

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2019

OBSAH

03. 06. 2019	LEO EXPRESS UKÁZAL SVÉ NOVÉ VLAKY Z ČÍNY. DO ČESKA DORAZÍ V POLOVINĚ ROKU	3
04. 06. 2019	SŽDC UKONČILA MODERNIZACI STANICE KARLOVY VARY	3
05. 06. 2019	POSLEDNÍ JÍZDA ŽABOTLAMŮ. NENASTUPUJTE, VLAK KONČÍ NA ŠROTIŠTI (ŘADA 451).....	4
05. 06. 2019	MODERNIZACE NEGRELLIHO VIADUKTU POSTOUPILA DO DALŠÍ ETAPY	4
05. 06. 2019	SŽDC VYŘEŠÍ STŘEŠOVICKÉ TUNELY TAKZVANOU JIŽNÍ VARIANTOU (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO).....	5
06. 06. 2019	JEDNA JÍZDENKA NA NĚKOLIK VLAKŮ. NA ŽELEZNICI ZAČNE PLATIT JEDNOTNÝ TARIF (OD 2020)	6
06. 06. 2019	STOP PRO DVOUKOLEJKU MEZI PARDUBICEMI A STĚBLOVOU, VESNICE SE BOJÍ HLUKU	6
07. 06. 2019	ŠÉF ČESKÝCH DRAH KUPEC: MINISTR MI VZKÁZAL, ŽE BUDU ODVOLÁN	7
08. 06. 2019	MEZI JINONICEMI A STODŮLKAMI VZPLÁL ZA JÍZDY VLAK. CESTUJÍCÍ STIHLI VYSTOUPIT (PRAHA-STODŮLKY, M 262.1117).....	8
10. 06. 2019	NÁDRAŽÍ VRŠOVICE SE ROZŠÍŘÍ O NÁSTUPIŠTĚ, PRAHA NA NĚJ PŘISPĚJE 12 MILIONY	8
10. 06. 2019	DOPRAVNÍ INŽENÝŘI ZE SUDOP PRAHA LONI ZVÝŠILI ZISK, POMOHLI I ZAKÁZKY PRO DEUTSCHE BAHN.....	8
10. 06. 2019	SŽDC CHCE PRODLOUŽIT PODCHODY POD PRAŽSKÝM HLAVNÍM NÁDRAŽÍM NA ŽIŽKOV, ZAPLATÍ STAMILIONY	9
10. 06. 2019	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ SŽDC V ROCE 2018	9
10. 06. 2019	SŽDC VYBAVÍ ÚSEK PŘEROV – ČESKÁ TŘEBOVÁ EVROPSKÝM VLAKOVÝM ZABEZPEČOVAČEM ETCS.....	10
10. 06. 2019	KUPEC BYL ODVOLÁN Z ČELA ČD, PODNIK DOČASNĚ POVEDE DVOŘÁK	10
12. 06. 2019	SŽDC VYBRALA PĚT ÚSEKŮ BUDOUCÍ RYCHLODRÁHY, KTERÉ POSTAVÍ PŘEDNOSTNĚ (PILOTNÍ ÚSEKY RS).....	11
13. 06. 2019	KVŮLI HORKÉMU POČASÍ JE VÍC PORUCH KLIMATIZACE VE VLACÍCH	11
13. 06. 2019	PŘESTAVBA STANICE ČELÁKOVICE JE VE FINÁLE (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	12
17. 06. 2019	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI VESELÍ N. L. – TÁBOR, II ČÁST, ÚSEK VESELÍ N. L. – DOUBÍ U TÁBORA, 2. ETAPA SOBĚSLAV – DOUBÍ	13
18. 06. 2019	REGIOJET POPRVÉ PRODAL DLUHOPISY ZA 921 MIL., KOUPI NOVÉ VLAKY. 13	
18. 06. 2019	ČESKÉ DRÁHY VYBAVÍ SVÁ VOZIDLA NOVÝM ZABEZPEČOVAČEM (ETCS)...	13
18. 06. 2019	FANTOVA BUDOVA UŽ PROCHÁZÍ REKONSTRUKCÍ (PRAHA HL. N., SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	14
18. 06. 2019	SŽDC PODALA ŽALOBU NA NEPLATNOST SMLOUVY (PRAHA-DEJVICE).....	14
19. 06. 2019	LEO EXPRESS CHCE AŽ 29 NOVÝCH VLAKŮ PRO OLOMOUCKO A PRAHU ...	15
19. 06. 2019	REVITALIZACE TRATI TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ – BROUMOV JE STAVEBNĚ DOKONČENA.....	15
19. 06. 2019	ETCS ZÍSKÁ UŽ PŘÍŠTÍ ROK MODERNIZOVANÁ ČÁST KORIDORU Z PRAHY-UHŘÍNĚVSI DO VOTIC.....	16
24. 06. 2019	MOODY'S: ČESKÉ DRÁHY JSOU POD POLITICKÝM VLIVEM, NARUŠUJE TO ŘÍZENÍ FIRMY.....	16

24. 06. 2019	ČD VYBEROU NOVÉ ČLENY VEDENÍ Z VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ, ZVOLÍ JE V ZÁŘÍ	17
24. 06. 2019	NA NĚKTERÝCH TRATÍCH SE BUDE JEZDIT 200 KILOMETRŮ ZA HODINU. PRVNÍ ÚSEK BUDE NA KORIDORU DO PLZNĚ (EJPOVICE – PLZEŇ-DOUBRAVKA)	17
25. 06. 2019	NOVÝ ORIENTAČNÍ SYSTÉM NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V PLZNI (OD 1. ČERVENCE 2019)	18
26. 06. 2019	„BOBINKA“ SE VRACÍ NA PRAVIDELNÉ VLAKY NA BECHYŇCE.....	18
26. 06. 2019	SETKÁNÍ PROTOTYPŮ V ČD MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (MOTOROVÁ TRAKCE, 29. A 30. ČERVNA 2019)	20
27. 06. 2019	DRÁHY VYPŠALY VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA ČLENY PŘEDSTAVENSTVA. MAJÍ BÝT ODOLNÍ VŮČI OVLIVŇOVÁNÍ	21
27. 06. 2019	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU OLDŘICHOV U DUCHCOVA – BÍLINA.....	21
27. 06. 2019	STÁT ZA SLEVY V DOPRAVĚ DAL V DUBNU 486 MIL. KČ, CELKEM 3,7 MLD. KČ	22
28. 06. 2019	ČESKÉ DRÁHY ZŮSTANOU HLAVNÍM ŽELEZNIČNÍM DOPRAVCEM V KARLOVARSKÉM KRAJI	22
28. 06. 2019	NA TRAŤ MEZI LEDEČKEM A ZRUČÍ NAD SÁZAVOU SE VRACEJÍ VLAKY.....	23
28. 06. 2019	VE VELIMI BY SE MOHLY TESTOVAT VLAKY BEZ STROJVEDOUČÍCH (ZKUŠEBNÍ CENTRUM VUZ VELIM).....	24
28. 06. 2019	VE VYSOKÉM MÝTĚ VYKOLEJIL VLAK, PROVOZ NA TRATI BYL PŘERUŠEN (814.030).....	24
29. 06. 2019	PO DVACETI LETECH SE NAŠLO ŘEŠENÍ. Z PRAHY NA PLZEŇ SE POJEDE TUNELEM (PRAHA – BEROUN)	24

03. 06. 2019 Leo Express ukázal své nové vlaky z Číny. Do Česka dorazí v polovině roku

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-ukazal-sve-nove-vlaky-z-ciny-do-ceska-dorazi-v-polovine-roku-1359446>)

Soukromý dopravce Leo Express v polovině roku přiveze z Číny tři nové vlaky od největšího vlakového výrobce na světě CRRC. Vlaky za celkem pět miliard korun včetně opce na dodávku dalších 30 vlaků budou mít uspořádání a vzhled, které vytvořil samotný dopravce. Leo Express o tom dnes informoval v tiskové zprávě. Dopravce chce vlaky využívat na českých i mezinárodních tratích, vyjet by měly v příštím roce. "Leo Express vyvinul společně s CRRC nový typ elektrické jednotky, jejíž design a koncept vlastní naše společnost. Ten vychází ze zkušeností nabraných z miliardy ujetých osobokilometrů v českém i mezinárodním provozu," uvedl výkonný ředitel společnosti Peter Köhler.



