linek nahradí jména jednotlivých vlaků na dalších tratích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30282/>)

V Jízdním řádu 2019 nahradí na mnoha dalších tratích jednotné pojmenování linek dosavadní různá pojmenování jednotlivých spojů. Společné pojmenování všech nebo většiny vlaků na jedné lince rozšířily České dráhy na více relací na konci loňského roku. Tento způsob označení linek a většiny vlaků vedle číselného údaje usnadňuje cestujícím orientaci při vyhledání spojení v jízdních řádech i samotného spoje na stanici. „Roční provoz některých linek a vlaků s novým jednotným označením se nám osvědčil. Ověřili jsme si, že zákazníkům pomáhá v orientaci v jízdních řádech i na stanicích při nástupu do samotné soupravy. Cestující si také zvykají na jednotnou kvalitu, která je se jménem konkrétní linky, tedy vlastně našeho produktu, spojena a na trati, kde je zavedeno více spojů, vyhledávají svůj spoj právě podle jednotného pojmenování,“ vysvětluje důvody dalšího rozšíření jednotných názvů linek Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod. České dráhy tento princip použily poprvé u spojů SC Pendolino na lince Praha – Ostrava/Bohumín, když všechny spoje stejné kvality pojmenovaly jednotně. V končícím jízdním řádu byl stejný princip využit u linek Metropolitan Praha – Budapest, Západní expres Praha – Cheb/München a Slovácký expres Praha – Luhačovice/Veselí nad Moravou. Podobný princip

využívají také zahraniční železnice především u spojů vedených v pravidelném taktu. „Tyto linky jezdí v pravidelných intervalech po jedné až dvou hodinách. Cestující při tak hustém provozu, jednotných soupravách a službách přestávají rozlišovat jednotlivé vlaky po jménech. Ta měla smysl v dobách, kdy jezdilo na většině tratí jen několik málo rychlíků nebo expresů za celý den. Například z Prahy na jih Čech jezdilo ještě v roce 1990 jen 6 rychlíků a expresů denně, takže expres Vindobona zde byl skutečným pojmem, který vybočoval svou kvalitou, rychlostí i počtem zastávek ze všech ostatních vlaků. Ale dnes jezdí z Prahy do Vídně stejně kvalitní a rychlé railjety každé dvě hodiny a málokdo dnes ví, jak se jednotlivé vlaky jmenují. Lidem tak mnohem více při cestování pomůže jednotné jméno. Pro všechny spojení do Vídně jsme se proto rozhodli vrátit tradiční a legendární pojmenování Vindobona,“ vysvětluje Michal Štěpán důvody změn v pojmenování vlaků v uplynulých letech.

V Jízdním řádu 2019 bude pojmenováno celkem 609 dálkových vlaků 62 různými pojmenováními. Další názvy ponесou některé regionální vlaky, hlavně spěšné. Společná pojmenování vlaků a tedy linek byla volena tak, aby usnadnila cestujícím orientaci v jízdních řádech a trasách vlaků. Vybrána jsou jména podle dominantních prvků souvisejících s trasou vlaků, např. podle řek nebo významných míst. Zachována jsou i některá tradiční pojmenování, nebo je využita možnost odlišit spoje, které mají například odlišný typ soupravy nebo jinou výchozí a cílovou stanici než většina vlaků linky, se kterou je jejich provoz spojen. I nadále zůstávají některé historické nebo komerční názvy vlaků. Takovými příklady jsou třeba názvy vlaků Metropolitan Slovenská strela, Hungaria, Porta Bohemica, Budvar nebo Zlínský expres.

Přehled linek a jejich pojmenování

číslo linky	název linky	trasa
	SC (IC) Pendolino	(Fr. Lázně/Cheb –) Praha – Ostrava/Bohumín
	SC Pendolino Košičan	Praha – Košice
Ex 1	Ostravan	Praha – Bohumín/Návší/Žilina
Ex 1	Opavan	Praha – Opava
Ex 1	Varsovia	Praha/Ostrava – Warszawa
Ex 1	Fatra	Ostrava – Žilina – Banská Bystrica/Zvolen
Ex 2	Valašský expres	Praha – Vsetín/Žilina
Ex 3	Vindobona	Praha – Wien – Graz
Ex 3	Berliner	Praha – Berlin/Hamburg
Ex 3	Metropolitan	Praha – Bratislava – Budapest
Ex 6	Západní expres	Praha – Plzeň – München/Cheb
Ex 7	Jižní expres	Praha – České Budějovice/Linz
R 5	Krušnohor	Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
R 8	Slezan	Brno – Bohumín
R 9	Vysočina	Praha – Havlíčkův Brod (Jihlava) – Brno
R 10	Hradečan	Praha – Hradec Králové – Trutnov
R 11	Rožmberk	Brno – České Budějovice/Plzeň
R 11	Bezdrv	České Budějovice – Plzeň
R 12	Bouzov	Brno – Olomouc – Šumperk
R 13	Moravan	Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc
R 14	Ještěd	Pardubice – Liberec
R 15	Ploučnice	Liberec – Ústí nad Labem
R 16	Berounka	Praha – Plzeň – Klatovy/Železná Ruda
R 17	Vltava	Praha – České Budějovice
R 17	Lužnice	Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí
R 18	Slovácký expres	Praha – Olomouc – Luhačovice/Veselí nad Moravou
R 19	Svitava	Praha – Česká Třebová – Brno
R 20	Labe	Praha – Děčín

R 21	Jizera	Praha – Turnov/Tanvald/Harrachov
R 22	Bezděz	Kolín – Rumburk/Šluknov
R 23	Střekov	Ústí nad Labem – Kolín
R 24	Lány	Praha – Rakovník
R 26	Otava	Praha – Písek – České Budějovice
R 27	Praděd	Olomouc – Krnov – Ostrava
R 27	Cvilín	Krnov – Ostrava

04. 10. 2018 SŽDC vypsalá soutěže na zhotovitele šesti staveb

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/souteze-na-nove-stavby.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vypsalá tento týden soutěže na zhotovitele šesti významných staveb, jejichž celkové investiční náklady překročí 8 miliard korun. Rekonstrukcí projdou železniční stanice Řetenice, Letohrad nebo Mikulášovice dolní nádraží. Revitalizovat a elektrizovat se bude trať z Litvínova do Oldřichova u Duchcova či Šakvice – Hustopeče u Brna. Mezi finančně nejnáročnější patří druhá etapa modernizace přerovského železničního uzlu. „SŽDC jako jeden z nejvýznamnějších investorů v zemi aktuálně připravuje akce v různé fázi projektové přípravy za více než 60 miliard korun. Jen do konce letošního roku plánujeme vypsat soutěže na samotnou realizaci staveb, které v celkových investičních nákladech překročí 20 miliard korun,“ uvádí generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda a současně doplňuje: „První šestici staveb jsme vypsalí tento týden, jejich celkové investiční náklady dosahují částky 8 miliard korun. V současnosti se finišuje s přípravou soutěží dalších klíčových stavebních akcí, jako je úsek čtvrtého koridoru mezi Soběslaví a Doubím nebo z pražského Smíchova do Černošic na třetím koridoru.“

Přehled staveb, na které SŽDC vypsalá soutěže na zhotovitele stavby s uvedením celkových investičních nákladů:

- Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov, 1 miliarda Kč
- Rekonstrukce žst. Řetenice, 907 milionů Kč
- Rekonstrukce žst. Mikulášovice dolní nádraží, 121 milionů Kč
- Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, 3,6 miliardy Kč
- Rekonstrukce žst. Letohrad, 852 milionů Kč
- Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna, 1,5 miliardy Kč

Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov přinese kompletní rekonstrukci celé trati. Výrazně se tak zkvalitní provozování osobní regionální dopravy mezi Ústím nad Labem a Litvínovem. Elektrizovat se bude úsek Louka u Litvínova – Litvínov a rekonstrukcí projde zbylý úsek trati, zvýší se traťová rychlost až na 100 km/h. Nedílnou součástí revitalizace je rekonstrukce železničního svršku (kolejí, výhybek) a spodku, mostů a propustků, dále vybudování nových nástupišť ve výšce 550 mm nad kolejí, trakčního vedení a také sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Provoz bude dálkově řízen dispečerem z Louky u Litvínova.

V případě rekonstrukce stanice Řetenice se počítá s modernizací uvedené stanice a částí navazujících úseků směr Oldřichov u Duchcova a Lovosice. V samotných Řetenicích je navrženo ostrovní nástupiště o délce 120 m a vnější nástupiště o délce hrany 50 m. Přístup na nově vzniklá nástupiště bude přes stávající lávku doplněnou o schodiště a dva výtahy. Realizovat se bude nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení.

Náplní rekonstrukce stanice Mikulášovice dolní nádraží je modernizace staničního zabezpečovacího zařízení s cílem zkrácení staničních provozních intervalů. Dále dojde k instalaci zabezpečení na přejezd přes silnici III/2674 v blízkosti zastávky Vilémov u Šluknova, kde je dnes trvalé omezení traťové rychlosti. S rekonstrukcí staničního zabezpečovacího zařízení souvisí také rekonstrukce a úprava konfigurace kolejiště na požadovaný stav a rekonstrukce nástupišť na výšku 550 mm nad kolejí.

Finančně nejnáročnější stavba v přerovském uzlu zahrnuje rekonstrukci výhybny Dluhonice a traťových úseků Přerov – Prosenice, Dluhonice – Prosenice a Přerov – Dluhonice. Dojde k potřebnému zlepšení jejich parametrů, což se projeví například zvýšením traťové rychlosti. Moderní zabezpečovací zařízení pak přispěje ke zlepšení bezpečnosti provozu.

Při rekonstrukci železniční stanice Letohrad se postaví nový podchod a také ostrovní nástupiště. Rekonstrukce stanice zvýší propustnost přilehlých traťových úseků. Realizace zabezpečovacího zařízení bude sahat do Lanšperka ve směru na Ústí nad Orlicí a do Žamberka ve směru na Týniště nad Orlicí. Letohradská stanice se novým staničním zabezpečovacím zařízením ve směru Jablonné nad Orlicí napojí na již zrealizovanou stavbu z roku 2009 do Lichkova a na státní hranici s Polskem.

Dlouho očekávaná modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna zahrnuje rekonstrukci a kompletní elektrifikaci této regionální trati, která umožní přímé napojení na koridor a vlakové spojení do Brna bez přestupu. Výsledkem prací bude rovněž zvýšení traťové rychlosti.

04. 10. 2018 Studie proveditelnosti posuzuje varianty nového spojení Prahy a Berouna

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/studie-tunelu-do-berouna.html>)

Začátkem příštího roku budou k dispozici výsledky Studie proveditelnosti nové trasy Praha – Beroun/Hořovice, kterou zadala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Dokument posuzuje jednotlivé varianty vedení nové železniční trati mezi těmito městy, zejména pak z hlediska ekonomické efektivity. Ve hře jsou tři varianty – C s dlouhým tunelem mezi pražským Smíchovem a Berounem, B s kratším tunelem v úseku Praha-Radotín – Beroun a F s tunely do 5 km v úseku Praha-Radotín – Řevnice. Nová trať je navrhována pro smíšenou dopravu s maximální rychlostí do 200 km/hod.

Optimalizace stávající trati podél Berounky, která začne příští rok a potrvá několik let, nezajistí dostatečnou dopravní kapacitu výhledově pokrývající veškeré požadavky objednatelů osobní dopravy i nákladních dopravců. Rozsah dopravy bude značně limitován především z důvodu hlukové zátěže, navíc nebude možné dosáhnout klasickými soupravami požadovanou jízdní dobu mezi Prahou a Plzní do 60 minut. Situaci neulehčuje ani postoj měst mezi Berounem a Hořovicemi, kde veřejnost nesouhlasí s aktuálním povrchově vedeným koridorem vysokorychlostní trati. „Nová trať výrazně zkrátí jízdní doby v trase Praha – Plzeň, uvolní se stávající kapacita pro stále rostoucí osobní regionální dopravu, sníží se hluková zátěž v nejhustěji osídlených oblastech a případná realizace varianty F podstatně zkrátí jízdní doby osobní dopravy i v relaci Praha – Příbram,“ uvedl ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech. Mezi nevýhody projektu patří především značné investiční náklady, a to zejména v případě variant B a C, kdy jen samotný tunel mezi Prahou a Berounem ve variantě C by vyšel na částku přesahující 50 mld. Kč. Ve variantách B a F by všechny vlaky nadále zůstaly na části současné trati, což by mimo jiné znamenalo zvýšenou hlukovou zátěž. „Technické a dopravně-technologické řešení je v převážné části dokončeno, nyní probíhá zpracování částí přepravní prognózy a ekonomického hodnocení. Podle předpokladů by studie měla být dokončena v lednu příštího roku, první předběžné výsledky ekonomického hodnocení variant očekáváme v říjnu letošního roku,“ dodal Radek Čech.

05. 10. 2018 Personální kolotoč v ČD. Mění se šéfové odborů, vracejí náměstci

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/odbory-ceske-drahy-zmeny-personalni-moos-f1j-eko-doprava.aspx?c=A181005_430761_eko-doprava_fih)

Po výměně na postu generálního ředitele a dozorčí rady pokračují v Českých drahách velké změny. Nové vedení spustilo personální rošádu na postech ředitelů jednotlivých odborů. Vrací se také funkce náměstků. Reorganizace, jejímž cílem je podle managementu zefektivnění provozu státního dopravce, přichází ve chvíli, kdy firma ještě nestihla dokončit nedávné změny ve fungování opravárenství. Ty znamenaly zrušení pětice opravárenských dep v Praze, Brně, Olomouci, v Plzni a v České Třebové a vznik takzvaných regionálních opravárenských center.

Nynější změny by podle předsedy dozorčí rady státního dopravce Petra Moose měly mimo jiné zlepšit způsob vyjednávání Českých drah s ministerstvem dopravy a jednotlivými kraji, které objednávají regionální vlaky. Komunikace s kraji doposud trpěla oddělením obchodních zastoupení od složek zabývajících se nákupem nové techniky. Obchodní zástupci dopravce tak neměli nejnovější informace o průběhu zakázek na nákup nových vozidel. „Vlastní procesy nákupu zůstávají v působnosti předsedy představenstva Miroslava Kupce, zavádění jednotek do provozu a informace o tom, jaké technické možnosti budeme moci krajům nabídnout, jsme spojili u člena představenstva Michala Štěpána,“ řekl MF DNES Moos. Štěpán tak kromě dosavadního působení v provozu osobních vozidel bude mít na starost ještě vyjednávání s kraji. Personální změny o patro níže, tedy na postu ředitelů jednotlivých odborů, nechtěly ČD oficiálně komentovat. „Vzhledem k tomu, že jde o organizační změnu generálního ředitelství akciové společnosti, považujeme ji za čistě interní,“ uvedl mluvčí

dopravce Radek Joklík. Personální škatulata podle něj nicméně znamenají snížení režijních nákladů a počtu ředitelů odborů o dva. Konkrétně jde podle informací, které vedení rozeslalo zaměstnancům, o ředitele odboru regionálních center Zbyňka Savary a šéfa správního odboru Vladimíra Vojtíška. Kromě toho se z postů museli poroučet ředitelé kanceláří nově jmenovaných členů představenstva Jiří Kešner, Lenka Zohnová a Barbora Potůčková.

Rychlíky a osobáky zvlášť

Rozšířil se nicméně počet odborů zabývajících se provozem osobní dopavy. Ta bude nově rozdělena na odbor dálkové dopavy, který od začátku října řídí nově jmenovaný člen představenstva Radek Dvořák a odbor regionální dopavy, který vede bývalý šéf obchodu osobní dopavy Jiří Jeřeta. Personální změny v Českých drahách vyvolala před necelým měsícem uskutečněná obměna vedení vrcholného managementu v čele s bývalým ředitelem Pavlem Krtkem. Kromě něj byly z pětičlenného vedení firmy odvoláni další dva členové, Ludvík Urban a Martin Bělčík. Vedení firmy tak na zhruba týden zůstalo fakticky dvojičlenné, dokud dozorčí rada na mimořádném zasedání nezvolila třetím členem nejvyššího managementu dnes již bývalého šéfa odboru koncepce a rozvoje osobní dopavy Radka Dvořáka. Zbylé dva posty nejvyššího vedení by dozorčí rada chtěla v ideálním případě zaplnit do konce listopadu. „Potřebujeme posílit část technickou a technologickou, hledáme proto odborníka, který by České dráhy v tomto ohledu táhl,“ uvedl Moos.

Návrat náměstků

Od října se rovněž ČD vrátily k označení členů vrcholného managementu titulem náměstek, před lety opuštěnému. „Není to jen slovíčkaření. Při vyjednávání s partnery přináší osobnost náměstka, tedy reprezentanta generálního ředitele, výraz odpovědnosti,“ dodal šéf kontrolního orgánu drah. Vedlejším efektem aktuální reorganizace může do budoucna být i snížení počtu zaměstnanců v činnostech, které nesouvisí s hlavním byznysem Českých drah a které se do budoucna mohou ukázat jako zbytečné. Dráhy podle Moose musí ocenit a vyhodnotit tyto podpůrné činnosti, jako je například provoz historických vlaků, nebo správa zálohových vozidel pro mimořádné události. U nich existují dvě možná řešení. Buď stát uzná, že je potřeba, a najde pro jejich provoz peníze, nebo projdou zeštíhlením.