Vlaky mají nízkopodlažní přístup a ukládací prostor pro zavazadla. Součástí vozů budou dětské oddíly. Stejně jako současné vozy Leo Expressu budou vlaky vyvedeny v černožlutých barvách. Všechny koupené vlaky budou takzvaně hybrid-ready, což znamená, že by měly být schopny jezdit kdekoli na střeoevropské železnici. Leo Express doveze první vlaky z Číny v druhé polovině roku Doprava a logistika Leo Express doveze první vlaky z Číny v druhé polovině roku Leo Express vlaky v polovině roku doveze do Evropy a následně převezde do Česka. Zde by na testovacím okruhu ve Velimi měl provést jejich ověření pro střeoevropské železnice. Společnost s výrobcem uzavřela opci na koupi dalších 30 vlaků. Tu chce dopravce využít podle vývoje na železničním trhu. Köhler nedávno avizoval cíl rozšířit provoz i na další tratě, a to nejen v Česku, ale i v zahraničí. Dosud tomu podle něj brání monopoly státních dopravců.

Dopravce nyní dokončuje úpravy také na 15 motorových jednotkách typu LINT, které si pronajal od výrobce Alstom. Nasadí je na tratích na Pardubicku a Zlínsku od letošního prosince. Nové vlaky plánuje do provozu nasadit i konkurence. RegioJet letos počítá s 16 novými vozy Astra z Rumunska, další vlaky připravuje pro regionální tratě. České dráhy mají nyní ve výrobě například 21 elektrických souprav RegioPanter. Podnik také vypsál soutěž na 90 vozů pro linku Praha – Hamburk a na další jednotky pro regionální dopravu.

Leo Express patří podnikateli Leoši Novotnému, provoz zahájil v roce 2012 na lince Praha – Ostrava. V současnosti provozuje síť vlakových i autobusových spojení v sedmi zemích střední a východní Evropy. Loni firma přepravila svými vlaky a autobusy 1,8 milionu cestujících, což je meziročně o 20 procent více. Obrat skupiny za rok 2018 vzrostl o více než 120 procent na 800 milionů korun.

04. 06. 2019 SŽDC ukončila modernizaci stanice Karlovy Vary

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-ukoncila-modernizaci-stanice-karlovy-vary>)

Horní nádraží v Karlových Varech získalo moderní podobu, která odpovídá jeho významu lázeňského centra i krajského města. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně ukončila celkovou přestavbu stanice. Cestujícím slouží už od roku 2017 nová výpravní budova, k níž přibýly nástupiště, nový podchod a výtahy. Úpravami prošly železniční svršek a spodek, trakční vedení i zabezpečovací zařízení. „Karlovy Vary jsou díky lázeňství i poloze blízko hranic oblíbeným cílem našich i zahraničních turistů, kteří přijíždějí do města vlakem. Jsem rád, že první dojem o místě svého pobytu získají v železniční stanici, která odpovídá standardům 21. století,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. „Horní nádraží bylo dlouhá léta strašákem krajského města i kraje. Velmi mě proto těší, že má nyní novou důstojnou podobu, a věřím, že naši občané a turisté budou díky tomu více cestovat regionem i za krásami našeho kraje a využívat častěji vlakovou dopravu,“ řekla hejtmanka Karlovarského kraje Jana Mračková Vildumetzová.

Stavba staniční části začala hned po dokončení první části projektu, tedy výstavbě nové výpravní budovy, do jejíž prostor se postupně přemístila veškerá technologie a ovládání nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. V návaznosti na modernizaci stanice realizovalo město Karlovy Vary stavbu nové lávky z přednádraží do sídliště Růžový vrch. Zajímavostí byla repase historického přístřešku umístěného původně nad 1. a 2. nástupištěm, který je nově umístěný nad kusou 3. kolejí. Jedná se o ocelolitvinovou konstrukci z produkce strojíren a železáren Samuela Bondyho v Praze, která byla na nástupiště osazena roku 1891. V Karlových Varech je to jedna z mála

posledních ocelolitinových halových staveb. Přečkala veškeré válečné události i poválečné opravy, kdy byla zkrácena na polovinu.

Primátorka Karlových Varů Andrea Pfeffer Ferklová modernizaci Horního nádraží ocenila: „Jsme rádi, že se vyřešilo jedno z nejméně kritizovaných nádraží v České republice a velice oceňujeme zachování historické litinové konstrukce. Karlovy Vary se ochotně připojily k modernizaci nádraží vlastními investicemi do okolí. Nahradili jsme dosluhující provizorní lávku přes kolejiště novou krásnou stavbou, a nyní pracujeme na tom, aby i prostor před nádražím byl pro cestující příjemný, bezpečný a přehledný. Spojenými silami se nám daří udělat z Horního nádraží opět důstojnou vstupní bránu do Karlových Varů.“

Zhotovitelem první části projektu s názvem Modernizace ŽST Karlovy Vary byla firma SKANSKA, zhotovitelem dnes slavnostně ukončené akce je firma STRABAG Rail. Projekt byl spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu Doprava. Celkové plánované náklady projektu byly 716 721 628 Kč bez DPH. Maximální výše podpory EU může činit až 532 410 543 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. „Chtěl bych poděkovat celému realizačnímu týmu, že dokázal stavbu v termínu a požadované kvalitě dokončit, i s ohledem na náročnou koordinaci se sousedními kolejovými stavbami a s výstavbou lávky přes horní nádraží,“ uvedl generální ředitel STRABAG Rail Jakub Svoboda.

05. 06. 2019 Poslední jízda žabotlamů. Nenastupujte, vlak končí na šrotišti (řada 451)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/souprava-451-zabotlam-pantak-do-srotu-posledni-jizda.A190604_160956_eko-doprava_jan)

Z odstavného nádraží Praha jih odjela souprava posledních elektrických jednotek řady 451, které České dráhy loni definitivně vyřadily z provozu. Příměstské vlaky – zvané pantografy, pantáky nebo žabotlamy – projely metropolí a skončily v Kladně na šrotišti. Lokomotiva řady 750, zvaná brejlovec, odvezla do Kladna-Dubí přes dvě stě metrů dlouhou soupravu deseti vozů. Projela přes Vršovice (10:14) a hlavní nádraží (10:18) na nádraží Vysočany (10:27). Odtud tento neobvyklý vlak couval do Libně (10:44) a vzápětí vyrazil zpět přes hlavní nádraží (11:35) směrem Praha-Smíchov (11:43). Žabotlamy se na poslední cestě podívaly i na trať, kudy nikdy nejezdily, na pražský Semmering. Přejely oba viadukty přes Prokopské údolí (cca 11:45) a přes Hostivici (12:20) vyrazila do Kladna (12:59). Časy jsou pouze orientační.



Legendární vlaky byly nasazeny do provozu v 60. letech. Z výrobních linek sjelo 51 jednotek. Odborníci předpokládali, že jednotky v provozu skončí na přelomu 70. a 80. let, podle data výroby. Nakonec odvedly mnohem delší službu, poslední dojezdil až loni v létě na městské lince z Hostivaře do Roztok u Prahy. Jedna provozní souprava zůstala zachovaná jako muzejní v Šumperku, druhá, nepojízdná, je exponátem v Chomutově.

05. 06. 2019 Modernizace Negrelliho viaduktu postoupila do další etapy

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/modernizace-negrelliho-viaduktu-postoupila-do-dalsi-etapy>)

Práce na opravě Negrelliho viaduktu intenzivně pokračují v celém rekonstruovaném 1,5 km dlouhém úseku. Probíhá betonáž roznášecí betonové desky, přezdívací se cihelné klenby v prostoru autobusového nádraží Florenc včetně souvisejících pilířů. Na hrabovské větvi jsou dokončené izolace, lité asfalt a jsou položeny antivibrační rohože.

Staveniště v ulici Prvního pluku si dnes prohlédl ministr dopravy Vladimír Kremlík v doprovodu generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody a předsedy představenstva HOCHTIEF CZ Tomáše Korandy. „Stavba je už viditelně ve své druhé půlce a za rok má být hotová. Zrekonstruovaný viadukt umožní zavedení traťové rychlosti 60 km/h a přispěje k výraznému zvýšení plynulosti i počtu vypravovaných vlaků. Do budoucna se zvažuje i využití prostor pod klenbami pro kulturní a společenské využití v pražském Karlíně,“ uvedl ministr dopravy Vladimír Kremlík. „Negrelliho viadukt je nejen jedinečná kulturní památka, ale z pohledu železniční dopravy má především významné místo v projektu spojení na letiště Václava Havla a do Kladna. Bude prvním modernizovaným úsekem připraveným na vyšší kapacitu spojů,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Nahradí se zastaralé zabezpečovací zařízení moderním elektronickým a vymění se 3,3 km kolejnic. Zlepšení pocítí i obyvatelé okolní husté zástavby, kdy položením antivibračních rohoží a osazením moderních výhybek dojde ke snížení hluku z provozu na viaduktu. Nový železniční svršek se odrazí na kvalitě cestování v podobě klidné a plynulé jízdy.

Na začátku května proběhlo osazení nové ocelové mostní konstrukce přes ulici Prvního pluku. V době letních prázdnin přijde na řadu montáž nového mostu přes Křížíkovu. V týdnu od 13. července dojde k uložení ocelových nosníků na opěrné zdi. Stavební práce bude doprovázet dopravní uzavírka, a to od Hudebního divadla Karlín až po bývalá kasárna v místě křížení s Negrelliho viaduktem. „Rekonstrukce probíhá v délce téměř 1,5 km. Proběhne kompletní výměna železničního svršku včetně technologických částí, sanace základů a podzákladí pomocí injektáže, tryskové injektáže a mikropilot, zrekonstruuje se 99 cihlových, pískovcových či žulových kleneb, z nichž 8 překračuje Vltavu,“ popsal průběh rekonstrukce předseda představenstva HOCHTIEF CZ Tomáš Koranda.

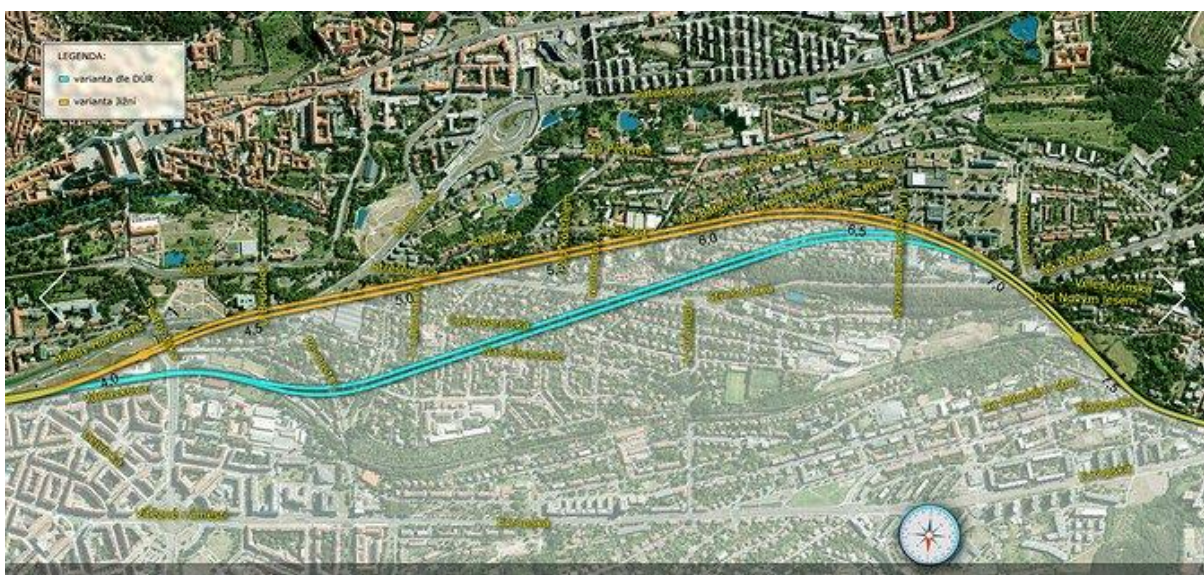
Sanací prochází všech 99 původních mostních oblouků. V rámci rekonstrukce se sjednocuje řada částí a prvků, které byly nesourodé a lišily se jak konstrukcí, tak tvarem. Zcela rozebrány, včetně pilířů až k základům, byly čtyři oblouky z pískovce na ostrově Štvanice. V průběhu loňského roku se po odkrytí analyzoval stav kleneb. U sedmi se zjistilo, že je horší než se předpokládalo. V rámci projektu je kompletně rozebráno a znovu sestaveno 19 kleneb. Zprovoznění se předpokládá v červnu 2020, tedy o půl roku později, než byl původně avizovaný harmonogram.

Stavba s názvem Rekonstrukce Negrelliho viaduktu je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Plánované celkové investiční náklady projektu dosahují 1 443 782 600 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 85 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace činí maximálně 36 646 713 €, tedy zhruba 990 360 000 Kč.

05. 06. 2019 SŽDC vyřeší střešovické tunely takzvanou jižní variantou (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-vyresi-stresovicke-tunely-takzvanou-jizni-variantou>)

Výstavba železnice na letiště se letos ocitla v přelomové fázi, v níž dlouhodobá práce investora a dodavatelů stavebních a projekčních prací již přináší konkrétní výsledky. Rekonstrukce Negrelliho viaduktu je rok před dokončením, v územním řízení jsou čtyři ze zbývajících šesti úseků a architektonická soutěž na podobu železniční stanice Praha-Veleslavin dospěla do 2. kola. Nejzaváhavější novinkou však je, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) navrhla novou, takzvanou jižní variantu střešovických tunelů mezi Dejvicemi a Veleslavínem. „Jsem rád, že se nám konečně podařilo vyřešit nejkomplicovanější úsek celé investice. Tunely navržené v tzv. jižní variantě jsou vedeny geologicky stabilním prostředím, neohrožují zdroje podzemní vody a sestupují velmi hluboko pod úroveň terénu. Při použití razicích štítů se tedy obyvatelé Ořechovky nemusejí ničeho obávat. Ostatně stejná technologie byla použita při prodlužování metra linky A do Motola, a přestože štíty přímo podcházely sídliště, nikdo to prakticky nezaregistroval,“ řekl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.