08. 10. 2018 Konec Zátopků v drážní flotile. Ťok chce vrátit problémové mašiny (109E)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/tok-zatopek-lokomotivy-reklamace-fiasko-ffa-eko-doprava.aspx?c=A181008_431302_eko-doprava_fih)

Ministr dopavy Dan Ťok může dovršit fiasko škodoväckých lokomotiv Emil Zátopek. Doporučuje, aby stroj, který provází řada problémů, vrátil ČD výrobci, jímž je Škoda Transportation. Dráhy jsou největším odběratelem lokomotiv. Když v roce 2008 představovala plzeňská Škoda Transportation prototyp nejmodernější lokomotivy vyvíjený pro ČD dráhy, hýřilo vedení firmy optimistickými předpověďmi její budoucnosti. „Lokomotivu tohoto druhu a těchto parametrů umějí udělat jen čtyři nebo pět výrobců na světě a my jsme mezi nimi,“ uvedl tehdy generální ředitel Škody Tomáš Krsek. Prodejů v řádu stovek kusů, jako u předrevoluční produkce Škodovky, se ale tento typ pojmenovaný Emil Zátopek ani po deseti letech nedočkal. Největším odběratelem zůstaly s původní dvacetikusovou zakázkou ČD dráhy. Ty ale nyní podle nařízení ministra dopavy Dana Ťoka připravují podklady proto, aby mohly problematické lokomotivy řady 380 výrobci vrátit. „S touto lokomotivní řadou bohužel přetrvávají problémy a jejich dostupnost je nižší než u jiných hnacích vozidel. Při počtu 20 lokomotiv máme často problém pokrýt plánovanou turnusovou potřebu 16 kusů,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. V médiích se problémy se vzájemně nespolečnými motory objevily už více než před rokem. Podle Ťoka ovšem ani dnes není výjimkou, když těmto strojům slouží jen polovina z celkem čtyř motorů pohánějících jednotlivá soukolí. Výrobce zatím o žádné oficiální stížnosti ČD dráhy neví. „K dnešnímu dni nemáme informace, že by v posledních měsících byla evidována porucha motorů,“ řekl MF DNES mluvčí Škody Michal Tobrman. Firma je podle něj nicméně připravená s Českými drahami spolupracovat na odstraňování provozních závad i přesto, že všem odebraným lokomotivám vypršelo garanční období.



Mašiny za téměř čtyři miliardy

Dvacítku třísystemových lokomotiv si ČD u Škody objednaly za 2,7 miliardy korun. Stroje, které dopravce plánoval nasazovat na lukrativní trase mezi Prahou a Hamburkem, měl výrobce dodat do roku 2009. Všechna vozidla ale nakonec ČD obdržely až v roce 2013, navíc neměla nezbytná povolení pro plánovaný provoz v Německu. Oba tyto důvody odstartovaly letitý spor mezi největším železničním dopravcem a tuzemskou jedničkou mezi výrobci, během kterého se obě firmy předháněly

v navyšování finančních požadavků. Zatímco ČD nárokovaly stamilionové částky za pozdní dodání, Škoda požadovala doplatek dlužné částky a penále. Arbitrážní řízení nakonec skončilo pro dráhy neslavně. V roce 2015 jim rozhodčí soud nařídil doplatit 1,2 miliardy korun, z čehož 468 milionů korun představovalo zadržené platby za pozdní dodání a 760 milionů za inflační navýšení. Konečný účet za nákup nových lokomotiv tak způsobil, že je České dráhy pořídily dvakrát draze, než je obvyklá cena. Už tehdy ministr Ťok rozhodnutí arbitráž kritizoval. „Stát má být potrestán za to, že Škoda Transportation dodala vlaky pozdě, draze a dosud bez povolení jezdit v Německu,“ uvedl v tiskové zprávě.

11. 10. 2018 Karlín a u Kříže. V Praze nejspíš vzniknou nové zastávky vlaku

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/vlak-nove-zastavky-karlin-09v/eko-doprava.aspx?c=A181010_140808_eko-doprava_cfr)

Dvě další zastávky mohou v nejbližších letech usnadnit cestujícím přestup z pražské městské dopravy na příměstskou železnici. První z nich má podle návrhu osmé městské části vzniknout u Žižkovského tunelu a obsluhovat tak oblast Žižkova a Karlína. Druhá je plánovaná u Balabenky a lokality U Kříže. „V přímé pěší dostupnosti do 10 minut okolo zastávky žije asi 12 tisíc obyvatel,“ zdůvodňuje zadavatel plán na obnovení železniční zastávky, která v Karlíně existovala do roku 1957. Ve čtvrt hodinové docházkové vzdálenosti pak bude zastávka podle studie proveditelnosti obsluhovat přes 24 tisíc obyvatel, což odpovídá okresnímu městu. Přestože výstavba zastávky s jednoduchým ostrovním nástupištěm nepředstavuje na trati mezi Masarykovým nádražím a Libní nezpůsobí podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) kapacitní problém, komplikace může způsobit předpokládaná cena zastávky plánované ve svahu Vítkova. Ta v preferované lacinější variantě vyjde na půl miliardy korun. Náročnější varianta se dvěma ostrovními nástupišti by pak podle studie vyšla na necelou miliardu korun, z čehož by třetina připadla na výstavbu opěrné zdi na úbočí kopce. Součástí plánů je i výtah pro dopravu handicapovaných cestujících a cyklistů. Výrazně lacinější by pak mohla být zastávka u Kříže, kterou studie ve vybrané variantě umístila na západ od mostu přes Zenklovu ulici, kde by byl nejsnazší přestup na tramvaje. Druhou variantou je umístění východně od mostu na železniční estakádě. Cena této zastávky na trati mezi Libní a Holešovicemi se podle vybrané varianty bude pohybovat mezi 80 – 90 miliony korun.

Nejvíce nových železničních zastávek vzniklo v Praze a v okolí v roce 2014, kdy na začátku školního roku SŽDC zprovoznila zastávky v Rudné, Chýni, Jinočanech, a v Hostivici. Ke konci roku pak v Praze přibyla zastávka Kačerov. Součástí modernizace koridoru z hlavního nádraží do Hostivaře vzniknou dvě nové zastávky Praha-Zahradní Město a Praha-Eden. Vznikem nových zastávek v Praze se rovněž zabýval Institut plánování a rozvoje (IPR), podle něhož by v hlavním městě měly vzniknout zastávky vlaku ve Kbelích, Čakovicích u zámeckého parku, u Výstaviště na trati na Kladno či Výtoň v Podskalí.

11. 10. 2018 SŽDC šetří prodej pozemků v Praze, cena bude vyšší, říká kupující (Praha-Dejvice)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/szdc-setri-prodej-pozemku-v-praze-cena-bude-vyssi-rika-kupujici/1673509>)

Cena pozemků v okolí Dejvického nádraží v Praze, které by měla v budoucnu odkoupit od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) developerská společnost Amádeus Real, bude mnohem vyšší, než je uvedeno v současné smlouvě o budoucí koupi. ČTK to řekl mediální zástupce společnosti Karel Samec. V registru smluv je uvedena cena 283 milionů korun, podle expertů, které oslovila Česká televize, se však cena pozemků pohybuje až kolem miliardy korun. SŽDC podmínky smlouvy a její okolnosti prošetřuje.

Kupní smlouvu, která počítá s budoucím prodejem pozemků firmě Amádeus Real v zatím nespecifikovaném termínu, podepsal bývalý šéf železničářů Pavel Surý. Státní podnik se tehdy přitom rozhodl uzavřít smlouvu s Amádeus Real bez veřejné soutěže. Developerská firma vlastní v okolí těchto pozemků několik nemovitostí. Podle informací ČTK měla vzájemná dohoda o budoucím prodeji pozemků mimo jiné zjednodušit stavbu rychlodráhy do Kladna se zastávkou na letišti. Surého nástupce ve funkci generálního ředitele Správy železnic Jiří Svoboda po svém jmenování do funkce zadal právního rozbor smlouvy. K prošetření kontraktu vyzval také ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Podle Samece chtěla firma jednat o odkupu pozemku již nyní. SŽDC ovšem plánuje pozemek dočasně využít pro zařízení staveniště při plánované výstavbě rychlodráhy Praha – Kladno. "Z tohoto důvodu byla uzavřena smlouva o smlouvě budoucí," dodal. Podle firmy smlouva počítá s cenou, která by měla odpovídat cenám nemovitostí v okolí a v čase. Cenu by přitom měl určit znalec vybraný státní

organizací. To by nemělo nastat dřív, než bude dokončen připravovaný železniční projekt. Jsme přesvědčeni, že zájmy SŽDC nebyly uzavřením smlouvy o smlouvě budoucí jakkoliv poškozeny, a očekáváme že k tomuto závěru dospěje i šetření ministerstva dopravy," dodal Samec. Šetření SŽDC by mělo být hotovo do konce října. Studie by měla zodpovědět okolnosti vzniku smlouvy a také případná řešení pro státní organizaci při dalším nakládání s pozemky.

11. 10. 2018 Někde nádraží zanikají, jinde vznikají. Novou železniční zastávku staví ve Šlapanicích

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2619032-nekde-nadrazi-zanikaji-jinde-vznikaji-novou-zeleznicni-zastavku-stavi-ve-slapanicich>)

Železničáři staví novou vlakovou zastávku ve Šlapanicích na Brněnsku. Stát bude čtyřicet milionů korun. Kromě lepší dostupnosti má za cíl také zatraktivnit cestu vlakem a snížit počet aut příjíždějících do Brna. Za dva roky by měly nové stanice vzniknout i ve Starém Lískovci a Ostopovicích. V sídlištích na okraji Šlapanic žije přes dva tisíce obyvatel. Do Brna za prací, do školy nebo k lékaři jezdí autem nebo trolejbusem. Jezdit by mohli i vlakem. Stávající zastávka je ale až na konci města a pro místní je daleko. Podle dopravce ji teď denně využívají jen tři stovky lidí. Proto se železničáři rozhodli postavit zastávku novou a v blízkosti centra.

Cesta do Brna bude vlakem rychlejší

Vlaky by tam měly zastavovat už na začátku prosince a dopravce očekává, že na ně bude čekat každý den až tisíc lidí. „Vlakem to bude na jistotu a za dvacet minut jsme v centru Brna,“ řekla starostka Šlapanic (Čisté Šlapanice) Michaela Trněná. Jízda trolejbusem nebo autem přes Brno je totiž v dopravních špičkách, kdy jsou ulice ucpané kolonami, časově náročná. Vlakovou zastávku a lepší dostupnost do centra by chtěla i radnice v Brně Obřanech. „My jsme městská část, která je jedna z nejméně zastávaných vlakovými tratěmi a přitom obyvatelé nemají z železnice žádný profit,“ řekla starostka Maloměřic a Obřan Klára Liptáková (KDU–ČSL). Variantu, že by vlaky v Obřanech i zastavovaly, od jara prověřují železničáři. „Budování zrovna této zastávky by mohlo negativně ovlivnit plynulost provozu. V současné chvíli spíše převažují negativa,“ vysvětlila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Konečné rozhodnutí ale zatím nepadlo. Více lidí do vlaků pak chce Správa železniční dopravní cesty nalákat v Ostopovicích a ve Starém Lískovci. Tam by zastávky měly vyrůst za dva roky. Postavit ji plánují i ve Vracově. A v Židlochovicích ještě letos začnou obnovovat starou trať.

Z nádražní budovy se stala kavárna nebo penzion

Některé zastávky na jižní Moravě naopak postupně zanikají. Nádraží pak většinou chátrají nebo po přestavbě najdou jiné využití. Na jihu Moravy nabízejí České dráhy k prodeji dvacet devět nemovitostí. V Kyjově například vybudoval soukromý majitel z drážní budovy kavárnu, v Dubňanech na Hodonínsku začal nový majitel budovu za deset milionů rekonstruovat. V budoucnu bude sloužit jako penzion hlavně pro cyklisty, pro které ubytování v okolí chybí.

12. 10. 2018 České dráhy zaplatí pokutu 48 milionů za kartelovou dohodu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-zaplati-pokutu-48-milionu-za-kartelovou-dohodu/1673818>)

České dráhy musejí zaplatit 48 milionů korun, AWT Čechofracht přes tři miliony pokutu za kartelovou dohodu, kterou jim uložil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Rozhodnutí už je platné, České dráhy musejí zaplatit 48 milionů korun, AWT Čechofracht přes tři miliony. Původně státnímu dopravci hrozila sankce až 350 milionů korun, antimonopolní úřad ji ale na základě spolupráce s Českými drahami snížil. Uhrazené pokuty půjdou do státního rozpočtu, uvedl úřad v tiskové zprávě. Podle zjištění úřadu se České dráhy společně s Rail Cargo Austria AG a AWT Čechofracht dohodly na společném postupu v rámci soutěže na projekt v nákladní dopravě Italia Express. Domluvily se na cenové koordinaci či výměně citlivých informací, což vedlo k rozdělení trhu. Tuto kartelovou dohodu dopravci naplňovali v letech 2006 až 2010. "Pokuta pro společnost České dráhy byla vzhledem k požadavku na její dostatečný odstrašující účinek určena na výsledných 48 milionů korun. Úřad při jejím stanovení zohlednil fakt, že tato společnost podala žádost o leniency (shovívavost) a v jejím rámci splnila podmínky pro snížení pokuty a že rozhodnutí bylo vydáno v rámci procedury narovnání," uvedl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Také AWT Čechofracht měl původně zaplatit 4,6 milionu korun, po využití procedury narovnání ale byla o 20 procent snížena. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský dříve uvedl, že dohoda byla uzavřena za bývalého vedení v roce 2006, kdy jejich

součástí byla i nákladní železniční doprava. Dnes nákladní dopravu zajišťuje dceřiná společnost ČD Cargo. Vedení podniku se proto před dvěma lety, kdy bylo řízení zahájeno, rozhodlo s ÚOHS aktivně spolupracovat a využít takzvané procedury narovnání. Ta díky spolupráci obviněných umožňuje urychlit proces a často sníží hrozící pokuty. Stejně postupovaly i další obviněné firmy. Obě tuzemské tak dosáhly výrazného snížení sankce, rakouské Rail Cargo Austria AG byla pokuta úřadem prominuta úplně. "České dráhy rovněž přijaly sérii opatření, která zajistí eliminaci obdobného jednání v budoucnu," dodal Šťáhlavský.

12. 10. 2018 Ťok chce privatizovat ČD Cargo, firma potřebuje investice

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/tok-chce-privatizovat-cd-cargo-firma-potrebuje-investice/1673917>)

Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) plánuje privatizaci nákladního dopravce ČD Cargo, dceřiné firmy státních Českých drah. Podnik podle něj potřebuje investora k udržení své pozice na konkurenčním trhu. Informaci dnes přinesly Lidové noviny, ČTK to potvrdila mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. "ČD Cargo se pohybuje na plně konkurenčním trhu. Příliv soukromých peněz má pomoci k dalším investicím, které potřebuje. A to třeba do nových lokomotiv nebo vagonů," uvedl Ťok. O podobě privatizace a velikosti prodávaného podílu bude podle ministerstva rozhodovat představenstvo a dozorčí rada mateřských Českých drah v příštím roce. Podle Lidových novin by se mohl prodej uskutečnit prostřednictvím nabídky akcií firmy na burze. Nákladní doprava je nejvýdělečnějším oborem skupiny ČD. Společnost ČD Cargo v pololetí vykázala zisk 350 milionů korun. "V současnosti se firmě daří, ale chci, aby měla budoucnost i za pět, deset nebo patnáct let. Když teď nebudu nic dělat, může se stát, že přijde doba, kdy bude ČD Cargo za korunu drahé," dodal Ťok.

České dráhy na konci prvního pololetí snížily zisk na 262 milionů korun, meziročně o 275 milionů korun méně. Na zisku se podílelo především právě ČD Cargo, osobní doprava naopak zaznamenala ztrátu 388 milionů korun. Tržby z nákladní dopravy rostly především díky vyššímu objemu přeprav o 1,3 milionu tun. Celkem firma převezla 33,5 milionu tun zboží. V červenci ČD Cargo vydalo sedmileté dluhopisy v hodnotě miliardy korun. Vedle osobního dopravce a ČD Cargo patří do skupiny také například Výzkumný ústav železniční nebo poskytovatel datových služeb ČD Telematika. Skupina zaměstnávala na konci pololetí zhruba 23 400 lidí.

12. 10. 2018 Rychlovlak v Německu za jízdy zachvátily plameny

Zdroj: Novinky.cz (<https://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/485999-rychlovlak-v-nemecku-za-jizdy-zachvatily-plameny.html>)

V Německu se v pátek ráno za jízdy vznítil vagon rychlíku Intercity-Express. Strojvedoucí stihl včas zastavit a pasažéři díky tomu vyvázli bez zranění. Záběry hořícího vlaku zveřejnila agentura Reuters. Ve vlaku, který byl na cestě z Kolína nad Rýnem do Mnichova, bylo 512 cestujících. Plameny soupravu zachvátily v pátek okolo půl sedmé ráno. Příčina nehody není známa. Německé dráhy (Deutsche Bahn) oznámily, že rychlodráha v úseku mezi Frankfurtem nad Mohanem a Kolínem bude kvůli požáru soupravy uzavřena celý víkend.