V rámci modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla zůstává zatím jedinou stavbou ve fázi realizace Rekonstrukce Negrelliho viaduktu. Před měsícem stavbaři uložili ocelovou konstrukci mostu přes ulici Prvního pluku. V současnosti pokračují práce na obnově kleneb u Štvanice, cihelných klenbách v prostoru autobusového nádraží Florenc včetně souvisejících pilířů a zakládání opěr mostu přes Křížíkovu ulici. Projekt železnice na letiště zahrnuje 6 dalších dílčích staveb, které jsou aktuálně v různých fázích povolovacího procesu. Územní řízení již probíhá

k úsekům Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, Praha-Ruzyně – Kladno a Kladno – Kladno-Ostrovec a nedávno bylo zahájeno i k úseku Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín. Ke všem těmto stavbám vypíše SŽDC v nejbližší době výběrová řízení na přípravu dokumentace pro stavební povolení. Ke zbývajícím třem úsekům probíhá příprava dokumentace pro územní řízení. Investor také pokročil v mezinárodním výběrovém řízení na architektonickou podobu železniční stanice Praha-Veleslavín. Do 2. kola postoupilo pět soutěžních návrhů. Jde o průkopnický krok, protože architektonickou soutěž v takovém rozsahu dosud žádný dopravní investor nerealizoval. Vítězný návrh bude důležitý, protože poskytne architektonické vodítko pro všechny ostatní nově budované či rekonstruované stanice.

Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla je jedním z největších dopravních projektů v ČR, reprezentuje nezbytnou infrastrukturní odpověď na předpokládaný rozvoj letecké dopravy. Modernizace poslední přípražské trati zařadí hlavní město i Kladno mezi moderní evropské aglomerace s železničním napojením letiště.

06. 06. 2019 Jedna jízdenka na několik vlaků. Na železnici začne platit jednotný tarif (od 2020)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-vlak-jizdenka-tarif-doprava-ceske-drahy-leoexpress-arriva-regiojet.A190606_121151_eko-doprava_mato)

Od prosince příštího roku budou moci cestující využívat na železnici tzv. jednotný tarif. Ten jim umožní jet vlakem po Česku na jednu jízdenku s různými dopravci, řekl ve čtvrtek na konferenci na brněnském veletrhu Urbis František Vichta z ministerstva dopravy. Cena jízdenek se bude vypočítávat na základě ujetých kilometrů. Přestože tarif bude primárně kilometrický (podle počtu ujetých kilometrů, pozn. red.), bude nabízet i síťové či traťové jízdenky. Síťová jízdenka má umožnit cestovat po celé železniční síti bez ohledu na dopravce, stejně tak mají fungovat traťové jízdenky pro vymezené časové období. Počítá se také s možností zpátečních jízdenek. Ceník služeb zatím resort dopravy nepředstavil.

V současnosti si musí cestující kupovat v případě přestupů mezi vlaky více dopravců více jízdenek, což s jednotným tarifem nebude nutné. „Zachováváme však možnost, aby si dopravci prodávali i svoje jízdenky, musí však akceptovat jízdenky jednotného tarifu. V první fázi zatím půjde pouze o vlaky, které jsou v závazku veřejné služby,“ uvedl Vichta. Zda budou dopravci uznávat jízdenky i ve vlacích, které neobjednává stát, záleží na nich. Podle Vichty z diskusí s nimi vyplývá, že by měli zájem se zapojit. Jde například o vlaky RegioJetu a Leo Expressu mezi Prahou a Ostravskem, o vlaky RegioJetu z Prahy do Brna, ale i pendolina Českých drah z Prahy do Ostravy. Jednotný tarif má umožnit i rezervaci místenky, místa pro kolo, lehátka či lůžka a má poskytnout také doplňkové doklady. „Buď si cestující jízdenku koupí na pokladně zapojených dopravců, nebo bude možné mít jízdenku elektronickou. Patrně bude možné mít obdobu In karty Českých drah, která slouží jako identifikátor a nosič jízdenky,“ řekl Vichta.

Pětiletý provoz jednotných jízdenek bude stát 254 milionů

Plánovaný termín znamená, že tarif přijde rok po výrazném nástupu soukromých dopravců na české železnici. Od letošního prosince například začne provozovat čtyři rychlíkové linky Arriva a jednu Regio Jet, který začne také provozovat osobní vlaky v Ústeckém kraji. Po spuštění první etapy se počítá s druhou, která zapojí do systému i regionální autobusy. Ministerstvo stále ještě o podobě systému diskutuje jak s dopravci, tak s Asociací krajů ČR a Českou asociací organizátorů veřejné dopravy. Zároveň řeší, jak bude vypadat monitoring cesty cestujícího a rozdělování tržeb dopravcům. Z novely zákona o drahách vyplývá, že zavedení systému jednotných jízdenek na železnici a jeho pětiletý provoz budou stát 254 milionů korun. Systém jednotného tarifu budou muset využívat všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů.

06. 06. 2019 Stop pro dvoukolejku mezi Pardubicemi a Stéblovou, vesnice se bojí hluku

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/dvoukolejka-steblova-hluk-vlak.A190604_480152_pardubice-zpravy_skn)

Chystané vybudování druhé koleje na trati mezi Pardubicemi a Stéblovou, které má zrychlit cestování do Hradce Králové, se zadrželo. Krajský úřad Pardubického kraje totiž kvůli chybám zrušil územní rozhodnutí, které loni v červenci vydali úředníci pardubického magistrátu. Obec Stéblová na Pardubicku se bojí, že po chystaném zdvoukolejnění tratě mezi Hradcem a Pardubicemi bude čelit většímu hluku, než dosud. Žádá proto po Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) vybudování

protihlukových stěn. I když hygienici míní, že to není třeba, námítky místních vedly ke zrušení územního rozhodnutí ke stavbě na osmikilometrovém úseku z Pardubic do Stéblové. Ukázalo se totiž, že stavební úřad připomínky lidí ze Stéblové i zástupců obce ignoroval. Podle krajského úřadu lidé ze Stéblové loni v únoru při veřejném projednání vznesli své námítky, které ale stavební úřad neřešil. „Tato skutečnost způsobila nezákonnost vydaného rozhodnutí, činí rozhodnutí nepřezkoumatelným,“ uvádí se v rozhodnutí krajského úřadu.

Lidé ze Stéblové jsou zvyklí žít vedle rušné tratě, ovšem dvoukolejka, na níž se zvedne maximální rychlost ze stovky na 160 kilometrů v hodině, bude podle místních znamenat mnohem větší zátěž. Chtějí proto postavit protihlukovou zeď o délce přibližně 300 metrů, která by ochránila jejich domy. Odborníci na základě hlukové studie ale dospěli k závěru, že větší ochrana není třeba. S tím obec nesouhlasí. „Zcela určitě tu bude větší provoz, a tedy i větší zatížení hlukem. Hluk z tratě náš dost limituje už nyní. Když tady žijete, tak to vnímáte docela jinak než podle čísel na papíře, která vycházejí z hlukové studie,“ řekl starosta Stéblové Vladimír Exner. Obec nyní dostane novou šanci své připomínky uplatnit. Stavební úřad musí provést územní řízení znovu. Chyb při rozhodování o této důležité investici magistrát udělal víc. Například si podle zjištění krajského úřadu nezajistil závazná stanoviska obcí, zda je akce v souladu s jejich územním plánem.

Dvě koleje zkrátí cestu mezi Hradcem a Pardubicemi na 13 minut

Pro chystané zdvoukolejnění tratě mezi Pardubicemi a Hradcem je to víc než pouhá nepříjemnost. Vždyť v roce 2012 politici a zástupci SŽDC tvrdili, že celá stavba bude hotová do čtyř let. Od té doby se termíny pružně natahují. Teď SŽDC uvádí jako termín zahájení leden 2021. Dvoukolejka má vyrůst ve čtyřech etapách. Ta první je už od roku 2015 hotová, mezi Stéblovou a Opatovicemi nad Labem spoje jezdí po dvou kolejích rychlostí 160 kilometrů za hodinu. To zkrátilo cestování mezi krajskými městy na 17 minut. V budoucnu by na cestu nejrychlejšími spoji mělo stačit asi třináct minut. K tomu je ale třeba vybudovat dvoukolejku v úseku Opatovice – Hradec, dále provést modernizaci pardubického nádraží a postavit právě dvoukolejku Pardubice-Rosice – Stéblová za 2,1 miliardy korun. Nejde jen o vybudování druhé koleje, ale mimo jiné i o úpravy uspořádání železniční stanice v Rosicích, které umožní bezpečný přístup cestujícím k vlakům. „Bude zřízena nová zastávka Stéblová – obec,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Kompletně nová budou i všechna zabezpečovací zařízení.

Velkým problémem železniční trati mezi Hradcem Králové a Pardubicemi je nedostatečná kapacita úseku Rosice – hlavní nádraží Pardubice, který vede po mostě přes Labe. Ten využívají jak vlaky spojující obě krajská města, tak i soupravy na trase Pardubice – Chrudim. Každé další oddálení stavby jen prodlouží nevyhovující stav, kdy vlaky jedoucí z Chrudimi a na Chrudim musí občas deset i více minut čekat v Rosicích na volnou trasu přes most. Jakmile by byl dvoukolejný most, který má během stavby Pardubice – Stéblová vzniknout, prostoje v Rosicích odpadnou.

07. 06. 2019 Šéf Českých drah Kupec: Ministr mi vzkázal, že budu odvolán

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sef-ceskych-drah-kupec-ministr-mi-vzkazal-ze-budu-odvolan-1359606>)

České dráhy čekají změny. Šéf podniku Miroslav Kupec pro E15.cz potvrdil, že má v pondělí ve funkci skončit. „Před dvěma dny za mnou přišel náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček a s pověřením ministra mi sdělil, že mě má v pondělí odvolat dozorčí rada. Ministr to zdůvodnil tím, že má jinou představu o tom, kdo by měl být šéfem drah,“ řekl deníku E15 Kupec. „S odvoláním přesto nepočítám,“ uvedl také Kupec. Podrobnosti toho, o co své tvrzení opírá, však sdělit odmítl. Podle současných postojů členů rady by podle ČTK minimálně polovina jeho členů nemusela pro odvolání hlasovat. Teoreticky by tak hlasování mohlo skončit remízou. Bývalý šéf rady Petr Moos ovšem řekl, že v takovém případě má předseda rady dva hlasy.

Premiér ani ministr dopravy Vladimír Kremlík s Kupcem údajně přímo nemluvili. „S panem ministrem jsem opakovaně chtěl hovořit, nicméně jsem byl odkázán na to, že na mne dojde řada. Pan ministr se zcela logicky seznamoval s rezortem a dal přednost návštěvě těch organizací, které přímo řídí. Takhle jsem to chápal. Snažil jsem se kontaktovat pana premiéra, ale neúspěšně,“ doplnil Kupec. Nástupcem Kupce by mohl být náměstek ministryně pro místní rozvoj Václav Nebeský. Ministr Kremlík se už na adresu Nebeského vyjádřil v tom smyslu, že jde o „zkušeného manažera“.

Dráhy loni hospodařily se ziskem téměř 1,2 miliardy korun, o více než 200 milionů korun vyšším než v roce 2017. K výsledku skupiny přispěla především nákladní doprava, která vykázala zisk 663 milionů korun. Osobní přeprava naopak skončila ve ztrátě 230 milionů korun. Státní dopravce loni přepravil 179 milionů cestujících, nejvíce za deset let.

08. 06. 2019 Mezi Jinonicemi a Stodůlkami vzplál za jízdy vlak. Cestující stihli vystoupit (Praha-Stodůlky, M 262.1117)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2837468-mezi-jinonicemi-a-stodulkami-vzplal-za-jizdy-vlak-cestujici-jsou-v-poradku>)

Požár motorového vlaku v sobotu odpoledne zastavil provoz na železniční trati v Praze mezi Jinonicemi a Stodůlkami. Všech 25 cestujících stihlo vlak opustit ještě před příjezdem hasičů, podle prvních informací nikdo nebyl zraněn. Příčina požáru i rozsah škod se zjišťují. Vlak začal za jízdy hořet po třetí hodině odpolední. „Strojvedoucí si sám všiml plamenů v motorovém prostoru vlaku a zastavil nedaleko zastávky Praha-Stodůlky. K ní pak cestující došli sami,“ uvedl mluvčí pražské policie Jan Rybanský.



Vlak, který byl poškozen, znají cestující jako takzvaný Pražský motoráček. Patří Klubu železničních cestovatelů. Jezdí celoročně každou sobotu, neděli a státní svátek s výjimkou Vánoce. Jeho trasa vede po trati číslo 122 ze stanice Praha hlavní nádraží do stanice Praha-Zličín a zpět. „Škoda bude určena až po došetření drážním inspektorem,“ uvedli hasiči. Podle nich byl zásah komplikovaný kvůli složitému přístupu k vlaku. Vyhlásili druhý stupeň požárního poplachu. České dráhy odkláněly vlaky přes Smíchov, čtyři osobní vlaky mezi Žvahovem a Zličínem byly odřeknuty.

10. 06. 2019 Nádraží Vršovice se rozšíří o nástupiště, Praha na něj přispěje 12 milionů

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/praha/zpravy/praha-rozsireni-vrsovicke-nadrazi-magistrat-prispeje.A190610_115841_praha-zpravy_rsr)

Hlavní město přispěje Správě železniční dopravní cesty 12,5 milionu korun na rozšíření vršovického nádraží v Praze o čtvrté nástupiště. Dopoledne o tom rozhodli radní. Nástupiště má sloužit pro plánovanou linku, která povede ze Smíchova přes Vršovice do Běchovic. Nyní má vršovické nádraží tři nástupiště, které jsou naplněny ve špičkách už nyní. Pro zavedení plánované linky S61 je proto nutné přidat další. Hlavní město se dohodlo se SŽDC na spolufinancování úprav nádraží, protože podle vedení magistrátu je nová linka pro pražský integrovaný systém zásadní. Rozšíření má být součástí modernizace koridoru mezi Hostivaří a hlavním nádražím, která začala loni v květnu a měla by být hotova v roce 2021. Má ji z větší části spolufinancovat EU, která proto posuzovala i rozšíření vršovického nádraží. Evropská agentura Jaspers, která financování schvaluje, nicméně nedoporučila evropské peníze na nové nástupiště poskytnout a město se správou železnic tak musí úpravy zaplatit samy. Linka S61 by ve finální podobě měla jezdit ze železniční stanice Praha-Smíchov do Vršovic a dále do zamýšlené zastávky na Zahradním Městě. Odtud by jezdila do zastávky Praha-Malešice, kde by bylo možné přestoupit na metro. Linka by končila v Běchovicích.

Koridor bude první českou čtyřkolejnou tratí

Pro fungování linky v celé zamýšlené trase je nutné vyřešit problém s nízkou kapacitou na železničním mostě mezi Smíchovem a Podskalím. Do doby, než se tak stane, by vlaky jezdily pouze mezi Vršoviciemi a Běchovicemi. Vznikající téměř sedmikilometrový koridor mezi Hostivaří a hlavním nádražím bude první českou čtyřkolejnou tratí. Budou na něm dvě nové zastávky, a to Zahradní Město a Eden. Naopak trať ve Strašnicích i se zastávkou zanikne, místo ní má vzniknout promenáda. Stavba vyjde na 4,4 miliardy korun, z toho tři miliardy chce SŽDC získat z evropských fondů.