12. 10. 2018 Pražský Semmering je bez kolejí, dvojice viaduktů prochází opravou

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/prazsky-semmering-rekonstrukce-mostu-szdc-oprava-fw5-praha-zpravy.aspx?c=A181011_104102_praha-zpravy_rsr)

Dvojice Hlubočepských viaduktů na takzvaném Pražském Semmeringu prochází několikaměsíční rekonstrukcí. Správa železniční dopravní cesty mění kolejové lože a opravuje zdivo kleneb a pilířů. Výluka vlaků je plánovaná až do prosince, ale samotná oprava potrvá jedenáct měsíců. Vlaky na železniční trati mezi Prahou-Smíchovem a Prahou-Zličínem vystřídaly v těchto týdnech stavební stroje. Od začátku září prochází opravou dva památkově chráněné mosty z roku 1870, které připomínají železnici v alpském průsmyku Semmering. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na mostech opraví pilíře, klensy a provede jejich sanaci. Během tříměsíční výluky vymění kolejové lože a opraví výhybny. „Rekonstruovaly se výhybny Žvahov a Stodůlky a železniční stanice Zličín a Jinonice. Aktuálně probíhají pokládky



kabelových tras v celém úseku trati ze stanice Zličín do výhybny Žvahov," řekl k opravám mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Součástí modernizace je výstavba nových nástupišť v Jinonicích a Zličíně. „V Jinonicích se nová zastávka posune o cca tři sta metrů blíže k metru, takže bude kratší vzdálenost k zastávce metra. Ve Zličíně se mění dispozice zastávky, tak aby byla pro cestující komfortnější a bezpečnější, zůstává na stejném místě," dodal Illiaš. Celá rekonstrukce bude stát přes šedesát milionů korun a potrvá jedenáct měsíců. Pro vlaky během oprav platí až do 9. prosince změna jízdního řádu. Podle informací Českých drah jsou odkloněny přes Rudnou u Prahy a Hostivice.



14. 10. 2018 Železničáři prověřují na několika úsecích možné zvýšení rychlosti (200 km/h)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/zeleznicari-proveruji-na-nekolika-usecich-mozne-zvyseni-rychlosti/1674608>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ověřuje na několika tratích možnost zvýšení maximální rychlosti na 200 kilometrů za hodinu. Zvýšení rychlosti však bude vyžadovat rekonstrukci vyhlédnutých úseků. ČTK to sdělil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. V současné době je na českých železnicích nejvyšší povolená rychlost 160 km/h. Podle železničářů současný stav tratí nedovoluje na souvislých úsecích nasazení vyšší rychlosti. Zvýšení rychlosti je podle mluvčího možné pouze v několika úsecích, které vyhoví vedením trasy. I tyto úseky však vyžadují řadu stavebních úprav, které teď správa železnic ověřuje. Jde zejména o odstranění všech úrovnových křížení se silnicemi, úpravu nástupišť, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Provéřit budou muset železničáři také všechny mosty a samotné koleje, zda vydrží při zvýšené rychlosti pravidelný provoz.

SŽDC aktuálně prověřuje nutné úpravy infrastruktury pro rychlost 200 km/h na úsecích Choceň – Uhersko, Břeclav – Vranovice, Olomouc – Dluhonice, Sudoměřice – Votice a úsek Soběslav – Doubí Nemanice – Ševětín. Na seznamu jsou také Ejpovické tunely, které budou dostavěny v listopadu. Dopravci by na zvýšení rychlosti byli podle svých zástupců připraveni. České dráhy mají pro rychlost 200 km/h k dispozici například Pendolina, Railjety, dalších přibližně 250 osobních vozů a 30 lokomotiv. Zvýšit rychlost na 200 km/h by mohly s výjimkou spacích vozů i vlaky RegioJetu a soupravy Leo Express.

Nejvyšší povolená rychlost na tuzemských železnicích 160 km/h je na části železniční sítě povolena od 90. let minulého století. Na zbylých úsecích je rychlost nižší. V budoucnosti by rychlost mohly výrazně zvýšit zejména vysokorychlostní tratě, jejich příprava je však zatím na začátku. SŽDC, pro kterou pracuje asi 17 000 lidí, spravuje celostátní i regionální tratě, jež vlastní stát. Od roku 2016 se stará také o nádraží, která koupila od Českých drah.

15. 10. 2018 NKÚ: Nehod na železničních přejezdech ani přes investice neubývá

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nku-nehod-na-zeleznicnich-prejezdech-ani-pres-investice-neubyyva/1674812>)

Nehod na železničních přejezdech v letech 2013 až 2017 neubylo, ačkoli bylo na zvýšení jejich bezpečnosti v tomto období vydáno přes 2,6 miliardy korun. Vyplývá to z prověrky Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ). Podle něj tak byla Česká republika co do počtu nehod jednou z nejhorších zemí v Evropě a co do počtu usmrcených na přejezdech pak nejhorší. V roce 2013 se stalo na železničních přejezdech 165 nehod a loni 159, obdobné počty nehod byly zaznamenány i v letech mezi tím, přičemž v průměru při nich zemřelo 35 lidí ročně. "Na milion obyvatel tak připadaly v České republice tři úmrtí na železničních přejezdech. Pro srovnání: v Polsku na stejný počet obyvatel připadalo 1,4 úmrtí, v Bulharsku 0,5 a v Německu 0,4 úmrtí," uvedli kontroloři. NKÚ se při kontrole týkající se bezpečnosti železničního provozu a cestujících zaměřil mimo jiné na to, jak byly za peníze, které ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury přidělily Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), přejezdy zmodernizovány a zrekonstruovány, což mělo snížit počet nehod. Z více než 2,6 miliardy korun, které SŽDC dostala na zajištění bezpečnosti přejezdů, bylo přes 900 milionů korun z Evropské unie. Podle zjištění NKÚ ministerstvo ani SŽDC nezpracovaly ale žádný materiál, ve kterém by byly komplexně řešeny nejrizikovější přejezdy, stanoven časový harmonogram jejich odstraňování a definovány potřebné peníze. SŽDC v roce 2016 aspoň vytvořila materiál, ve kterém posuzovala zhruba třetinu z 340 přejezdů na železničních koridorech, z nich vybrala 24 nejrizikovějších přejezdů, jejichž řešení se v době kontroly připravovalo.

Ministerstvo dopravy se proti tvrzení NKÚ ale ohradilo. Podle jeho tiskového oddělení předložilo vládě v roce 2008 analýzu rizik v bezpečnosti železničního provozu s důrazem na mimořádné události na přejezdech. Financování akcí, které vedly k zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících, bylo v té době v harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 a v roce 2016 pak byla zpracována analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na koridorech. "V rámci této analýzy bylo prověřeno 109 stávajících železničních přejezdů (s předpokládanými investičními náklady ve výši 7382,9 mil. Kč), ze kterých bylo vyhodnoceno 24 přejezdů jako prioritních k přednostnímu řešení (s investičními náklady ve výši 1872,4 mil. Kč)," sdělilo ČTK tiskové oddělení ministerstva.

15. 10. 2018 SŽDC dlouhodobě pracuje na zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zabezpeceni-prejezdu.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se soustavně zabývá zvyšováním bezpečnosti na železničních přejezdech. Každý rok ve spolupráci s Policií České republiky a Drážním úřadem vytipuje desítky železničních přejezdů, které jsou vhodné pro modernizaci či zvýšení zabezpečení, především na koridorech a u křížení se silnicemi 1. třídy. SŽDC se zároveň snaží snižovat počet přejezdů na české železnici. Česká republika zaujímá nelichotivé místo v počtu nehod na železničních přejezdech nikoliv z důvodu špatného zabezpečení přejezdů či neúčelného vynaložení finančních prostředků. Z dlouhodobých statistik jasně vyplývá, že drtivou většinu nehod zaviní řidiči, cyklisté či chodci, kteří nedodržují základní platná pravidla a zákony.

SŽDC má zpracované interní analýzy a přehledy týkající se přejezdů. Dokument nazvaný Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech řeší v rámci zvýšení bezpečnosti celkem 100 železničních přejezdů na koridorech, u kterých se posuzovala možnost jejich případného zrušení, omezení silničního provozu či přestavby na mimoúrovňové křížení. Na základě výsledků studie se zahájila příprava 24 prioritních staveb pro zvýšení úrovně bezpečnosti na železničních přejezdech, u osmi se už připravuje záměr projektu stavby a dokumentace k územnímu řízení. Další dva vytipované přejezdy SŽDC zařadila do investičního plánu.

Rozpracovaná mimoúrovňová křížení, předpoklad realizace po roce 2020:

- Náhrada přejezdů P8166 Halenkovice, P8167 Napajedla a P8168 Žlutava na trati Břeclav – Přerov
- Náhrada přejezdu P8155 Rohatec na trati Břeclav – Přerov
- Náhrada přejezdu P6501 Studénka na trati Přerov – Bohumín
- Náhrada přejezdu P4897 Uhersko na trati Česká Třebová – Praha
- Náhrada přejezdu P6508 Polanka nad Odrou na trati Přerov – Bohumín
- Náhrada přejezdu P6532 Olomouc-Holice na trati Přerov – Olomouc

SŽDC dále zpracovala seznam všech železničních přejezdů křížících silnice I. třídy vybavených zabezpečovacími zařízeními bez závor. Seznam obsahuje přibližně 60 přejezdů, cílem je doplnit všechny závory. Aktuálně je v řešení 36 přejezdů na silnicích I. třídy, kde bude 35 úrovnových křížení doplněno závory, v jednom případě bude nahrazeno nadjezdem.

Stavby realizované v letošním roce:

- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P8330 v km 129,017 na trati Frýdek Místek – Český Těšín
- Doplnění závor na přejezdech P6847 v km 6,64; P6858 v km 17,059; P6865 v km 21,323 a P6913 v km 39,521 na trati Svitavy – Žďárec u Skutče
- Doplnění závor na přejezdech P6890 v km 28,109 a P6896 v km 30,380 na trati Svitavy – Žďárec u Skutče

Realizace v roce 2019:

- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P4344 v km 10,587 na trati Lipová Lázně – Bernartice u Javorníka
- Doplnění závor na přejezdech P 7544 v km 42,175, P7549 v km 47,174 a P7559 v km 58,183 na trati Opava východ – Krnov
- Doplnění závor na přejezdu P7039 v km 56,843 na trati Žďár nad Sázavou – Tišnov

- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P6067 v km 2,396 na trati Olbramovice – Sedlčany
- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P3459 v km 4,89 na trati Rybníště – Zittau
- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P1679 v km 22,694 na trati Plzeň – Mladotice
- Doplnění závor na přejezdech P1348 v km 23,017, P1360 v km 28,552 a P1367 v km 33,149 na trati Břežnice – Strakonice
- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdech P4332 v km 2,680 a P4342 v km 9,351 na trati Lipová Lázně – Bernartice u Javorníka
- Doplnění závor na přejezdu P7810 v km 2,848 trati Opava východ – Hradec nad Moravicí
- Doplnění závor na přejezdu P6708 v km 10,086 na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P3148 v km 8,016 na trati Hradec Králové – Turnov
- Doplnění závor na přejezdu P2885 v km 3,110 na trati Frýdlant v Č. – Jindřichovice pod Smrkem
- Doplnění závor na přejezdu P3191 v km 27,144 na trati Bakov nad Jizerou – Kopidlna
- Doplnění závor na přejezdu P687 v km 6,240 na trati Domažlice – Planá u M. Lázní
- Doplnění závor na přejezdu P6173 v km 34,455 na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava
- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P6382 v km 47,208 na trati Horní Cerekev – Tábor
- Doplnění závor na přejezdech P954 v km 7,099, P1002 v km 35,375 a P1034 v km 62,771 na trati Strakonice – Volary

Realizace v roce 2020

- Výstavba PZS na přejezdu P1290 v km 17,458 na trati Blatná – Nepomuk
- Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P3168 v km 19,091 na trati Libuň – Turnov

Pozitivní je také skutečnost, že počet přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži dlouhodobě klesá, a naopak nejrychleji posilují přejezdy se zabezpečovacím zařízením doplněným o závory. Jen v loňském roce přibýly závory na šedesáti přejezdech. Projektová příprava, získání stavebního povolení a výběr zhotovitele může zabrat i několik let. V určitých případech je potřebná změna územního plánu, u některých staveb se musí zpracovat i samostatná studie vlivu na životní prostředí.

16. 10. 2018 Železnice po sto letech – více cestujících, více vlaků, rychlejší cestování

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30300/>)

Češi železnici milují. Už v roce 1921 připadalo na každého Čechoslováka 13 cest podniknutých vlakem a každý na železnici ujel 475 kilometrů. Železnice ale tehdy neměla konkurenci. Auta a autobusy byly vzácností a letecké linky ještě neexistovaly. Podívejme se na to, jak se cestovalo vlaky před téměř 100 lety, když vznikla Československá republika, a dnes.

Přibližně před sto lety, v roce 1921, již byla situace v mladém Československu stabilizována. Železniční doprava tehdy představovala jediný moderní dostupný dopravní prostředek. Síť autobusů neexistovala. V provozu bylo jen několik málo začínajících spojů. Vlastní automobil byl nedostižný luxus i pro řadu zámožných osob. V této době bylo v Československu přibližně 3 a půl tisíce osobních vozů. Jeden tak připadal na více než 3 a půl tisíce obyvatel. Ve stejné době zde jezdilo jen něco přes 2 000 nákladních automobilů, přibližně 200 speciálních a kolem 2 000 motocyklů a tříkolek. Dnes je u nás registrováno přes 5,5 milionu osobních automobilů a jeden automobil tak připadá na méně než dva občany. První československá letecká linka byla zavedena až na podzim roku 1923. Železnice tak nesla tíhu prakticky veškerých meziměstských přeprav.

Vlakem jezdíme víc a levněji

V roce 1921 tak využilo služeb železnice 174 milionu lidí, kteří ujeli skoro 6,5 miliardy kilometrů. To představuje přibližně 13 cest na každého občana mladého státu a přibližně 475 kilometrů ujetých vlaky. Při srovnání se současností je však třeba vzít v úvahu, že železnice neměla žádnou konkurenci, vzdálenosti napříč Československem byly mnohem větší, ale na druhou stranu představovalo cestování i v „dřevěné“ 3. třídě při běžných platech drahý luxus. Při průměrné mzdě kolem 200 až 300 korun měsíčně, úředník si prý vydělal dokonce 300 až 500 korun měsíčně, stála jízdenka rychlíkem z Prahy do Brna 75 korun. Za průměrnou mzdu tak bylo možné pořídít přibližně jen 3 až 4 cesty, úředník si mohl dovolit dokonce 4 až 6,5 cest mezi oběma městy. Při současné

průměrné čisté mzdě 22 až 23 tisíc korun si může občan České republiky pořídit až 100 jízd mezi oběma metropolemi. V současnosti přepraví železnice jen na území České republiky 183 milionů osob, které ujedou skoro 9 a půl miliardy kilometrů. To je i navzdory rekordní motorizaci našich domácností přibližně 18 cest na obyvatele a téměř 950 kilometrů na obyvatele, které ve vlaku ujede. Přitom vzdálenosti v rámci České republiky jsou mnohem menší, než tomu bývalo v Československu. Pokud bychom započítali i údaje za Slovensko, byl by počet cestujících přibližně 250 milionů a ti by ujeli vlaky skoro 13 miliard kilometrů.

Rychleji a častěji

Tipnete, o které trati píšeme? Jezdí na ní jen 3 rychlíky za den a cesta trvá skoro 8 a půl hodiny. Nevíte? Je to spojení Prahy a Bohumína v roce 1921. Do Olomouce nebo Brna to není o mnoho lepší. Prahu a Olomouc za den spojovaly jen 3 páry rychlíků a cesta trvala skoro 6 hodin, mezi Prahou a Brnem jezdily dokonce 4 rychlíky. Cesta mezi oběma městy jim trvala 5 až 5,5 hodiny. To si dnes asi nikdo nedokáže představit, protože dnes cesta vlaku z Prahy do Olomouce trvá přibližně 2 hodiny (to je přibližně o 3,5 až 4 hodiny méně), do Ostravy méně než 3 hodiny (o více než 5 hodin méně) a do Brna je to 2,5 hodiny (o 2,5 až 3 hodiny méně). Také četnost spojů je nesrovnatelná. Z Prahy do Olomouce jezdily krátce po vzniku Československé republiky jen 3 rychlíky denně, zatímco dnes se dostanete jen s Českými drahami 33 vlaky, na Ostravsko jezdily také jen 3 dálkové vlaky, dnes jich je 17 a do Brna lze dnes cestovat dokonce po dvou různých tratích až 32 spoji Českých drah, v roce 1921 tam jezdily jen 4 rychlíky mladičkových ČSD. Lepší to ale nebylo ani u osobní dopravy. I na dnes frekventovaných tratích v okolí Prahy, kde jezdí zastávkové vlaky každou čtvrt hodinu, jezdily osobní vlaky v hodinových i dvouhodinových intervalech. Třeba z Prahy do Kolína jezdilo denně jen 11 osobních vlaků a po jednom vlaku do Jičína, Českého Brodu a po jednom posilovém vlaku v pracovní dny a ve volné dny. V současnosti vyjíždí v pracovní dny z Prahy tímto směrem neuvěřitelných 62 zastávkových spojů. Podobné to bylo i na jiných tratích. Z Prahy do Benešova jezdilo jen 9 osobních vlaků s dřevěnými lavicemi za den a několik posilových víkendových vlaků. Doba jízdy byla 2 hodiny. V současnosti vyjíždí v pracovní dny z Prahy tímto směrem 64 regionálních spojů s klimatizovanými vozy, které trať projedou za poloviční čas, za jednu hodinu.