10. 06. 2019 Dopravní inženýři ze Sudop Praha loni zvýšili zisk, pomohly i zakázky pro Deutsche Bahn

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dopravni-inzenyri-ze-sudop-praha-loni-zvysili-zisk-pomohly-i-zakazky-pro-deutsche-bahn-1359665>)

Projektová společnost Sudop Praha zaměřující se na dopravní, především železniční stavby, loni dosáhla zisku 110,6 milionu korun. Předloni to bylo 98,7 milionu. Projektantům meziročně vzrostly tržby ze 675 milionů na 798 milionů. Vyplývá to z účetní závěrky společnosti, informace potvrdil deníku E15 mediální zástupce firmy Jakub Ptačinský. „Rok 2018 byl z pohledu ekonomických výsledků vynikající. Naši hlavní zadavatelé – Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic – měli připraveny finanční zdroje na zahájení velkého množství dopravních staveb, a proto včasné zpracování projektových dokumentací a zajištění potřebných povolení pro zahájení stavby bylo naší prioritou,“ uvedl generální ředitel a předseda představenstva Sudop Praha Tomáš Slavíček.

V zahraničí se dle jeho slov Sudop Praha soustředil na německý trh, kde loni získal další zakázky pro Deutsche Bahn.

Sudop Praha, jehož jediným akcionářem je Sudop Group, mimo jiné navrhuje pozemní a průmyslové stavby, inženýrské, telekomunikační a energetické sítě. Působí i jako poradenská společnost zaměřená na oblast regionálního rozvoje, dopravní obslužnosti a financování projektů.

10. 06. 2019 SŽDC chce prodloužit podchody pod pražským hlavním nádražím na Žižkov, zaplatí stamiliony

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-chce-prodlouzit-podchody-pod-prazskym-hlavnim-nadrazim-na-zizkov-zaplati-stamiliony-1359666>)

Správa železniční dopravní cesty vypsal výběrové řízení na firmu, která prodlouží podchody v železniční stanici Praha hlavní nádraží až na Žižkov. Cílem stavby je zjednodušit spojení pro pěší, které je dnes značně problematické. Informaci deníku E15 potvrdil mluvčí SŽDC Marek Iliš. SŽDC odhaduje náklady celého projektu na 856 milionů korun.

SŽDC má územní pravomocné rozhodnutí a schválený záměr projektu. Stavební práce mohou začít nejdříve na přelomu let 2019 a 2020. Podchod by měl být pro veřejnost přístupný koncem roku 2020. „Prodloužení podchodu bude řešeno tak, aby bylo možné v budoucnu rozšířit nádraží o další ostrovní nástupiště v prostoru kolejí 32 a 34. Vyústění pěší trasy bude situováno do ulice Seifertova s možným propojením přes administrativní komplex CR-City,“ uvedl Iliš. „Napojení výstupu směrem na městskou část Praha 2 bude navrženo do ulice Vinohradské formou konzolovaného chodníku podél ulice Legerovy,“ doplnil. V rámci druhé fáze se počítá s rekonstrukcí nástupišť 5 až 7, informačního a orientačního systému v celé stanici. Realizaci této části SŽDC předpokládá od srpna roku 2024 do května roku 2027.

Vedle samotného prodloužení podchodů bude povinností vítěze tendru například zajištění publicity stavby. Plány SŽDC počítají i s výstupem směrem do území Prahy 2, který povede do Vinohradské ulice po chodníku podél magistrály. Špatná přístupnost od stanice metra Hlavní nádraží do okolí Italské ulice byla předmětem diskusí řadu let, o vybudování přímého přístupu výrazně usilovali studenti Vysoké školy ekonomické, jenž sídlí na přilehlém náměstí Winstona Churchilla.

10. 06. 2019 Výsledek hospodaření SŽDC v roce 2018

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/vysledek-hospodareni-szdc-v-roce-2018>)

Výsledek hospodaření Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) za rok 2018 dosahuje pozitivní odchylky oproti plánu a finanční ukazatel EBITDA je v kladné hodnotě ve výši 2,669 miliardy Kč. Hospodaření SŽDC je pravidelně kontrolováno a analyzováno s cílem udržení ekonomické a finanční stability. U všech organizačních složek SŽDC se bude provádět kontrola závazných ukazatelů KPI s cílem nepřekročit plánované celkové náklady. „Cílem SŽDC je efektivní vynakládání prostředků a snaha zabezpečit železniční infrastrukturu, na které bude možné organizovat bezpečnou a spolehlivou osobní a nákladní dopravu a na které budou stanice a zastávky v technickém i estetickém stavu odpovídajícím nárokům moderní dopravy,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Ukazatel EBITDA

Finanční ukazatel EBITDA z výsledků hospodaření za rok 2018 dosahuje kladné hodnoty ve výši 2,669 mld. Kč. EBITDA je nejdůležitějším indikátorem, který ukazuje provozní výkonnost společnosti. EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady SŽDC, do kterého není započteno zdanění, úroky a odpisy. EBITDA je zároveň ve skutečnosti očištěna o nefinanční operaci zúčtování rezerv v provozní oblasti související s odvodovou povinností k SFÚ.

Výsledek hospodaření SŽDC

Za rok 2018 byl dosažen výsledek hospodaření v podobě účetní ztráty ve výši -529 mil. Kč, která je dosažena při externích tržbách a výnosech 30,435 mld. Kč a externích nákladech 30,685 mld. Kč. Součástí výsledku hospodaření je i odložená daň v podobě nákladu ve výši 280 mil. Kč. Výsledek hospodaření za rok 2018 dosahuje pozitivní odchylky oproti plánu za sledované období. Záporná hodnota výsledku hospodaření SŽDC souvisí především s účetními odpisy. Jedná se o účetní operaci bez dopadu do bilance příjmů a výdajů a nelze ji provozním hospodařením SŽDC ovlivnit. Odpisy se však podle platné české legislativy promítají do výsledku hospodaření SŽDC. Účetní odpisy SŽDC

vycházejí z dlouhodobého hmotného majetku SŽDC, který tvoří zejména železniční dopravní cesta. V souladu s účetní legislativou je majetek financovaný z investičních dotací evidován na podrozvahových účtech a hodnota pořízeného majetku z investičních dotací není odepisována.

Klíčové finanční ukazatele hospodaření SŽDC

Ukazatel (v tis. Kč)	Skutečnost 2017	Skutečnost 2018	Plán 2018
Celkové tržby a výnosy	27 416 993	30 435 361	30 107 440
Provozní náklady	28 635 134	30 621 461	32 035 505
EBITDA	853 154	2 669 470	2 190 294
Provozní výsledek hospodaření	-1 295 243	-199 987	-1 928 065
Výsledek hospodaření za účetní období	-1 092 797	-529 155	-1 977 824

10. 06. 2019 SŽDC vybaví úsek Přerov – Česká Třebová evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-vybavi-usek-prerov-ceska-trebova-evropskym-vlakovym-zabezpecovacem-etcs>)

Evropský zabezpečovací systém ETCS získá do poloviny příštího roku další traťový úsek. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila instalaci moderního vlakového zabezpečovače na spojovacím rameni prvního a druhého koridoru z Přerova do České Třebové. Zhotovitelem stavby je společnost AŽD Praha. „Systém ETCS přináší řadu výhod, mezi které patří zejména zlepšení plynulosti železniční dopravy při současném zvýšení bezpečnosti provozu. K tomu přispívá i schopnost zařízení v případě potřeby bezpečně zastavit jedoucí vlak,“ uvedl ředitel Stavební správy západ SŽDC Petr Hofhanzl.