Srovnání přibližných cestovních dob na vybraných železničních trasách

Trasa	1921	2018	Rozdíl
Praha – Pardubice	2 hod.	méně než 1 hod.	více než -1 hod.
Praha – Brno	5 až 5,5 hod.	2,5 hod.	-2,5 až -3 hod.
Praha – Bratislava	9 hod.	4 hod.	-5 hod.
Praha – Budapest	17 hod.	6,5 hod.	-11,5 hod.
Praha – České Budějovice	3 ¼ hod.	2 hod.	-1 ¼ hod.
Praha – Plzeň	2 ¼ hod.	1,5 hod.	-¾ hod.
Praha – Cheb	4 až 4,5 hod.	3 hod.	-1 až -1,5 hod.
Praha – Podmokly/Děčín	2,5 až 2 ¾ hod.	1,5 hod.	-1 až -1 ¼ hod.
Praha – Dresden	4,5 až 5 hod.	2 ¼ hod.	-2 ¼ až -2 ¾ hod.
Praha – Berlin	8 hod.	4 hod.	-4 hod.
Praha – Olomouc	5 ¼ hod.	2 až 2,5 hod.	-3 ¼ až -2 ¾ hod.
Praha – Ostrava	8 ¼ až 8,5 hod.	méně než 3 až 3 ¼ hod.	-5 ¼ hod.
Praha – Košice	18 hod.	7 ¼, 10 hod.	-11 ¾, -8 hod.

Srovnání počtu dálkových spojů ČSD/ČD na vybraných železničních trasách

Trasa	1921	2018	Rozdíl
Praha – Pardubice	7	59	+52
Praha – Brno	4	32	+28
Praha – Bratislava	3	8	+5
Praha – Budapest	2	7	+5
Praha – České Budějovice	3	23	+20
Praha – Plzeň	5	31	+26

Praha – Cheb	4	8	+4
Praha – Podmokly/Děčín	3	17	+14
Praha – Dresden	3	7	+4
Praha – Berlin	2	6	+4
Praha – Olomouc	3	33	+30
Praha – Ostrava	3	17	+14
Praha – Košice	2	2 až 3	0 až +1

17. 10. 2018 Oslavte s Českými drahami 100 let republiky a vydejte se na výlet

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30307/>)

České dráhy připravily ve spolupráci s organizátory národních oslav 100 let republiky na výroční víkend 27. a 28. října speciální slevovou nabídku, která umožní navštívit oslavy 100. výročí vzniku Československé republiky v Praze, ale také množství dalších akcí po celé republice, nebo se vydat s přáteli na obyčejný výlet. Sté narozeniny republiky tak můžete oslavit s národním železničním dopravcem. „České dráhy letos slaví se všemi občany naší země 100. výročí vzniku Československé republiky. Naše společnost je následovníkem Československých státních drah, které v podstatě vznikly ve stejnou chvíli, jako nová republika, v roce 1918. Při této příležitosti jsme letos připravili množství různých akcí, které výročí připomínají a samozřejmě nesmíme chybět ani při oslavách vzniku republiky 28. října 2018. Ke stým narozeninám republiky jsme se rozhodli dát všem občanům a návštěvníkům naší země malý dárek v podobě platnosti Skupinové víkendové jízdenky pro 5 osob bez ohledu na věk, tedy i pro 5 dospělých lidí. Všichni tak mohou s přáteli podniknout cestu do míst oslav nebo jen na příjemný podzimní výlet,“ říká k poskytnutí mimořádného zvýhodnění Skupinové víkendové jízdenky Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „Velmi si vážíme zapojení Českých drah do národních oslav společného století v Praze a především jejich akční nabídky jízdného pro cestující z různých regionů naší země do hlavního města. I díky tomu doufáme, že co nejvíce občanů přijede do Prahy na vyvrcholení národních oslav 100 let republiky, kde je čeká bohatý kulturní program – koncerty, výstavy, vojenské přehlídky, happeningy, dny otevřených dveří mnoha institucí nebo slavnostní otevření Národního muzea, kde bude od 28. října pro veřejnost vstup zdarma,“ uvedl hlavní koordinátor národních oslav s mottem „Oslavme společné století v Praze“ Robin Čumpelík.

Skupinová víkendová jízdenka, včetně regionálních variant, bude pro den 27. a 28. října platit mimořádně pro 5 osob bez ohledu na jejich věk. Ostatní podmínky jízdenek zůstávají v platnosti. Celostátní Skupinová víkendová jízdenka stojí 679 Kč, což představuje při společné cestě 5 cestujících jen 135,80 Kč na osobu za neomezené cestování ve 2. třídě vlaků ČD v daný den po celé České republice. V případě jednodenního výletu z Ostravska do Prahy, ale i z jiných regionů, to představuje necelých 70 Kč na osobu a směr jízdy.

České dráhy ve dnech 27. a 28. října posílí také vybrané ranní vlaky ve směru do Prahy. Budou to například spoje Hutník a Jan Perner z Ostravska, Sůlov z Valašska, Slovácký expres z Veselí nad Moravou a spoje Metropolitan z Brna s příjezdem do Prahy v dopoledních a v poledních hodinách. České dráhy navíc u příležitosti 100 let od vzniku Československé republiky a Československých státních drah připravily na dny 25. až 29. října výstavu ve Vládním salonku na 1. nástupišti pražského hlavního nádraží s názvem „100 let republiky a železnice“, která mapuje významné milníky v uplynulém století republiky, ČSD a ČD. Vstup na výstavu je zdarma a bude otevřena od čtvrtka do pondělí. V pracovní dny bude otevřeno od 10 do 19 hodin a o víkendu od 10 do 17 hodin.

17. 10. 2018 Staré za nové naráz. Oblouky mostu vymění dělníci unikátní metodou (Pňovanský most)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/most-zeleznice-prehrada-hracholusky-vymena-konstrukce-pji-plzen-zpravy.aspx?c=A181017_433441_plzen-zpravy_vb)

První ze tří nových oblouků železničního mostu nad přehradou Hracholusky je už připraven, aby se přetočil kolem své osy a zaujal místo původního oblouku. Unikátní výměnu staré konstrukce za novou



provádějí dělníci současně. Most Rámusák sloužil více než sto let. Velkou pozornost budí unikátní výměna staré konstrukce železničního mostu přes hracholuskou přehradu. Po týdnech příprav najel v úterý nad hladinu první nový oblouk. Ten teď technici spojí s obloukem původním, přetočí je kolem podélné osy a starou část odvezou k likvidaci.

Most nazývaný Rámusák sloužil více než sto let a opravu nutně potřeboval. Protože konstrukce byla značně zrezivělá, bylo potřeba ji před výměnou nejdříve zpevnit výztužným materiálem. Na plošině vybudované vedle koleje přímo u mostu připravili technici první ze tří nových oblouků. „Novou sestavenou konstrukci jsme přesunuli do osy koleje, kde už jsme měli připravené další vysouvací dráhy. Po teflonových deskách se pak dostala nad starý most,“ popsal stavbyvedoucí Martin Nožička. Teď se oba díly sepnou, otočí o 180 stupňů, stará část se vyveze pryč a pak se sešrotuje. Proces trvá dvacet až třicet dní a zopakuje se ještě dvakrát. Práci technikům může zkomplikovat počasí. Pokud by foukal silný vítr nebo se objevila námraza, museli by s montáží na čas přestat.

Železniční most se začal používat v roce 1901. Tvoří ho dva pilíře z kamenných kvádrů, jejichž výška včetně základů činí 44 metrů, a nábrežní opěry ze stejného materiálu. Opravy odstartovaly v červenci a vyjdou na zhruba 110 milionů korun. Zakázku vysoutěžilo sdružení firem SMP CZ a MCE Slaný. Nový most bude mít navíc lávku pro pěší a cyklisty. Vlaky z Plzně nyní jezdí přes Pňovany až do Stříbra, kde cestující přestoupí do náhradních autobusů. Jedna trasa vede ze Stříbra po kratší lince do Lomničky, Trpíst a Blahoust, druhá až do Bezdržic. Výluka na lokálce podle předpokladů potrvá do konce února příštího roku.



21. 10. 2018 Architektům se nelíbí přednádraží v Plzni, asfalt pryč žádaly ČD (Plzeň hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz ([https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/architektum-se-nelibi-prednadrazi-v-plzni-asfalt-pry-zadaly-cd/1677308](https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/architektum-se-nelibi-prednadrazi-v-plzni-asfalt-pry-zadaly-cd/))

Plzeňští architekti kolem spolku Pěstuj prostor požadují u nových staveb diskusi s odbornou i laickou veřejností. Nelíbí se jim například dokončovaný prostor před hlavním vlakovým nádražím, památkově chráněnou secesní výpravní budovou z roku 1907. Asfaltovou plochu, téměř bez zeleně a dalších vzhledných prvků, podle vedení města požadovaly České dráhy pro autobusy náhradní dopravy. Prostor postrádá smysl, který měl před více než 100 lety, kdy byl koncipován jako vstupní brána do města; dokončované řešení je velmi utilitární a promarněná šance, řekl ČTK architekt Petr Klíma. Podle jeho kolegy Marka Siváka tam nemusel být na celé ploše asfalt. "Předprostor se dal udělat i v dlažbě," uvedl. Podle architektů je na Západě běžné, že pěší i doprava fungují na jednom povrchu, který je vybudovaný z dlažby. Jako další příklad "betonové skvrny" uvedli plochu stovek metrů čtverečních betonové dlažby v části Skvrňany u bývalého obchodního střediska Volha, kde je jen pár stromů. "Na lavičkách tam nikdo neseď, je to strašně smutné místo," řekl Sivák. Peníze, které se ušetřily na kvalitním projektu, podle něho spolka nevzhledná dlažba, která navíc neplní environmentální funkce jako vsakování a využití dešťové vody. "Jde o projekt (obnova prostoru před nádražím), který je starý více než deset let," řekl náměstek primátora pro dopravu a životní prostředí Petr Náhlík. Podle něj tam stromy budou, ale nesázejí se v horkém létě, ale až na podzim. Tam, kde se projde podchodem od Americké třídy, je připravena výsadba asi 18 stromů, uvedl. "Nositelem projektu byly původně České dráhy, které byly majitelem objektů do července 2016, poté je převzala SŽDC. A zásadní podmínkou drah i policie tehdy bylo, aby v prostoru před nádražím mohly parkovat autobusy pro náhradní dopravu," uvedl Náhlík. I když vedle nádraží postaví město do konce roku autobusový terminál Šumavská, tak ten zcela zaplní běžná doprava. Železniční uzel Plzeň včetně nádražní budovy bude dále několik let přestavován a výluk bude ještě hodně. Kromě parkoviště pro autobusy tam bude 63 míst pro automobily.



Pěstuj prostor chce kvalitní architekturu v Plzni a veřejnou debatu k zásadním stavbám. K výzvě spolku, zveřejněné v září na webu a facebooku, se již připojily desítky osobností, odborníků i obyvatel. Iniciativa, která má za cíl zpříjemnit prostředí ve městě, vznikla po široké diskusi. "Skutečně kvalitních projektů je v Plzni stále jako šafránu. Přitom by mohly stát podobné nebo i menší peníze než

realizované projekty. Rozdíl je hlavně v přístupu, opravdu chtít to udělat dobře, participačně a s kvalitními architekty," dodal Sivák.

21. 10. 2018 Babiš: Stát nebude privatizovat dopravce ČD Cargo

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/babis-stat-nebude-privatizovat-dopravce-cd-cargo/1677362>)

Premiér Andrej Babiš (ANO) se dnes postavil proti úvahám privatizovat nákladního železničního dopravce ČD Cargo, jak o tom nedávno mluvil ministr dopravy za hnutí ANO Dan Ťok. "Nebudeme privatizovat ČD Cargo. Já jsem rozhodně proti," řekl Babiš v dnešním pořadu České televize Otázky Václava Moravce. Stát podle něho řídí své firmy dobře. Privatizaci nechtějí ani koaliční sociální demokraté, podle nichž by šlo o krok v rozporu s vládním programem. Předseda ČSSD Jan Hamáček to označil za chybu, podle něj Ťok postupuje proti vládnímu programu.

Ve vládním programu stojí, že kabinet nepřipustí privatizaci veřejných služeb ani podniků se státní účastí. Dopravce ČD Cargo je dceřinou společností státních Českých drah. "ČD Cargo se pohybuje na plně konkurenčním trhu. Příliv soukromých peněz má pomoci k dalším investicím, které potřebuje. A to třeba do nových lokomotiv nebo vagonů," citovaly minulý pátek ministra Ťoka Lidové noviny. O podobě privatizace a velikosti prodávaného podílu by měly podle ministerstva rozhodovat představenstvo a dozorčí rada mateřských Českých drah v příštím roce. Prodej se prý měl uskutečnit prostřednictvím nabídky akcií firmy na burze, dodaly LN. Nákladní doprava je nejužitečnějším oborem skupiny ČD. Společnost ČD Cargo v pololetí vykázala zisk 350 milionů korun.

21. 10. 2018 Přes dvacet mrtvých a 170 zraněných po železničním neštěstí na Tchaj-wanu

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2629253-sedmnact-mrtvych-a-osmdesat-zranenych-po-zeleznicnim-nesesti-na-tchajwanu>)

Na severovýchodě Tchaj-wanu vykolejil vlak. Při nehodě zahynulo nejméně 22 lidí a dalších 170 utrpělo zranění. Informovala o tom agentura Reuters s odkazem na vládní úřady. Při neštěstí se převrátilo několik vagonů. Pobřežní železnici mají v oblibě i turisté. K neštěstí došlo v neděli odpoledne v okrese I-lan. Místní vláda uvedla, že na místo už dorazili záchranáři. Zasahují zde rovněž hasiči a armáda. Podle tchajwanské agentury zůstává asi třicet lidí nadále uvězněných v osmi vykolejených vagoncích. Vysokorychlostní vlak měl mířit z Tchaj-peje na východ do Tchaj-tungu. Vezl celkem 366 pasažérů. Zatím není jasné, co vykolejení vlaku způsobilo, ale svědci řekli místním médiím, že nejprve slyšeli rány, pak přišly jiskry a kouř. „Vlak byl ve velmi dobrém stavu,“ uvedl zástupce železnice. Tchaj-wan má rozsáhlou železniční síť. Každý den využije tohoto způsobu dopravy na půl milionu osob.



22. 10. 2018 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Řetenice

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/181022vyhlaska.pdf>)

Cílem stavby je kompletní rekonstrukce žst. Řetenice, včetně výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, její peronizace a zajištění bezbariérového přístupu na nově vzniklá nástupiště. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, resp. možnost obsluhy vleček zaústěných do stanice v nákladní dopravě. Všechna nástupiště budou mít hrany ve výšce 550 mm nad TK (bude se jednat o nástupištní hrany u kolejí č. 1, 2, 3), přístupná bezbariérově buď s využitím stávající zastřešené lávky doplněné o výtahy pro imobilní občany. Součástí stavby je dále rekonstrukce mezistaničního úseku Řetenice – Oldřichov u Duchcova (po km 21,964, kde navazuje stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina“, jejímž cílem je zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 80 km/h na cca 120 km/h a odstranění staveb a zařízení vyžilých. Náplní stavby je rekonstrukce dílčích částí stanice v rozsahu, potřebném pro dosažení uvedeného cíle stavby a uvedeného mezistaničního úseku.

23. 10. 2018 Fantova budova patří SŽDC, soud zamítl odvolání Grandi Stazioni (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/fantova-budova-patri-szdc-soud-zamitl-odvolani-grandi-stazioni/1678046>)



Italská firma Grandi Stazioni podruhé neuspěla se žalobou o určení vlastnictví Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Městský soud v Praze dnes potvrdil loňské rozhodnutí prvoinstančního soudu a zamítl odvolání italské firmy Grandi Stazioni, která se domáhala určení, že budova nadále patří Českým drahám (ČD), nebo státu, od kterých měla budovu pronajatu. Žalobce může proti rozhodnutí podat dovolání. Firma v žalobě zpochybňovala převod nádraží na SŽDC a chtěla, aby soud určil, že nádraží stále patří ČD, které dříve budovu vlastnily, nebo státu, za který SŽDC vykonává správu objektu. Podle italské společnosti převod trpěl vadami, jelikož smlouva mezi ČD a SŽDC neměla dostatečně určenou kupní cenu a je proti evropským pravidlům o veřejné podpoře.

Prvoinstanční soud loni v září zamítl žalobu s odůvodněním, že prokazatelným majitelem budovy je SŽDC, která je uvedena v katastru nemovitostí a uhradila kupní cenu za objekt. Grandi Stazioni se proti tomu odvolala, senát odvolacího soudu ovšem dnes její odvolání zamítl. Podle odůvodnění odvolacího soudu neexistuje dostatečný právní zájem na určení vlastnictví, protože současně je veden jiný soudní spor, ve kterém společnost žádá po SŽDC zaplacení jistiny a smluvních pokut k budově, kde by otázka vlastnictví budovy měla být řešena jako předběžná. Otázkou, kdo je vlastníkem, se odvolací soud věcně nezabýval. Právní zástupce Správy železniční dopravní cesty Jiří Dukát rozhodnutí soudu uvítal a věří, že rozhodnutí pomůže i v dalších souvisejících soudních sporech, které italská firma se SŽDC ve věci hlavního nádraží vede. Zároveň podotkl, že podle něj je tím v této věci definitivně rozhodnuto. "Myslím si, že je to finální rozhodnutí, protože zcela odpovídá judikatuře Nejvyššího soudu, a tudíž podle nás není důvodné dovolání," dodal.

Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. To se jí ale nepodařilo a SŽDC následně odmítla pronájem prodloužit. Krok správy železnic vyvolal soudní spory a přerušil rekonstrukci. Firma Grandi Stazioni vede se SŽDC u soudu celkem čtyři spory. Kromě vlastnictví historické Fantovy budovy Grandi Stazioni napadla převod nové odbavovací haly na správu železnic. Třetí žaloba se týká náhrady více než 770 milionů jako náhrady za investované peníze při rekonstrukci nádraží. Z této sumy SŽDC firmě loni vyplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady na částečnou rekonstrukci nádraží. Společnost pak snížila požadovanou sumu na zhruba 210 milionů korun. Poslední žalobou se firma domáhá zhruba 1,26 miliardy korun za ušlý zisk z dalšího pronájmu nádražních prostor.