V roce 2001 byly zahájeny aktivity směřující k implementaci systému ETCS do podmínek ČR a bylo stanoveno, že další rozvoj rádiových systémů a vlakového zabezpečovacího zařízení se bude ubírat tímto směrem. Realizace pilotního projektu ETCS úrovně 2 (L2) v úseku Poříčany – Kolín byla s využitím finanční podpory z kohezního fondu Evropské unie zahájena v roce 2005, testovací provoz byl spuštěn v roce 2011. Vyhodnocení zkušeností s implementací ETCS L2 v rámci pilotního projektu se stalo podkladem pro zadání výstavby ETCS v úseku Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko, jejíž realizace byla zahájena v roce 2012. O čtyři roky později pak začala implementace na trati Břeclav – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné – státní hranice ČR/Polsko.

Součástí právě zahajované stavby je výstavba jednotlivých částí vlakového zabezpečovače ETCS, dálkových optických kabelů a souvisejících technologií. V celém úseku tratě Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo) budou instalovány ve stanicích a na trati nepřepínatelné balízy, které slouží k předávání informací mezi traťovou částí ETCS a palubními vysílačkami umístěnými na stanovišti strojvedoucího. Řízená oblast je rozdělena do tzv. oblastí RBC (radioblokových centrál). Z nich se do RBC přenášejí informace o traťovém a staničním zabezpečovacím zařízení, stejně jako o zabezpečení přejezdů. To vyžaduje i pokrytí území signálem GSM-R za pomoci základnových stanic (BTS). V rámci této stavby se vybudují tři nové, jedna stávající bude doplněna. Dále vzniknou dvě nové zemní kabelové trasy v úsecích Přerov – Dluhonice a Olomouc – Velká Bystřice pro připojení nových základnových stanic na centrální část sítě GSM-R. Součástí technologie GSM-R je dále výstavba nových a úprava stávajících neproměnných návěstidel na odbočných tratích podle předpisu SŽDC D1, které budou ovlivněny signálem z nových BTS.

Projekt s názvem ETCS Přerov – Česká Třebová je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Předpokládaná celková výše nákladů dosahuje 385 918 000 Kč bez DPH. Maximální míra podpory EU je 11 889 222 EUR, což představuje zhruba 309 212 537 Kč. Financování z národních zdrojů zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

10. 06. 2019 Kupec byl odvolán z čela ČD, podnik dočasně povede Dvořák

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/kupec-byl-odvolan-z-cela-cd-podnik-docasne-povede-dvorak/1765813>)

Dozorčí rada Českých drah dnes odvolala předsedu představenstva podniku Miroslava Kupce, ten skončil i jako generální ředitel a člen představenstva. Důvodem je podle rady ztráta důvěry, k čemuž

vedly informace bezpečnostních složek, uvedla dnes rada ve svém stanovisku. Dráhy dočasně povede nový místopředseda představenstva Radek Dvořák, nového šéfa dopravce rada následně vybere ve výběrovém řízení. Odvolaný Kupec jakákoliv obvinění z protiprávního jednání odmítl a chce se proti nim bránit právní cestou. Svě působení v čele podniku zhodnotil pozitivně. Předseda dozorčí rady Karel Pospíšil nechtěl informace, které radu přiměly Kupce odvolat, specifikovat. "Jde o informace důvěrného charakteru. Byly ale natolik závažné, že členové rady pana Kupce odvolali," vysvětlil. Informace o možných bezpečnostních rizicích byly podle rady předány k prošetření policii. Pro odvolání podle Pospíšila bylo pět členů z osmi. Zdrželi se zástupci odborů Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb a také zástupce ČSSD Vojtěch Kocourek.

Kupec v reakci pro ČTK obvinění zásadně odmítl. "Budu se bránit právní cestou, jelikož ještě stále věřím, že žijeme v právním státě," podotkl. Kupec také zhodnotil výsledky své práce jako pozitivní, což podle něj potvrdila i důvěra investorů. Ti podle něj společnosti pod jeho vedením půjčili 15 miliard korun. Působení Kupce už minulý týden kritizoval premiér Andrej Babiš (ANO), podle kterého šéf dopravce nesplnil očekávání na stabilizaci vedení společnosti. Stejně hodnotil Kupcovo působení i ministr dopravy Vladimír Kremlík (za ANO).

Nového šéfa Českých drah vybere dozorčí rada z výběrového řízení, které vypíše na svém příštím jednání. Rada bude také hledat pátého člena představenstva. Do té doby bude společnost řídit tříčlenné představenstvo, v jehož čele bude nový místopředseda Dvořák. Toho dnes do této pozice zvolila dozorčí rada. Dalšími členy představenstva jsou nyní Patrik Horný a Michal Vereš.

12. 06. 2019 SŽDC vybrala pět úseků budoucí rychlodráhy, které postaví přednostně (pilotní úseky RS)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-vybrala-pet-useku-budouci-rychlodrahy-ktere-postavi-prednostne-1359750>)

Správa železnic vybrala pět úseků, které budou pilotními projekty chystané vysokorychlostní železnice v Česku a jejichž příprava bude postupovat ve zrychleném režimu. Organizace si už vytvořila alternativní postup, který počítá i s výjimkou z tradičních pravidel pro přípravu dopravní infrastruktury. Stavba prvního úseku by měla začít nejpozději do roku 2025. SŽDC vybrala jako pilotní úseky, které bude připravovat ve zrychleném režimu, nejprve tři. Jde o úseky Praha-Běchovice – Poříčany, úsek Přerov (Prosenice) – Ostrava-Svinov na páteřním tahu mezi Prahou, Brnem a Ostravou a úsek Brno (Modřice) – Vranovice na tahu Brno – Vídeň/Bratislava. Po dohodě s německým DB Netz AG do seznamu přibyly i úseky, které by měly být součástí nové rychlotrati mezi Prahou a Drážďany, a to Praha-Vysočany – Lovosice/Litoměřice a od Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem.

SŽDC pro urychlení přípravy prvních úseků požádala ministerstvo dopravy o výjimku ze směrnice, která stanovuje postupy a pravidla investic do dopravní infrastruktury. Pro první úseky už si naplánovala také alternativní postup. Ten zahrnuje mimo jiné vymezení úseků jako veřejně prospěšných staveb a aktualizaci zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. Správa železnic plánuje také provedení průzkumu a geodetického měření v místech staveb a zahájení procesu EIA, tedy vyhodnocení vlivu projektů na okolní životní prostředí.

Všechny vybrané úseky mají podle organizace přínos už pro současnou dopravu, která vede ve stejném směru, ovšem po jiných tratích. SŽDC si od nových úseků slibuje zejména zvýšení kapacity a tím i spolehlivosti dopravy. V současné době se vlaky v těchto místech potýkají s omezeným místem, a to pro osobní i nákladní dopravu. „Díky zvýšení kapacity může dojít také ke zrychlení vlaků díky omezení zbytečného předjíždění vlaků různých kategorií a omezení umělého zpomalování jízdy vlaků vlivem vysokého obsazení trati," vysvětlila mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová. Česko při stavbě bude využívat normy pro vysokorychlostní vlaky francouzských státních drah TGV. SŽDC za normy zaplatí francouzskému dopravci SNCF Mobilités 11 milionů korun. V současnosti organizace zpracovává také několik dalších studií proveditelnosti na stavbu dalších vysokorychlostních tratí.