24. 10. 2018 O víkendu se posouvá čas, změna ovlivní osm dálkových vlaků i regionální spoje ČD kolem Prahy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30311/>)

V noci ze soboty 27. na neděli 28. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude osm nočních dálkových vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Změna se dotkne také regionálních vlaků v pražské aglomeraci. Vlaky tzv. „nočního pražského rozjezdu“ budou z metropole odjíždět ve 2:30 už podle nového času.

Dálková doprava – vlaky hodinu počkají na nový čas

Na území České republiky se změna času dotkne celkem osmi nočních dálkových spojů, které budou uprostřed noci ve vhodných stanicích hodinu stát a odjedou z nich už podle nového, středoevropského („zimního“) času. České dráhy zároveň zajistí vzájemný přechod lůžkových a lehátkových vozů mezi těmito vlaky a budou tak jako obvykle zajištěna všechna plánovaná přímá spojení.

Přehled dálkových vlaků ČD, které ovlivní přechod na středoevropský čas

- EN 406 Chopin Wien – Warszawa vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:03 hod. středoevropského času (SEČ).
- EN 407 Chopin Warszawa – Wien vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:27 hod. SEČ.
- EN 442 Slovakia Humenné – Praha vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 03:33 hod. SEČ.
- EN 443 Slovakia Praha – Humenné vyčká ve stanici Ostrava hl.n. a odjede v 02:09 hod. SEČ.

- EN 444 Bohemia Košice – Praha vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 03:51 hod. SEČ
- EN 445 Bohemia Praha – Košice vyčká ve stanici Olomouc hl.n. a odjede v 02:06 hod. SEČ
- EN 476 Metropol Budapest – Praha vyčká ve stanici Brno hl.n. a odjede v 02:46 SEČ
- EN 477 Metropol Praha – Budapest vyčká ve stanici Brno hl.n. a odjede v 03:15 SEČ

"Noční pražský rozjezd" – vlaky z Prahy hodinu počkají a pojedou už podle nového času

Víkendový posun času se dotkne také regionálních spojů v okolí Prahy. Vliv bude mít konkrétně na spoje tzv. „nočního pražského rozjezdu“, tedy vlaků, které ve 2:30 ráno odjíždějí z pražského hlavního nádraží do několika důležitých směrů (směrem do Kolína přes Český Brod i Nymburk, do Kralup nad Vltavou, Mělníka, Kladna, Berouna, Benešova u Prahy a Čerčan přes Vrané nad Vltavou). Vlaky, které se před půl třetí ráno sjíždějí na pražském hlavním nádraží, pojedou jako obvykle a na své trase v souvislosti se změnou času nikde čekat nebudou. V opačném směru ven z Prahy budou všechny tyto vlaky odjíždět už podle nového času, tedy ve 2:30 SEČ. Soupravy tak fakticky budou na hlavním nádraží hodinu stát a díky tomu je budou moci využít nejen cestující, kteří přijdou na odjezd ještě podle původního letního času, ale i ti, kteří vyrazí na odjezd už podle pozdějšího středoevropského času.

24. 10. 2018 Více dopravců při jedné cestě vlakem? Vláda chce zavést jednotné jízdenky

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2632187-vice-dopravcu-pri-jedne-ceste-vlakem-vlada-chce-zavest-jednotne-jizdenky>)

Vláda chce systém jednotných jízdenek na železnici. Jeho zavedení a pětiletý provoz bude stát 254 milionů korun. Systém jednotného tarifu budou muset využívat všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů. Vyplývá to z návrhu novely zákona o drahách, který ve středu schválila vláda. Novela zároveň umožní vstup zahraničních dopravců na tuzemský železniční trh, aniž by měli sídlo v České republice. Nově jim bude stačit sídlo v některé ze zemí Evropské unie. Podle dřívějších vyjádření ministerstva dopravy by měl být systém jednotného tarifu hotov do roku 2020. Stát chce umožnit cestujícím využívat vlaky více dopravců při jedné cestě na jedinou jízdenku a postoupit tak při liberalizaci trhu.

Systém jednotného tarifu budou muset využívat všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů. Výši jízdného budou určovat cenové předpisy. Vedle povinné účasti dopravců, kteří obsluhují vybrané tratě na základě smlouvy o veřejné službě, se budou moci dobrovolně do systému připojit dopravci i na tratích, na kterých jezdí na vlastní komerční riziko. To v současnosti platí například na trati mezi Prahou a Ostravou. RegioJet změny uvítal, zejména pak posun v nastavování jednotných jízdenek. Podle společnosti je obzvlášť důležitý v okamžiku, kdy jsou vedeny jednání o nových smlouvách v regionální dopravě po roce 2019. „Doposud celý proces zdržovaly zejména České dráhy. Je dobře, že stát v tomto převzal iniciativu a posouvá zavedení jednotné jízdenky s konkrétními termíny kupředu,“ podotkl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. České dráhy kritiku odmítly s tím, že pravidla jednotných jízdenek a rozúčtování tržeb z nich určuje koordinátor dopravy, nikoli dopravci. „České dráhy již dávno uznávají jízdné jiných dopravců v rámci integrovaných dopravních systémů měst a krajů. Umíme to tedy a také to děláme,“ poznamenal mluvčí společnosti Radek Joklík. Současné kroky vlády společnost rovněž uvítala.

Další část novely upravuje povinnosti provozovatele dráhy, které by měly předejít případné diskriminaci a střetu zájmů ze strany provozovatelů dráhy vůči dopravcům. Zavádí například neslučitelnost funkcí ve volených orgánech provozovatele dráhy a dopravce nebo vyloučení vzájemného poskytování půjček. Návrh mimo jiné zavádí povinnost zřídit odštěpný závod, pokud provozovatel dráhy na ní funguje i jako dopravce. Odštěpný závod by pak měl při organizování provozu postupovat nezávisle. O systému jednotného jízdného se hovoří několik let. Stát zadal vybudování a provoz systému státnímu podniku Cendis. Nejdříve by celosíťové jízdenky měly platit na železnici, postupně by se ale systém mohl rozšířit do autobusové nebo integrované dopravy.

25. 10. 2018 Cestující na železnici stále přibývají, České dráhy proto posilují vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30313/>)

Za tři čtvrtletí letošního roku národní dopravce přepravil 133,7 milionu osob. Příklon cestujících k železniční dopravě, který trvá již několik let, tak pokračoval i ve třetím čtvrtletí. Téměř dvouprocentní

meziroční zvýšení počtu zákazníků pak České dráhy zaznamenaly v září, kdy začaly platit nové státní slevy pro děti, studenty a seniory nad 65 let. „Jen v září s námi cestovalo přes 15,5 milionu lidí. To je o zhruba dvě procenta víc než loni. Nepochybně se v tom odrážejí i nové slevy, které občanům od prvního září poskytuje stát. Až 40 % zákazníků, kteří s námi v září cestovali, totiž využilo právě tyto státní slevy. Na komplexní hodnocení dopadu zavedení nových slev je nicméně ještě brzy, protože teprve v říjnu se plně projeví zahájení akademického roku a cestování vysokoškoláků,“ říká náměstek generálního ředitele pro obchod a člen představenstva ČD Michal Štěpán.

České dráhy posílily vlaky až tisícem míst navíc

„Rostoucí počet cestujících v 1. pololetí letošního roku a další nárůst zákazníků letos v září nás vedl k trvalému posílení dálkových vlaků hlavně mezi Prahou a Moravou. Postupně od poloviny září jsme prodloužili nejvytíženější vlaky o další vozy na linkách Ex 1 a Ex 2 z Prahy na Ostravsko a na Valašsko a od poloviny října také na lince R 18 Praha – Luhačovice. Na tyto výkony jsme nasadili v červnu zakoupené moderní vozy z Rakouska,“ upozorňuje Michal Štěpán a dodává: „Od pátku do neděle, kdy jsme zaznamenali největší nárůsty zájmu o cestování, jsme plánovanou kapacitu vlaků rozšířili skoro o tisíc míst denně. Kromě toho nasazujeme další posilové vozy podle aktuální poptávky u jednotlivých vlaků, například podle počtu prodaných rezervací, ale často řadíme vozy i ad hoc již během jejich jízdy. Například v pátky a neděle nabízíme další dodatečnou kapacitu v mimořádných posilových vozech. Je to přibližně další tisícovka míst k sezení. Dohromady jsme tak zatím rozšířili kapacitu vlaků v exponované dny skoro o dva tisíce míst k sezení navíc.“

Mezi vlaky s trvale zařazenými dodatečnými vozy patří například expresy Cracovia, Landek nebo Jan Perner mezi Prahou a Ostravskem, spoje Hradčany a Fatra z Prahy na Valašsko a do slovenské Žiliny a některé vlaky na lince R 18 Praha – Luhačovice. Některé spoje jsou posilovány celotýdenně, jiné pak od pátku do neděle, kdy byl zaznamenán největší nárůst cestujících. Operativní posilové vozy jsou pak řazeny do různých vlaků podle obsazenosti. Nejčastěji jsou tak o víkendech posilovány vlaky mezi Prahou a Ostravskem a Valašskem, od října jsou pak dodatečné posilové vozy často zařazeny i do některých vlaků mezi Prahou a Plzní nebo Prahou a jižní Moravou (spoje Metropolitan). Také v novém jízdním řádu platném pro příští rok se počítá s trvalým zvýšením nabízené kapacity míst na některých linkách. Půjde především o spoje mezi Prahou a Ostravskem, Valašskem a jižní Moravou (Brno) a více vozů dostanou i nejvytíženější vlaky z Prahy na jih nebo západ Čech.

25. 10. 2018 Komplikace pro historické vlaky, do nového tunelu nesmí parní lokomotivy (tunel Ejovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/parni-lokomotiva-slechticna-tunel-u-plzne-kysice-zeleznice-vlak-pxt-plzen-zpravy.aspx?c=A181022_434571_plzen-zpravy_vb)

Do nejdelšího železničního tunelu v České republice u Plzně nesmí historické parní lokomotivy. Členové plzeňského Iron Monument klubu budou muset pro parní Šlechtičnu sehnat jinou lokomotivu, která ji tunelem protáhne. Tím bude historická jízda nákladnější a časově náročnější. V polovině listopadu projede nejdelším železničním tunelem v České republice první vlak. Cestující to jistě ocení, protože souprava zdolá trasu z Plzně do Rokycan až o deset minut dřív než nyní.

Těžkou hlavu z nového tunelu ale mají nadšenci, kteří v Plzni udržují při životě historické parní lokomotivy. Podle nejnovějšího rozhodnutí Správy železniční dopravní cesty nesmí vjet do tunelu u Plzně roztočená parní lokomotiva, která vlastní silou táhne vlak. „Parní lokomotiva s provozuschopným kotlem a ohněm na roštu smí do tunelu vjet pouze za podmínky, že nebude vyvíjet tažnou sílu,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty Radka Pistoriusová. Rozhodnutí je součástí i oficiálního platného dokumentu Prohlášení o dráze celostátní a regionální.

Zbyněk Mikudík je topičem historické parní rychlíkové lokomotivy s přezdívkou Šlechtična, kterou opečovávají nadšenci z plzeňského Iron Monument klubu. „Pokud nebudeme smět vlastní silou projet tunelem, bude to pro parní historické vlaky velká komplikace. Budeme si muset pronajmát dieselovou nebo elektrickou lokomotivu, která vlak vedený parním strojem tunelem protáhne. Připojení a odpojení další lokomotivy od historické soupravy může znamenat při jedné cestě až hodinové zdržení a navíc budeme platit za pronájem pomocné lokomotivy a jejího strojvůdce. Jízdy historických vlaků z Plzně na Prahu, kam jezdíme často, budou o tisíce korun nákladnější,“ popsal Mikudík. Historici ve svých sbírkách nemají žádnou vlastní dielelektrickou nebo elektrickou lokomotivu, která by parní vlak tunelem protáhla. Navíc parní vlak není možné jen připojit k jinému běžnému vlaku, který bude tunelem pravidelně jezdit.

Protože po zprovoznění obou tubusů 4 150 metrů dlouhého tunelu u Plzně stavbaři vytrhají koleje na současné trati mezi Plzní a Chrástem, nebude pro parní lokomotivy k dispozici nejjednodušší

náhradní trasa pro objetí tunelu. „Musíme brát v úvahu, že Šlechtična je velká rychlíková parní lokomotiva. Po kolejích je teoreticky nejkratší možná alternativa pro cestu z Plzně do Rokycan mimo tunel jízda z krajské metropole do Nezvěstic a pak po lokální trati přes Mirošov do Rokycan. Jenže na lokální trať Šlechtična nemůže, jsou tam velké výškové rozdíly i malé poloměry oblouků, na které není stavěná. Neprojela by je,“ krčí rameny Zdeněk Mikudík.

Zatím do všech železničních tunelů v České republice parní lokomotivy mohou jezdit vlastní silou. Dokonce i do tunelů takzvaného Nového spojení v Praze, nebo i do tunelu u Hořovic na trati Praha – Plzeň. „Mrzí nás, že nikdo při projektu tunelu nevzal parní lokomotivy v úvahu. Probíhalo sice připomínkové řízení, do něhož jsme však nevstupovali, neboť jsme po celou dobu stavby tunelu byli informováni, že bude parním lokomotivám umožněn průjezd sníženým výkonem a rychlostí. Nyní bylo bohužel rozhodnuto projíždění parních lokomotiv vlastní silou neumožnit,“ řekl Mikudík. Správa železniční dopravní cesty uvedla, že historici od nich dostávali informace, jaká omezení budou platit pro parní vlaky v novém tunelu. Radka Pistoriusová řekla, že teprve až po zprovoznění obou tubusů budou moci v tunelu u Plzně prověřovat možnost jízdy činné parní lokomotivy. „Je to s ohledem na veškerá protipožární opatření v tunelu, v němž budou bezpečnost hlídat i čidla a kamery. První prověřování se připravuje do tunelu u Plzně na začátek příštího roku,“ vysvětlila Pistoriusová.

Nadšenci do záchrany parních lokomotiv nechtějí podle svých slov připravit veřejnost o atraktivní jízdy historických vlaků. Teď propočítávají, o kolik se prodlouží a prodraží tradiční jízdy vlaků s parní lokomotivou z Plzně na Karlštejn nebo Křivoklát, když budou potřebovat k průjezdu tunelem ještě jednu lokomotivu navíc pro protažení parního vlaku. „Když pojedou Mikulášský vlak z Plzně do Holoubkova, podle hrubých odhadů se jízda protáhne asi o dvě hodiny a náklady budou minimálně o 15 tisíc korun navíc, jestli to bude vůbec stačit,“ zhruba odhaduje Mikudík.

Omezení pro parní lokomotivy ale není jediná věc, se kterou musejí dopravci ve čtyřkilometrovém tunelu mezi Kyšicemi a Plzní počítat. Z prohlášení o dráze vyplývá, že do tunelu budou smět vjíždět vlaky osobní dopravy jen s vozy, které mají uzavřený systém WC. V případě průjezdu vlaku se staršími vagony, kde jsou odpady z toalet otevřené a exkrementy padají přímo do kolejiště, budou muset osádky vlaků zaručit, že po dobu jízdy tunelem nebudou cestující používat sociální zařízení.

První vlak s cestujícími by měl jižním tubusem tunelu projet 15. listopadu. Oba tubusy začnou vlaky využívat nejpozději od 9. prosince, kdy začne v České republice platit nový jízdní řád.

25. 10. 2018 Sto let republiky připomene lokomotiva, která bude propagovat Českou republiku u nás i v zahraničí (380.004)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30315/>)

Agentura CzechTourism a České dráhy uvedly u příležitosti oslav 100 let republiky do neobvyklého propagačního designu lokomotivu 380.004, která dopravuje vlaky do Budapešti, Bratislavy, Vídně nebo Lince. Stroj tak bude propagovat naši republiku u našich sousedů. Na víkend 27. a 28. října připravily obě organizace i další akce: výstavu „100 let republiky a železnice“ a „Masaryk a železnice“ a pro návštěvníky národních oslav v Praze, ale i v dalších místech naší země, speciální slevu u Skupinových víkendových jízdenek.

„Železnice neodmyslitelně patří k historii našeho státu. Většina státníků, ale i občanů Československa využívala při jeho vzniku právě železniční dopravy. I proto jsme ve spolupráci s národním dopravcem Českými drahami ozdobili jednu z lokomotiv grafikou projektu Společné století – www.spolecnestoleti.cz. Pod heslem ‚Jedeme v tom spolu‘ chceme přimět občany České i Slovenské republiky, aby nasedli do vlaků Českých drah a rozjeli se do Prahy na pestré oslavy a připomínky sta let od založení Československa. Čeká je znovuotevření budovy Národního muzea, výstava ke sto letům automobilismu, koncerty a dny otevřených dveří napříč všemi státními orgány. V neposlední řadě jsme připravili velkolepý tematický ohňostroj, který budou moci návštěvníci sledovat v centru Prahy. Všechny tyto akce jsou pro občany obou republik zdarma. Jedná se o pomyslný dárek od institucí, které Národní oslavy 100 let republiky v Praze organizují. CzechTourism marketingově a mediálně projekt Společné století zastřešil,“ uvádí Lukáš Bajer, vedoucí projektu Společné století.

„České dráhy letos slaví 100. výročí vzniku Československé republiky. Naše společnost je nástupcem Československých státních drah, které vznikly vlastně ve stejný okamžik, jako nová republika a dnes jsme hrdým národním dopravcem. Je proto přirozené, že úzce spolupracujeme s CzechTourismem na propagaci naší země a jejím poznávání v zahraničí i u nás doma. Polep lokomotivy, která bude propagovat naši zemi i na mezistátních linkách, je proveden v designu státní vlajky České republiky. Křest této lokomotivy je jen jedním z konkrétních příkladů, jak se národní dopravce zapojuje do oslav,

kteří v těchto dnech vrcholí," říká k účasti českých drah na oslavách 100. výročí republiky Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Lokomotivy řady 380 denně dopravují řadu expresů z Prahy do Bratislavy a Budapešti, z Prahy do Lince, z Bohumína do Budapešti, nebo z Bohumína do Vídně. Na tyto trasy bude vypravována také lokomotiva 380.004 v národních barvách.

Na národní oslavy v Praze vlakem se slevou

„K oslavám patří dárky, a proto nabídneme všem, kteří se vydají na národní oslavy v Praze nebo na oslavy v jiných místech, nebo si jen vyrazí v tento sváteční víkend na běžný výlet, mimořádnou slevu na cestování. Skupinovou víkendovou jízdenku lze v tyto dny použít mimořádně až pro 5 dospělých osob. Celostátní Skupinová víkendová jízdenka stojí 679 Kč, což představuje při společné cestě 5 cestujících jen 135,80 Kč na osobu za neomezené cestování ve 2. třídě vlaků ČD v daný den po celé České republice. V případě jednodenního výletu z Ostravska do Prahy, ale i z jiných regionů, to představuje necelých 70 Kč na osobu a směr jízdy. Při kratších cestách v regionech lze využít i levnější regionální varianty jízdének. A pokud mluvíme o zvýhodněném cestování pro všechny, musím připomenout i nasazení několika desítek posilových vozů, čímž chceme přispět k zajištění komfortu cestování při zvýšeném náporu cestujících," upozornil na postoj národního dopravce Michal Štěpán. Skupinová víkendová jízdenka, včetně regionálních variant, bude tedy pro dny 27. nebo 28. října platit mimořádně pro 5 osob bez ohledu na jejich věk. Ostatní podmínky jízdének zůstávají v platnosti.

České dráhy kvůli národním oslavám v Praze ve dnech 27. a 28. října posílí také vybrané ranní vlaky ve směru do hlavního města. Více vagónů budou mít například expresy Hutník a Jan Perner z Ostravska, Sůľov z Valašska, Slováký expres z Veselí nad Moravou a spoje Metropolitan z Brna s příjezdem do Prahy v dopoledních a v poledních hodinách.

Výstavy i nostalgické vlaky

České dráhy navíc u příležitosti 100 let od vzniku Československé republiky a Československých státních drah připravily na dny 25. až 29. října ve Vládním salonku na 1. nástupišti pražského hlavního nádraží dvě výstavy s názvy „100 let spolu republika a železnice“ a „Masaryk a železnice“. Je známé, že náš první prezident cestoval vlakem velmi často. Také z exilu v prosinci 1918 se vrátil vlakem po trase Rakousko – České Budějovice – Praha, což připomene mimořádná jízda nostalgického vlaku s účastníky v dobových kostýmech ve dnech 20. a 21. prosince. Známý je také salonní vůz Aza 080, který obdržel prezident Masaryk v roce 1930 jako dar k 80. narozeninám, a který později využívali i další českoslovenští prezidenti. Vstup na výstavy je zdarma a budou otevřeny od čtvrtka do pondělí, v pracovní dny od 10 do 19 hodin a o víkendu od 10 do 17 hodin.

V neděli 28. října vyjede také mimořádný nostalgický vlak s parní lokomotivou v trase Praha hl. n. – Beroun – Křivoklát – Lužná u Rakovníka, který dopraví zájemce o oslavy výročí republiky s programem na hrad Křivoklát. Plánovaná je také jízda nostalgické soupravy z Lužné u Rakovníka, kde sídlí železniční muzeum Českých drah, do Stochova u Lán, kam jezdil prezident Masaryk, a kde byla řízena i zvláštní prezidentská čekárna.

25. 10. 2018 Leo Express přepravil během tří čtvrtletí o čtvrt milionu cestujících více než loni

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-prepravil-behem-tri-ctvrtleti-o-ctvrt-milionu-cestujicich-vice-nez-loni-1352823>)

Český soukromý dopravce Leo Express přepravil svými vlaky během prvních tří čtvrtletí letošního roku více než 1,1 milionu cestujících, což je o více než čtvrt milionu více než za stejné období v loňském roce. Sdělil to mluvčí dopravce Emil Sedlařík. Nárůst počtu cestujících hlásí i další dopravci. Ke zvýšení počtu cestujících přispělo podle Sedlaříka mimo jiné i spuštění přepravy v Německu nebo do polského Krakova. „V rámci našich spojů zákazníci oceňují kvalitní služby, které poskytujeme, ať jsou to moderní vlaky, klimatizace, wi-fi nebo obsluha na palubě, a také návaznost našich spojů, například na door-to-door minibusy z Přerova do Zlína či Luhačovic nebo autobusové spoje do Drážďan a Mnichova," uvedl mluvčí. Češi využívají železniční dopravu stále více, nárůst počtu cestujících během letošního roku oznámili i další velcí vlakoví dopravci. Vlaky Českých drah (ČD) přepravily během tří čtvrtletí letošního roku 133,7 milionu cestujících, což je zhruba o 2,8 milionu více než za stejné období loni. Žlutými vlaky RegioJet cestovalo do konce září 4,3 milionu lidí, meziročně o 860 tisíc více. Český soukromý dopravce Leo Express zahájil svůj provoz v roce 2012 na lince Praha – Ostrava. V současnosti provozuje síť vlakových i autobusových spojení v sedmi zemích střední a východní Evropy.

25. 10. 2018 Nové vedení Českých drah už úraduje. Zrušilo dva odbory a chystá další změny

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nove-vedeni-ceskych-drah-uz-uraduje-zrusilo-dva-odbory-a-chysta-dalsi-zmeny-1352825>)

České dráhy po nástupu nového vedení zrušily v rámci generálního ředitelství dva odbory, další změny v organizační struktuře navíc mohou následovat. Podnik tím chce zefektivnit chod firmy a ušetřit na režijních nákladech, které v současnosti dosahují miliardy korun. V rozhovoru to řekl generální ředitel společnosti Miroslav Kupec. Podle něj zatím změny ušetřily několik milionů korun. Usporná opatření provedl nový šéf státního dopravce také v dceřiných firmách. Podle Kupce by změny v organizační struktuře měly přispět k efektivnějšímu fungování společnosti a přizpůsobit ho k současnému stavu firmy i na železničním trhu. „V minulosti to bylo často obráceně, že se organizační struktura přizpůsobovala lidem, kteří přicházeli do vedení společnosti,“ uvedl Kupec. K režijním nákladům ve společnosti patří výdaje související se zajištěním činnosti několika stovek zaměstnanců společnosti v Praze i v regionech. Jedná se například o mzdy, nájemné, energie nebo vybavení zaměstnanců. Podnik například sjednotil posty obchodních ředitelů, které měla společnost dosud dva, jeden měl na starosti komerční a dálkovou dopravu, druhý regionální vlaky. Vedle změn okolo obchodních ředitelů skončil mimo jiné také odbor správní, jehož činnosti byly zařazeny do odboru správy majetku.

V zeštíhlování budou dráhy nejspíš pokračovat. „Myslím že tu máme velkou rezervu, nyní proto bude pokračovat kontinuální proces, kdy budeme posuzovat, zda některé činnosti nejsou duplicitní, zda neděláme něco zbytečně nebo nemáme někde zbytečně moc lidí,“ dodal Kupec. Vedle zefektivnění generálního ředitelství dráhy po nástupu Kupce pozměnily i složení dceřiných firem Českých drah, u kterých zeštíhlily dozorčí rady. Například u nákladního dopravce ČD Cargo se počet jejich členů snížil z devíti na šest. Personální změny se uskutečnily také ve vedení některých dceřiných firem. Novým předsedou představenstva ČD-Telematika se stal David Wolski, který nahradil Miroslava Řezníčka. Do čela Výzkumného ústavu železničního pak byl jmenován Martin Bělčík, který nahradil Františka Bureše.

Miroslav Kupec v září nahradil na pozici předsedy představenstva i generálního ředitele Českých drah Pavla Krtka. Spolu s Krtkem skončili ve vedení také Martin Bělčík a Ludvík Urban. Dočasně byl do představenstva jmenován dosavadní ředitel odboru koncepce a rozvoje dopravy Radek Dvořák. Třetím členem zodpovědným za úsek osobní dopravy je Michal Štěpán. Do skupiny České dráhy patří vedle osobního dopravce také ČD Cargo, ČD Telematika nebo Výzkumný ústav železniční. Skupině v prvním pololetí klesl zisk na 262 milionů korun, což je meziročně o 275 milionů méně. Tržby skupiny se ale meziročně zvýšily zhruba o 618 milionů na 17,35 miliardy korun.

26. 10. 2018 Zatracovaný Orchestrion dostal naloženo víc, než k čemu byl stvořen (řada 810)

Zdroj: iDNES.cz (https://technet.idnes.cz/motorovy-vuz-rady-m152-0-0bd/tec-technika.aspx?c=A181022_231707_tec-technika-erp)

Orchestrion, Šukafon, Skleník, Plevel a řadu dalších přezdivek si vysloužil motorový vůz řady M 152.0. Když už mu někdo přišel na jméno, tak příliš lichotivé nebylo. Přesto odehrál tento dřič významnou roli na tuzemských vedlejších tratích. A stále jezdí. Klasiku našich vedlejších tratí představoval od přelomu 40. a 50. let dvounápravový motorový vůz řady M 131.1 zvaný Hurvínek, vyráběný v letech 1948 až 1951 a 1954 až 1956 v počtu 549 exemplářů. Prvním, ale nevydařeným pokusem o jeho náhradu z konce let padesátých byl krásně zaoblený čtyřnápravový motorák řady M 240.0, tzv. Singrovka. Těch vzniklo 122 kusů, ale očekávání nenaplnily. O co byly Singrovky pohodlnější, o to větší nespolehlivostí trpěly.

Druhý pokus o modernizaci lokálních tratí odstartoval přibližně o jednu dekádu později. Na konci šedesátých let zadalo ministerstvo dopravy Vagonce Studénce vývoj malého dvounápravového a většího čtyřnápravového motoráku. Malé se plánovaly nasadit na tratě s délkou do 30 km a s malými přepravními objemy (ideální konfigurace jeden motorák + případně jeden přívěsný vůz), velké měly mimo jiné nahradit Hurvíny na delších a exponovanějších vedlejších tratích. Nové dvounápravové motoráky pak byly označeny řadou M 152.0 a ty čtyřnápravové řadou M 475.0. Kvůli



plánovanému rozdělení přepravních výkonů dle charakteru příslušných místních tratí na dva jmenované vozy se u malého M 152.0 původně počítalo s výrobou pouze 162 kusů. Jenže pak se stalo něco, co tyto plány zcela rozbouralo.

Výroba M 152.0 pro ČSD (Československé státní dráhy) běžela nejprve v letech 1975 až 1978. Mezitím dospěl do stavu vhodného pro sériovou výrobu i M 475.0,

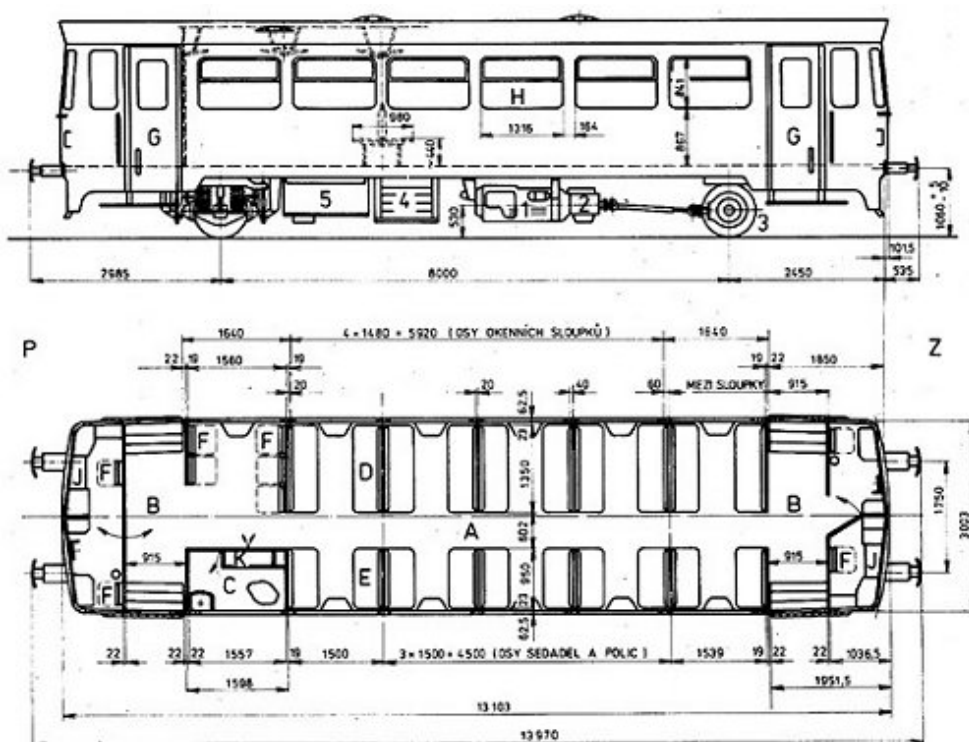
pojmenovaný podle zvuku motoru Chrochtadlo a testovaný zatím ve dvou prototypech. Tento velký motorák však padl za oběť centrálně řízeného hospodářství, kdy subdodavatelé stěžejních částí (především motoru) neměli kvůli probíhající výrobě především pro Sovětský svaz zájem vrhat se do dalších akcí. V letech 1981 až 1984 byla proto výroba M 152.0 obnovena. Celkem tak těchto motoráků vzniklo pro ČSD neuvěřitelných 678 kusů. K tomu musíme připočítat dva exempláře M 152.5 pro široký rozchod 1 520 mm. Motorové vozy řady M 152.0, v roce 1988 přeznačené na řadu 810, se tak staly nejen nejpočetnějšími motorovými vozy ČSD v celé jejich historii, ale i nejpočetnějšími trakčními vozidly tohoto dopravce vůbec. A právě v množství a s ním souvisejícím nasazením i na tratích, kde se s nimi původně nepočítalo a vůbec tam kvůli své koncepci nepatřily, tkví i převládající averze vůči nim a celá kupa nelichotivých přezdívek. Zpravidla na dlouhých tratích totiž hrozilo, že člověk zděvením a případně se ještě navíc uvaří. Ani strojvůdcům nebylo do smíchu, na druhou stranu si prý někteří z nich uvědomili kvalitu vozů 810 po příchodu motorových jednotek 814 RegioNova.

Motor a převodovka z autobusu

Motorák M 152 však obdržel i minimálně jednu přezdívku neutrální, a to Autobus. Důvod byl zcela prozaický, kvůli urychlení vývoje, dostupnosti náhradních dílů a jednodušším opravám vybrala Vagonka pro jeho pohon vodou chlazený vznětový čtyřdobý šestiválec Liaz ML 634 a upravenou hydromechanickou automatickou převodovku Praga 2 M 70 z autobusů Karosa ŠM 11. Převodovka Praga 2 M 70 měla u motoráku mechanicky zablokováno zařazení zpátečky, směr jízdy se zde mění reversační převodovkou u hnací nápravy (drážní vozidlo musí jezdit plnohodnotně oběma směry).

Vodní chlazení přinášelo oproti starším Hurvínkům jistá úskalí při odstavení motoráku v mrazivém počasí. V zimním období se musel podle předpisu motorový vůz po skončení jízdy chránit před mrazem odstavením do vytápěného depa. Ale to se lehce napíše, a pak se stane, že se všechna vozidla do depa nevejdou, protože ta byla přednostně užívána k údržbě a opravám. Nebo dokonce depo nikde! Proto byl v zimě ve službě „protáčeč“, který průběžně startoval a stopoval motory (protáčeč) a udržoval tak lokomotivy a motorové vozy na venkovním stání teplé (to se při velkých mrazech děje i dnes). Až někdy na přelomu tisíciletí se začaly původní vytápěcí agregáty VA20 postupně nahrazovat agregáty Eberspächer, instalovaly se dobíječe baterií, navíc se začal používat Fridex. Vozidlo se tak mohlo připojit kabelem na externí zdroj, který umožňoval provoz vytápěcího agregátu, a tak se udržovalo vozidlo na potřebné teplotě.

Když už jsme u technikálií, tak s těmi souvisí i přezdívka Orchestrion. To jednou jeden motorák ne a ne se rozjet. Zoufalý strojvedoucí si zlostně ulevil kopancem do elektrorozvaděče situovaného u WC. A světe div se, motorák naskočil (podobně jako se úderem spouštěl orchestrion v seriálu Chalupáři). Následně se tento neduh začal řešit místo kopem šetrnější metodou, o to podložením relé B6 dřevěným klínkem. Přezdívka Orchestrion však zůstala a patří mezi ty frekventovanější.



Modernizační přestavby

„Skanzenoidní“ stav motoráků řady 810 měl na svědomí řadu jejich modernizačních přestaveb zahájených přibližně v polovině 90. let, a to v obou nově vzniklých nástupnických republikách. Některé pouze v prototypech, jiné naopak v objemech nezanedbatelných. Přestavbou a spojením motorových a přípojných vozů pak vznikaly tzv. motorové jednotky. Z českých přestaveb jmenujme dvojdílné a trojdílné motorové jednotky řady 814 RegioNova a RegioNova Trio. V letech 2005 až 2012 jich bylo vyrobeno více než 200 dvouvozových a 26 třívozových. Na Slovensku byly desítky motorových vozů řady 810 přestavěny na novou řadu 812 (neplést s jediným exemplářem zcela jiné české přestavby tohoto motoráku, tzv. Esmeraldou). Slovenských motoráků 812 vzniklo v letech 2001 až 2007 celkem 64 kusů, a to deset přestavbou z přípojných vozů řady 010 a 54 přestavbou z motoráků 810. Druhým významnějším slovenským počinem v tomto oboru je dvouvozová motorová jednotka řady 813 z let 2006 až 2010 se čtyřiačtyřiceti exempláři.



Motoráky v cizích krajích

K výše uvedenému slušnému počtu vyrobených motorových vozů řady M 152.0 musíme připočítat více než dvě stovky motoráků exportovaných v letech 1979 až 1986 do Maďarska s typovým značením Bzmot, kde „B“ znamenalo druhou vozovou třídu (2. olsztályú kocsi), „z“ dvounápravový vůz (kéttengelyes kocsi) a „mot“ pro změnu motorový vůz (motorkocsi). Maďarské vozy se od těch našich původních odlišovaly řadou nuancí realizovaných na přání zákazníka. Bzmot dostaly například dvojčlenné řízení. (Dvojčlenné řízení umožňuje ovládat pohony dvou zapřažených motoráků z jednoho. Když si vzpomeneme, na jaké tratě se u ČSD původně plánovalo s nasazením M 152.0, je logické, že u nich se dvojčlenné řízení neobjevilo.)



Dalším uživatelem motoráků řady M 152.0 se mohlo stát na přelomu 70. a 80. let také Polsko. Obchod se však nakonec nekonal, a to pravděpodobně kvůli chybějícím finančním prostředkům na jejich nákup. I když je to zcela jiný příběh, tak po dlouhé době se alespoň ve stopovém množství tyto motoráky, mezitím u nás přeznačené na řadu 810, v Polsku ocitly. V roce 2017 České dráhy prodaly čtyři kusy regionálnímu polskému dopravci SKPL Cargo. V lednu 1989 odcestovaly dva motoráky M 152.0 a čtyři přívěsné vozy do Alžírsko, kde se podrobily testovacímu provozu na tamních železničních. Tím celá akce skončila a po návratu se zcestovalé stroje vrátily do služby u ČSD.

Motorový vůz řady M 152.0 jako historické vozidlo

Po přestavbě velkého počtu motoráků 810 (M 152.0) na nové řady a zároveň s vyřazováním zbylých 810 z provozu (včetně sešrotování), které je jednou také ve velkém čeká, vytanula hrozba, že zde jednoho dne už žádného zachovalejšího původního Orchestrionu nebude. Jedním z železničních spolků provozujících u nás historická drážní vozidla, ve kterém se rozhodli této hrozbě čelit, je Kolej-klub z.s. Zde uvedli do původního stavu motorový vůz M 152.0604. Zajímavé fotografie nejen tohoto motoráku, ale také ostatních historických drážních vozidel stejného provozovatele spatříte na jeho FB prezentaci. Hlavní činností Kolej-klubu je získávání ohrožených vozidel, jejich následná renovace a sběr informací o jejich historii. Výsledkem této činnosti by mělo být uvedení vozidel do výstavního či provozuschopného stavu a snaha o znovuoživení ochabujícího zájmu široké veřejnosti o historickou dopravní techniku.

26. 10. 2018 Začala oprava části Posázavského Pacifiku mezi Ledečkem a Zručím nad Sázavou

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/oprava-posaz.pacifiku.html>)

V polovině října začaly práce na zprovoznění části Posázavského Pacifiku mezi Kácovem a Zručím nad Sázavou. Od pondělí 29. října se začne opravovat i jeho další úsek z Kácova do Ledečka. Na přibližně 30 kilometrech trati se provede komplexní oprava železničního svršku a spodku. Náklady dosáhnou částky 616,9 milionu korun, hotovo bude do konce června příštího roku, tedy před zahájením hlavní turistické sezóny.

Součástí opravných prací bude i zřízení bezstykové koleje, která zajistí komfortnější a plynulejší jízdu vlaků. V rámci sanací a očištění skal dojde také k zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Opravou budou eliminovány pomalé jízdy v celkové délce 8306 metrů. Cestující ocení i opravu nástupišť a osvětlení. Opraví se přejezdové konstrukce, mosty a propustky.

Na více než 115 let staré trati došlo v loňském roce k omezení dopravy, v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou pak k úplnému zastavení provozu vlaků. Stěžejním důvodem byl zvýšený výskyt defektoskopických vad kolejnic, které nebylo možné odstranit prostou údržbou a opravami. Také větší počet pražců dosáhl hranice své životnosti, což má přímý vliv na stabilitu a kvalitu geometrické polohy koleje. Dalším důvodem zastavení provozu byly nestabilní skalní stěny v bezprostřední blízkosti trati, z nichž docházelo k uvolňování částí skalního masivu, který ohrožoval železniční provoz. Touto opravou bude ve zmíněném úseku trať v dlouhodobém horizontu bez jakýchkoli provozních omezení ke spokojenosti cestujících.

28. 10. 2018 ČD chtějí navýšit zdroje, zvažují i prodej dceřiných firem

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-chteji-navysit-zdroje-zvazuji-i-prodej-dcerinych-firem/1680266>)

České dráhy zvažují prodej některých svých dceřiných firem. Jednou z nich by mohla být například ČD-Telematika, o jejímž prodeji do rukou státu by chtěly dráhy brzy jednat. V rozhovoru s ČTK to řekl šéf Českých drah Miroslav Kupec. Podnik tím chce podle něho zvýšit zdroje na investice do vozového parku, které by měly v následujících osmi letech vyjít na 40 miliard korun. "Obecně zvažujeme každou dceřinou společnost, zda má smysl tam držet podíl. Pokud vyhodnotíme, že některá firma nesouvisí s naším hlavním businessem, což je osobní doprava, tak bychom se jí měli zbavit" uvedl.

O případném prodeji některé firmy je podnik připraven jednat se státem, prodej by totiž podle Kupce vyžadoval široký konsenzus včetně politické sféry. Jednou z firem, kterou dráhy podle Kupce strategicky nepotřebují, je ČD-Telematika. "Je to typický příklad, kdy nevidíme jako strategicky důležité, abychom drželi podíl v ČD-Telematika," dodal. Dráhy sice zatím neplánují, že by společnost nabídly na volném trhu, brzy by však podle Kupce měl podnik jednat o prodeji firmy do rukou státu.

Do skupiny České dráhy patří vedle osobního dopravce také ČD Cargo, ČD Telematika nebo Výzkumný ústav železniční. Plán na privatizaci ČD Cargo nedávno představil ministr dopravy Dan Ťok (za ANO), což však odmítl premiér Andrej Babiš. Kupec tak chce navýšit zdroje na financování vozového parku, do kterého během následujících osmi let firma plánuje napumpovat až 40 miliard korun. Dráhy hodlají investovat zejména do nových vlaků, plánují však také přestavbu těch starších. Vedle případného prodeje některé z dceřiných firem chtějí dráhy získat peníze i z dalších zdrojů. Tím hlavním je prodej pozemků, kterých dráhy mají přes 60 milionů metrů čtverečních. V současnosti jsou dráhy dohodnuty se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) na prodeji 40 milionů čtverečních metrů pozemků v okolí nádražních budov a kolejí. Podnik by díky tomu měl získat několik miliard korun. České dráhy před dvěma lety převedly na SŽDC nádražní budovy, pozemky v jejich okolí včetně kolejí a peronů však stále vlastní dopravce. Dalším zdrojem v řádu několika miliard korun podle Kupce bude developerské využití některých lukrativnějších pozemků. Nejdále jsou České dráhy v případě Masarykova nádraží, kde spolupracují s firmou Penta. Mezi další pozemky pro developerské využití zařadil další pražské reality jako jsou hlavní nádraží, smíchovské nádraží a Nákladové nádraží na Žižkově, o jehož prodeji podnik jedná s městem Praha. V budoucnu lze podle šéfa Českých drah takto využít i prostory u brněnského hlavního nádraží nebo v Českých Budějovicích. České dráhy na využití těchto pozemků spolupracují s developerskými firmami, kterým prodá pozemky podle aktuální ceny na trhu. Vlastní komerční provoz pozemků společnost neplánuje. Jedním z Kupcových plánů, jak navýšit zdroje, je i rozšíření opravárenství podniku. Šéf státní firmy chce z této sekce vytvořit nový byznys, který by sloužil i ostatním dopravcům nejen v České republice. Plánuje proto další investice do kapacit opravárenství v rámci Českých drah, včetně techniky nebo opravárenských hal.

Kupec v září nahradil na pozici předsedy představenstva i generálního ředitele Českých drah Pavla Krtka. Spolu s Krtkem skončili tehdy ve vedení firmy také Martin Bělčík a Ludvík Urban. Dočasně byl do představenstva jmenován dosavadní ředitel odboru koncepce a rozvoje dopravy Radek Dvořák. Třetím členem zodpovědným za úsek osobní dopravy je Michal Štěpán. Skupině letos v prvním pololetí klesl zisk na 262 milionů korun, což je meziročně o 275 milionů méně. Tržby skupiny se ale meziročně zvýšily zhruba o 618 milionů na 17,35 miliardy korun.

29. 10. 2018 NKÚ: Třetina vlaků ČD slouží přes 30 let navzdory dotacím

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nku-tretina-vlaku-cd-slouzi-pres-30-let-navzdory-dotacim/1680571>)

Více než třetina vlaků Českých drah (ČD) slouží přes 30 let, přestože ČD získaly v letech 2008 až 2018 na obnovu vlaků 4,6 miliardy korun z evropských i státních peněz. Vyplývá to z prověrky

Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ). Podle kontrolorů tak věková struktura vozového parku podniku neodpovídá stávajícím ani budoucím požadavkům objednatelů dopravních služeb ani očekávání veřejnosti. Podle ČD je stáří vozů ovlivněno prakticky nulovou obnovou v době od sametové revoluce až do zhruba roku 2008. Poté podnik za deset let investoval asi 45 miliard korun, dalších 40 miliard korun by potřeboval, uvedly v reakci ČD.

NKÚ se zaměřil na peníze poskytované dopravcům na obnovu železničních kolejových vozidel v letech 2012 až 2018. Vedle státního dopravce kontroloval ministerstvo dopravy, které na obnovu železničních kolejových vozidel rozdělovalo státní peníze i evropské dotace. "I přes mírný pokles průměrného stáří železničních kolejových vozidel tvoří podstatnou část vozového parku Českých drah vozidla starší 30 let, často za hranici technické i morální životnosti," konstatovali kontroloři v tiskové zprávě. V roce 2012 provozovaly České dráhy přibližně 42 procent takto starých vozidel, loni to bylo zhruba 35 procent. České dráhy oponují, že investovat mohly až zhruba od roku 2008, a to díky získání mezinárodního ratingu a následnému vydání dluhopisů. "Prostředky z dluhopisového programu byly použity právě na nákup nových a modernizaci starších vozidel. Podíl dotačních prostředků na obnovu vozidel ČD byl z pohledu celkových investic malý," uvedla firma.

Podle NKÚ se také nedaří otevírat trh železniční osobní dopravy, a České dráhy jsou tak stále hlavním provozovatelem, když zajišťují 85 procent přepravního výkonu. "Důsledkem toho je, že příjemcem téměř všech evropských i státních peněz byla právě tato společnost, která v letech 2008 až 2018 získala na obnovu vlaků 4,6 miliardy korun," zjistil NKÚ. Ministerstvo dopravy ale s tvrzením NKÚ, že příjemcem téměř všech evropských i státních peněz jsou České dráhy, nesouhlasí. Podle něj bylo v rámci dotace na obnovu železničních kolejových vozidel možné získat z operačního programu Doprava 2014-2020 až 7,7 miliardy korun a alokace je už předběžně vyčerpána. "Zároveň bylo dokončeno hodnocení projektů a v této souvislosti je třeba zdůraznit, že u více než 50 procent prostředků alokace nejsou příjemcem České dráhy," uvedlo ministerstvo. Kontroloři ale upozornili, že o poskytnutí podpory na základě žádostí až do konce kontroly NKÚ v květnu 2018 ministerstvo nerozhodlo. Co se týká otevírání trhu, jsou stejně jako v dalších zemích Evropské unie nastaveny termíny pro postupné otevírání trhu veřejných služeb, uvedlo ministerstvo. V souladu s takzvaným čtvrtým železničním balíčkem právních předpisů EU režim přímých zadání na železnici musí být ukončen k roku 2023, dodalo.

29. 10. 2018 Česko si půjčí z EIB 11,5 miliardy korun na železnice (CEF Blending Call)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cesko-si-pujci-z-eib-11-5-miliardy-korun-na-zeleznice/1680745>)

Česko bude v letech 2019 až 2025 čerpat na modernizaci železnic úvěr ve výši 11,5 miliardy korun od Evropské investiční banky (EIB). Peníze chce stát investovat do rozšíření osmi úseků železničních koridorů. Skutečná výše vyčerpaných peněz se budou odvíjet od reálných nákladů na stavby. Vyplývá to z dokumentu ministerstva dopravy, který bude ve středu schvalovat vláda. Další 11,5 miliardy korun poskytne na projekt stát a necelou miliardu budou tvořit peníze z evropských fondů. Modernizace by se měla zaměřit na rozšíření některých úseků. Konkrétně jde o úseky Velim – Poříčany, Choceň – Uhersko, Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, Adamov – Blansko, Brno-Maloměřice – Adamov, Lipník nad Bečvou – Drahotuše, Polom – Suchdol nad Odrou a Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem. Podpora byla schválena zatím jen pro úseky Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné - státní hranice s Polskem, jejichž příprava je podle ministerstva nejdále. Podpora dalších úseků bude podle úřadu záležet na podmínkách grantu.

Ministerstvo dopravy chce pomocí úvěrů z EIB nahradit ubývající zdroje peněz na investice do dopravní infrastruktury. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) v dubnu uzavřel se zástupci EIB memorandum o spolupráci, díky kterému by mělo Česko na dopravní projekty získat celkem až 100 miliard korun. Výstavba dopravní infrastruktury je v současnosti vedle národních zdrojů částečně financována také z Operačního programu doprava (OPD) a Connecting Europe Facility (CEF).

29. 10. 2018 Brňané pro nádraží vybrali název Šalingrad, rozhodovat budou úředníci

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/brno-nazev-nadrazi-hlasovani-salingrad-d9m-/brno-zpravy.aspx?c=A181029_092256_brno-zpravy_krut)

Pokud by záleželo na vůli Brňanů, zastavovaly by v budoucnu vlaky mířící do jejich města v Šalingradu. Takový název pro chystané nové nádraží vybrali hlasující v anketě pořádané městem.

Rozhodující slovo však budou mít úředníci. Vedení města spustilo internetovou anketu s tím, že pokud název bude splňovat pár základních pravidel, nebude do výsledku hlasování nijak zasahovat. „Věřím, že nádraží bude mít důstojný název a vyhraje zdravý rozum,“ oznámil tehdejší primátor Petr Vokřál (ANO). Jenže nad vážnými variantami měly od začátku navrch ty žertovné. Do finálové desítky kromě současné verze Brno-Hlavní nádraží postoupily samé více či méně satirické návrhy. Nejvíce hlasů nakonec posbírala verze Brno-Šalingrad, která odkazuje na zdejší zažitý termín pro tramvaje. Druhé skončilo Brno-Hlavní nádraží, třetí Nádraží Jára Cimrmana. Celkem se však do výběru nezapojily ani dvě tisícovky hlasujících. Vítěznou variantu jako první navrhl Jaromír Boleslav. „Pokud by město pojmenovalo nové nádraží Brno-Šalingrad, tak si myslím, že by to bylo víc než speciální. Slovo šalina je pro Brno specifické, vzniklo někdy kolem roku 1900, kdy v Brně část obyvatel hovořila německy a část česky a bylo třeba se dorozumět. Německé slovo Elektrische Linie si Brňané počestili na slovo ‚šalina‘ a používáme ho dodnes,“ vysvětlil Boleslav.

Konečné znění musí posvětit Drážní úřad

Magistrát města Brna nyní předá vítězný název Správě železniční dopravní cesty, která je investorem budoucího nádraží. Právě SŽDC bude následně formálně řešit pojmenování nádraží, které vznikne u řeky Svratky, s Drážním úřadem. „Není možné předjímat, jak SŽDC s názvem naloží,“ uvedl už dříve Radek Štěpánek z tiskového oddělení magistrátu. SŽDC je připravena s městem o změně názvu seriózně jednat. „Konečné znění musí ale posvětit Drážní úřad,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Název nového nádraží je tedy pořád nejasný, i tak je však ve vývoji dál než jeho podoba. Vedení Brna sice letos po několika desetiletích debat rozhodlo, že chce nové nádraží v odsunutě poloze, ale o tom, jak má vypadat, se stále vedou spory.

Zatímco ministerstvo dopravy a vláda chtějí variantu bez podzemní stanice, v níž mají všechny tratě zaústit do povrchového kolejiště, město i kraj chtějí variantu s podzemní stanicí, kam zaústí trať od Chrlíc a bude základem podzemní železnice spojující jih a sever města. Zatím ani není jasné, kdy se nové nádraží začne stavět. Přesun toho nynějšího a modernizace celého uzlu má stát zhruba padesát miliard korun a má trvat zhruba šest let.

Výsledky hlasování o názvu brněnského nádraží

1. Brno-Šalingrad
2. Brno-Hlavní nádraží
3. Nádraží Jára Cimrmana
4. Vídeň-sever
5. Brněnské Nádraží Franty Kocourka
6. Praha-venkov
7. Brno-Nádr McNádrface
8. Nádraží A. B. Svojsíka
9. Šalingrad-Brno
10. Ždanovo nádraží

31. 10. 2018 Málo míst a delší zpoždění, kritizuje kraj působení soukromníka na železnici (tratě 194, 197, 198)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zeleznice-doprava-soukromnik-jihocesky-kraj-zpozdeni-kapacita-vlak-gdr/eko-doprava.aspx?c=A181030_183654_eko-doprava_mato)

Přechod od Českých drah k soukromníkoví provázejí v Jihočeském kraji problémy. Vyplývá to ze zhodnocení půlročního působení společnosti GW Train Regio na takzvaných šumavských lokálkách. Kraj společnosti vytýká především vyšší zpoždění spojů oproti státním drahám nebo nedostatečnou kapacitu vozidel. Podle kraje soukromý dopravce nápor cestujících obtížně zvládal zejména během vánočních svátků a s nástupem teplého počasí letos v dubnu. Naopak pochvalu sklídila společnost patřící do skupiny Jihotrans za to, že základ jejího vozidlového parku tvoří modernější klimatizovaná vozidla, či za možnost nákupu jízdenek platební kartou přímo ve vlaku.



GW Train Regio převzal od Českých drah provoz na trojici šumavských linek loni v prosinci. Šlo přitom o doposud největší objem železniční dopravy, který na základě výběrového řízení získal na Českých

drahách soukromý konkurent. „Začátek provozu se potýkal s provozními problémy, odlaďovaly se dětské nemoci, čekalo se na dodání rekonstruovaných motorových vozů a na některé výkony byla nasazovaná vozidla nespĺňující parametry nabídkového řízení,“ popisuje zahájení provozu materiál, který nedávno projednala rada kraje. Na jiném místě nicméně hodnotící zpráva připouští, že firma postupně kvalitu služeb zlepšuje. Hlavním nedostatkem tak zůstávají zpoždění způsobená časově náročným nakládáním a vykládáním jízdních kol do speciálně upravených vozů.

Zpoždění až 45 minut

Během léta cyklisté využívají všechny tři šumavské tratě, největší problémy dělalo nakládání kol na trati 194 z Černého Kříže do Českých Budějovic. „Většinou jsme evidovali stížnosti lidí, kteří cestovali z Českého Krumlova do Budějovic. Vlak nabral zpoždění na Lipně okolo Horní Plané a přijel pozdě do Krumlova. A pak samozřejmě byl opožděný i na příjezdu do Českých Budějovic, kde to dělalo potíže a nestíhaly se připoje na rychlíky a na Prahu,“ uvedl Jan Aleš, jednatel společnosti Jikord, která koordinuje dopravu Jihočeského kraje. Podle odborníka Jikordu na železniční dopravu Martina Stacha nebylo výjimkou, když nakládka kol zpožďovala v letní sezoně vlaky na této trati o 15 až 45 minut. Tato zpoždění se postupně zkracovala s tím, jak dopravce během léta k jednomu vozu pro kola přidal i druhý vůz a zvýšil počet brigádníků, kteří s nakládkou pomáhali.

Zatímco České dráhy na nejexponovanějších tratích nasazovaly patrové vozy, do kterých si lidé sami nakládali jízdní kola, GW Train nechal pro kola přestavět poštovní vagonu Slovenské pošty, takzvané Gábiny z 80. let minulého století. Právě upevňování kol do stojanů během čekání ve stanici způsobovalo zmiňovaná zpoždění. Přechodným řešením pro příští sezonu bude podle Stacha změna jízdního řádu u některých vlaků. Například ranní vlak z Budějovic, který cyklisté využívali nejvíce, pojedje od nového jízdního řádu zhruba o půl hodiny dříve, a to už v 7:44. Tento náskok pak využije pro pěti- až desetimínutová čekání v zastávkách v Černé v Pošumaví, Horní Plané a Nové Peci.

Přiliš houkají a jsou oranžové

Zdaleka ne všechny připomínky cestujících plánuje kraj v dalším provozu šumavských lokálek zohlednit. Lidé si totiž také stěžovali na to, že vlaky soukromého dopravce houkají hlasitěji než vozidla Českých drah. Případně že se jejich oranžové zbarvení do jihočeské krajiny hodí méně než modré motoráky ČD, dodal šéf Jikordu. Soutěž na trojici lokálek České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary vypsala Jihočeský kraj už v roce 2014. Většina krajů začala řešit pokračování železniční dopravy až v letošním roce, rok před vypršením dlouhodobých smluv s Českými drahami. Největším dosavadním úspěchem soukromníků je zakázka RegioJetu v Ústeckém kraji na provoz na třech tratích.

31. 10. 2018 Ťok navrhne prodat menšinový podíl v ČD Cargo, Babiš je proti

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tok-navrhne-prodat-mensinovy-podil-v-cd-cargo-babis-je-proti-1353019>)

Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) chce prosadit prodej minoritního podílu v nákladním železničním dopravci ČD Cargo. Novinářům řekl, že s prodejem menší části podniku, ve kterém by státu zbyla většina, souhlasí i premiér Andrej Babiš (ANO). Ten ale později na svém twitteru uvedl, že žádná privatizace ČD Cargo, a to ani částečná, není v plánu. Proti privatizaci jsou i vládní partneři ANO – sociální demokraté – a komunisté, kteří menšinový kabinet podporují ve Sněmovně. Ťok chce záměr nejdříve projednat v koalici. Podle ČSSD by privatizace šla proti vládnímu programu. Předseda ČSSD Jan Hamáček to označil za chybu, podle něj Ťok postupuje proti vládnímu programu. Babiš novinářům řekl, že chce vidět analýzu práce ČD Cargo a další strategii podniku. Později se na twitteru postavil i proti částečnému prodeji. "Žádná privatizace ČD Cargo, ani částečná, není v plánu. Ani jiných firem. Nic se privatizovat nebude," napsal. Ve vládním programu stojí, že kabinet nepřipustí privatizaci veřejných služeb ani podniků se státní účastí. Dopravce ČD Cargo je dceřinou společností státních Českých drah. "ČD Cargo se pohybuje na plně konkurenčním trhu. Příliv soukromých peněz má pomoci k dalším investicím, které potřebuje. A to třeba do nových lokomotiv nebo vagonů," citovaly minulý pátek ministra Ťoka Lidové noviny. Babiš dnes zdůraznil, že i organizace vedené státem mohou hospodařit s dobrým výsledkem. Od Ťoka si vyžádal analýzu fungování podniku a výhled hospodaření na příští léta.

O podobě privatizace a velikosti prodávaného podílu by měly podle ministerstva rozhodovat představenstvo a dozorčí rada mateřských Českých drah v příštím roce. Prodej se prý měl uskutečnit prostřednictvím nabídky akcií firmy na burze. Nákladní doprava je nejdělečnějším oborem skupiny ČD. Společnost ČD Cargo v pololetí vykázala zisk 350 milionů korun.

31. 10. 2018 Velké změny na SŽDC. Končí čtyři členové správní rady včetně předsedy

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-dopravy-sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-hrubes-tok-1f4-/eko-doprava.aspx?c=A181031_110050_ekonomika_kuce)

Změny v čele organizací a podniků spadajících pod ministerstvo dopravy pokračují. Vláda schválila obměnu správní rady Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), ve které skončí čtyři její členové včetně současného předsedy Vladimíra Novotného. Toho v čele nahradil děkan Fakulty dopravní Českého vysokého učení technického Pavel Hrubeš. „Věřím, že mohu svojí erudicí a zkušenostmi v oblasti dopravy SŽDC napomoci, zejména v oblasti adaptace na aktuální a budoucí potřeby našeho státu v souvislosti s technologickým rozvojem,“ řekl Hrubeš. O konkrétních cílech a prioritách nové rady aktuálně diskutuje s ministerstvem. Vedle Novotného skončí ve správní radě také poslanci Jan Volný a Milan Feranec (oba ANO) a Karel Korytář (ČSSD). Vyplývá to ze serveru zdopravy.cz. Feranec nedávno skončil i v dozorčích radách Českých drah a některých jejích dceřiných firem.

Nová správní rada posílí zejména o akademickou sféru. Vedle Hrubeše v ní budou působit také Ivo Drahotský z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice a Vít Jánoš z Ústavu logistiky a managementu dopravy ČVUT. Dalším novým členem rady je poslanec Martin Kolovratník (ANO). Doplní tak dosavadní členy náměstkyně ministra dopravy Tomáše Čočka a Ladislava Němce a poslance Jaroslava Foldynu (ČSSD), kteří v radě zůstali. Změny tak navazují na letní změny v dozorčí radě Českých drah, ve které místo politických členů nově zasedli především zástupci akademické obce v čele s předsedou rady Petrem Moosem. Částečné odpolitizování pokračovalo i v orgánech některých dceřiných společností státního dopravce.

Správní rada SŽDC schvaluje zásadní činnosti státní organizace včetně její koncepce, hospodaření nebo organizační struktury. Pro radu pracuje kolem 17 tisíc lidí, spravuje celostátní i regionální tratě, jež vlastní stát. Od roku 2016 se stará také o nádraží, která koupila od Českých drah.

31. 10. 2018 Nový jízdní řád obnoví na železnici provoz na dvou tratích (tratě 243 a 314)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/novy-jizdni-rad-obnovi-na-zeleznici-provoz-na-dvou-tratich/1681614>)

Na železnici bude v příštím roce obnoven provoz na dvou regionálních tratích, na další dvě naopak již vlaky nevyjedou. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes zveřejnila nový jízdní řád na svém webu. Platit začne od 9. prosince. Na hlavních koridorech se doprava příliš nezmění, zrychlí především vlaky mezi Prahou a Plzní. Mezi největší změny patří obnovení sezonního víkendového provozu na tratích Moravské Budějovice – Jemnice a Opava – Svobodné Heřmanice. Nově naopak nebudou vlaky jezdit na trati mezi Svojsínem a Borem. Kvůli plánovanému otevření nových tunelů mezi Plzní a Ejovicemi zanikne také trať Plzeň – Chrást u Plzně.

Na hlavních koridorech se doprava příliš nezmění. Novinkami v provozu Českých drah je nové noční spojení jižní Moravy a Ostravy s Berlínem. Státní dopravce zároveň některé spoje posílí, jde například o spoje mezi Prahou a Opavou a páteční linku z Prahy do Košic. Díky novým tunelům zrychlí spojení mezi Prahou, Plzní a Mnichovem. RegioJet rozšíří spojení o pár vlaků na trase Praha – České Budějovice. Nově budou žluté vlaky zastavovat ve Skalici nad Svitavou. Ostatní spoje RegioJetu mezi Prahou, Ostravskem, jižní Moravou a Slovenskem zůstanou beze změny. Leo Express zachoval stejný rozsah provozu jako dosud, největší změnou je zrychlení spojů mezi Prahou a Košicemi o 17 minut. Černozlaté vlaky tak budou opět jezdit zejména trase Praha-Bohumín, v menším rozsahu budou zajíždět do Karviné, Starého Města a na Slovensko.

Nový jízdní řád podle SŽDC obsahuje 9 509 pravidelných a 152 příležitostných spojů celkem 13 dopravců. Z pravidelných spojů je 704 dálkových a 8 805 regionálních.

31. 10. 2018 Stát začal vykupovat pozemky pro lepší trať do Zlína, už narazil na odpor (Otrokovice – Zlín – Vizovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/zeleznice-trat-otrokovice-zlin-vizovice-modernizace-elektrina-vykup-pozemky-1ya-/zlin-zpravy.aspx?c=A181031_436444_zlin-zpravy_ras)

Stát začíná s výkupy dvou tisíc pozemků nutných pro modernizaci železniční trati z Otrokovic do Zlína a dál do Vizovic. Začít stavět chce v roce 2020. Záměr za 11 miliard korun má však také odpůrce. Pro obyvatele Zlína a okolí, kteří jezdí vlakem, je to dobrá zpráva, protože se jim zvýší komfort

cestování. Méně nadšení jsou ale někteří obyvatelé domů u železniční trati z Otrokovic do Vizovic. V úseku do Zlína se rozšíří o druhé koleje, v celém úseku se zelektrifikuje. Vše přinese velké změny v okolí trati, kde je zejména v krajském městě hodně zastavby.

Stát teď začal oslovovat majitele potřebných pozemků, které k modernizaci trati za 11 miliard korun potřebuje, aby stihl zahájení přípravných prací v roce 2020. „Oslovujeme nyní vlastníky dotčených nemovitostí po celé trati. Rozeslali jsme jim informativní dopisy, jejichž součástí je také orientační cena vycházející ze znaleckého posudku,“ nastínila mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. „Celkem se jedná o 678 majitelů, kteří vlastní zhruba dva tisíce pozemků různé rozlohy,“ přiblížila Šubová.

Získání potřebných ploch je klíčové pro další přípravu projektu, díky němuž by do Zlína a z něj jezdilo mnohem více komfortních vlaků, navíc v menších intervalech. S ohledem na problémy, které s výkupy pozemků bývají u dálnic, se ale dají očekávat problémy i tady. A už se také objevují. „Evidujeme první odezvy, v některých případech máme příslib souhlasu či žádosti o další jednání. Evidujeme logicky i nesouhlasy. Vysloveně zamítavý bez vůle jednat je aktuálně jeden,“ přiblížila Šubová.

Výhrady k modernizaci trati má například František Kočenda, který 25 let provozuje v domě ve Zlíně-Loukách u přejezdu přes koleje servis elektrosportovičů. Stát potřebuje 116 metrů čtverečních z jeho dvouseťmetrového pozemku, aby mohla nákladní auta, která pojedou přes přejezd, odbočit na cestu vedoucí rovnoběžně s kolejemi. „Poradili jsme se s právníkem a nabídku na odkoupení části pozemku jsme jim vrátili. Absolutně nesouhlasíme s jejich podmínkami,“ reagoval Kočenda. Stát mu nabízí za metr čtvereční 1 100 korun, on však tvrdí, že když přijde o větší část pozemků, může živnost zavřít. „Navrhujeme, ať koupí celý dům, jehož odhadní cena je 6,5 milionu korun. Když přijdeme o část pozemků, jeho hodnota výrazně klesne,“ uvažuje Kočenda. Vadí mu také to, že s ním od SŽDC zatím nikdo nejednal a dostal pouze dopis, v němž jsou dvě možnosti: odkup, nebo vyvlastnění ve veřejném zájmu. Pokud by na vyvlastnění došlo, je Kočenda připravený obrátit se na soud. To by však nezbrzdilo uskutečnění záměru, čehož si je vědom. I kdyby se totiž rozepře dostala k soudu, ten ji může podle nového zákona řešit souběžně s tím, že bude pokračovat příprava a bude se moci také na daném pozemku i stavět. „Vyvlastnění je pro nás až nejzazší krok. Pokud by tato situace nastala, uvedený zákon by se uplatnil,“ sdělila Šubová. „U vybraných prioritních staveb to umožní začít stavět ještě před samotným vyvlastněním všech pozemků v trase budoucí dálnice nebo železnice. Odpadne tak možnost odvolání proti vyvlastnění, které o měsíce až roky zdržuje výstavbu,“ podotkl ministr dopravy Dan Ťok.

O stavební povolení chce SŽDC žádat koncem příštího roku

SŽDC je podle Šubové připravena přispět vlastníkům na znalecké posudky, které ohodnotí ceny jejich pozemků, a také jednat o možných úpravách projektu. O to by stáli také někteří obyvatelé Bartošovy čtvrti. U místního kynologického klubu se rozšíří přejezd přes koleje a vznikne tam nová křižovatka. Lidé se bojí toho, že si tudy řidiči budou zkracovat cestu ve směru od Vizovic k nemocnici a zničí dosud relativně klidné místo k životu. „Naše námitky jsou pořád stejné. Zvažujeme, že podnikneme nějaké kroky. Podle nás nemá smysl elektrifikovat trať do Vizovic, protože je velmi málo vytížená,“ myslí si Jaroslav Juráš z Bartošovy čtvrti. „Hledala se optimální varianta vedení trati a následně její ekonomická obhajitelnost,“ předestřela Šubová. Jako nejvhodnější ale vyšla právě ta, jež se zdejšími lidmi nelíbí. Na sousední Podvesné se trať částečně zahloubí a přes silnici od nemocnice povede po nadjezdu. SŽDC už podala žádost o územní rozhodnutí a aktuálně běží příprava na zpracování dokumentace pro stavební povolení, o které chce požádat do konce příštího roku. „Do tohoto termínu bychom chtěli mít vyřešenou většinu pozemků,“ věří Šubová.

Elektrifikace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice

Elektrifikace zlepší železniční spojení mezi Zlínem a okolními městy. Do Otrokovic a zpět mají vlaky jezdit každých patnáct minut, do Vizovic každou půlhodinu. Přibýt mají přímé vlakové spoje například do Kroměříže, Uherského Hradiště či Brna. Maximální rychlost se má zvýšit z dnešních 60 kilometrů v hodině na 100 kilometrů. Aby bylo cestování co nejrychlejší, zruší se některé zastávky mezi Zlínem a Otrokovicemi. Pod kvítkovickou křižovatkou v Otrokovicích povedou koleje v tunelu, který bude dlouhý 200 metrů. Na Podvesné a v Prštném ve Zlíně se koleje zanoří pod zem a přes ně povede nadjezd pro auta.