13. 06. 2019 Kvůli horkému počasí je víc poruch klimatizace ve vlacích

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/kvuli-horkemu-pocasi-je-vic-poruch-klimatizace-ve-vlakch/1767054>)

Současné horké počasí komplikuje cestování na železnici. Klimatizace ve vlacích často přestává kvůli vysokým teplotám stačit, například České dráhy v posledních dnech zaznamenaly zvýšený počet poruch. Vyplývá to z informací dopravce pro ČTK. Cestující mají ve vozech, kde je garantována

klimatizace, nárok při její poruše na odškodnění. "S nástupem vysokých teplot v posledních týdnech jsme zaznamenali zvýšený počet poruch klimatizací, jejich počet se nicméně nevymyká stavu v předchozích letech," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dodal, že přes průběžnou údržbu techniky jsou v létě klimatizace pod extrémním zatížením, což vede k závadám. Vozy s porouchanou technikou většinou dopravce odstavuje ve stanicích s opravárenskými kapacitami, v provozu je pak nahrazuje jinými vozy. Jednotlivé případy, kdy je vlivem vysokých teplot omezená účinnost klimatizace, řeší i RegioJet. Dopravce se je podle mluvčího Aleše Ondruje snaží řešit okamžitě. Ondrůj dodal, že riziko snížené účinnosti klimatizací se obecně zvyšuje při teplotách nad 30 stupňů.

Největší železniční dopravci cestujícím poskytují v případě nefunkční klimatizace kompenzace. Ještě předtím se však dopravci snaží pasažérům najít místa, kde technika funguje. Není to přitom záležitost pouze letních dnů, odškodnění dopravci poskytují například i při nefunkčním topení v zimě. Kompenzace se však vztahují pouze na cestující ve vozech, kde je klimatizace předem garantovaná. Pokud je podle jízdního plánu vozidlo bez klimatizace, pasažéři na odškodnění nárok nemají. Počty poskytnutých kompenzací, ani náklady na ně dopravci nevidují. U Českých drah dostávají pasažéři jednorázové odškodnění 30 korun. Žádosti o kompenzace vyřizuje na místě průvodčí vlaku, pasažéři přitom musí ukázat jízdenku. RegioJet podle mluvčího dává kompenzace až do 100 procent z ceny jízdenky, přičemž cestujícím, kteří mají u dopravce zákaznický účet, je odškodnění poskytováno automaticky, aniž by pasažéři museli něco vyřizovat.

České dráhy mají klimatizaci zhruba v 1 100 vozech, což je asi třetina vozového parku státního dopravce. Ve výbavě ji mají všechny dálkové vlaky a také část rychlíků a osobních vlaků. Nové vlaky společnost podle Joklíka kupuje už pouze s klimatizací. RegioJet má podle Ondruje s výjimkou spacích vozů plně klimatizovaný vozový park. To samé platí pro dalšího soukromého dopravce Leo Express. Česko zasáhla v posledních dnech tropická vedra. Na řadě míst republiky se objevila i letošní první tropická noc, kdy celou noc neklesly teploty pod 20 stupňů.

13. 06. 2019 Přestavba stanice Čelákovice je ve finále (slavnostní ukončení stavby)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/prestavba-stanice-celakovice-je-ve-finale>)

Po více než dvou letech prací skončila rekonstrukce železniční stanice Čelákovice. Stavbu, která byla první ze souboru investičních akcí na trati z Prahy do Lysé nad Labem, dnes slavnostně ukončila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Jejím zhotovitelem byla společnost Elektrizace železnic Praha. „Rekonstrukce stanice Čelákovice byla první etapou optimalizace celého úseku z Lysé nad Labem do Prahy-Vysočan, kterou SŽDC jako investor rozdělila na více staveb. Letos v květnu bylo předáno staveniště další etapy v navazujícím úseku do Lysé nad Labem a zároveň odstartovala soutěž na zhotovitele stavby v traťovém úseku Mstětice – Praha-Vysočany,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Celková přestavba stanice začala v lednu 2017. Hlavním cílem prací bylo vybudovat jedno ostrovní a dvě vnější nástupiště a také dva komunikacemi propojené podchody pro pěší a cyklisty na spojnici nádražní budova – Kozovazská a Kollárova – Mochovská – Čelakovského. Rekonstruovaný úsek má délku 1 850 metrů, postupně zde bylo demontováno kolejiště včetně trakčního vedení, nově se vybuďovalo sedm většinou elektrifikovaných kolejí různé délky. Dva nové, komunikacemi s lávkou propojené podchody s bezbariérovými přístupy i výtahy přivádějí cestující z více směrů na tři nástupiště. Součástí prací byla vedle úprav železničního svršku a spodku s odvodněním rovněž rekonstrukce mostů, výstavba nové návěštní lávky, moderního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení včetně napájení a kabelových rozvodů. Předmětem stavby byly dále úpravy prostor pro výpravčí, vybudování přístřešků pro cestující, informačního, kamerového a orientačního systému, rozhlasového zařízení a oplocení plnicího současně protihlukovou funkcí. Osadil se také nový mobiliář. Rekonstrukcí prošla i historická výpravní budova, projekt byl navíc doplněn o výstavbu cyklověže a úpravu prostor bývalé restaurace, které čekají na nového nájemce. Pod vedením architekta byly části budovy sladěny a došlo i k částečnému opláštění, které skrývá klimatizační jednotky nebo odpadkové koše. Nová cyklověž nabízí ve 13 úrovních prostor dohromady až pro 118 kol. Jedná se o zařízení, které bude mít dobíjecí systém na elektrokola a možnost uložení věcí do bezpečnostního boxu. SŽDC vůbec poprvé zajistila tyto služby cestujícím v rámci modernizace železniční stanice.

Zhotovitelem stavby byla společnost Elektrizace železnic Praha se subdodavateli, kterými byly firmy AŽD Praha, Metrostav, Swietelsky Rail CZ, mm cite nebo OK stavby. Celkové investiční náklady dosáhly 682 904 833 Kč bez DPH. Projekt je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Maximální výše podpory EU tvoří 83,07 % z celkových způsobilých nákladů. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

17. 06. 2019 Stavební povolení: Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí

Zdroj: Drážní úřad (https://www.ducr.cz/images/drurad/2019/vyhlaska_17_06_2019_SPSob%C4%9BslavDoub%C3%AD.pdf)

Jedná se o novostavbu dvoukolejné přeložky železniční trati v úseku Soběslav – Doubí u Tábora, v souhrnné délce 8,8 km. Liniová stavba železniční trati je umístěna v extraviálu na katastrálních územích Soběslav, Zvěrotice, Sedlečko u Soběslavě, Klenovice u Soběslavi, Myslkovice, Roudná nad Lužnicí, Košice u Soběslavi, Doubí nad Lužnicí a Planá nad Lužnicí. Účelem stavby je napřímení a zdvojkolejnění železniční trati, zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h, zavedení nápravového tlaku třídy zatížitelnosti D4 a prostorové průchodnosti UIC-GC. Modernizace trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení.

Drážní úřad v provedeném řízení přezkoumal předloženou žádost, projednal ji v rozsahu, v jakém se dotýká práv a právem chráněných zájmů nebo povinností účastníků řízení, jakož i zájmů chráněných dotčenými orgány a zjistil, že jejím uskutečněním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provádění a zvláštními předpisy.

18. 06. 2019 RegioJet poprvé prodal dluhopisy za 921 mil., koupí nové vlaky

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-poprve-prodal-dluhopisy-za-921-mil-koupi-nove-vlaky/1768713>)

Soukromý dopravce RegioJet prodal emisi svých zajištěných dluhopisů ve výši 921 milionů korun se splatností pět let. Pro RegioJet jde o první vstup na kapitálový trh a první emisi dluhopisů. Jedná se o šestiměsíční pohyblivý kupon s výnosem čtyři procenta nad sazbou PRIBOR, kterou zveřejňuje Česká národní banka. Získané peníze dopravce použije na nákup vlaků pro další rozvoj železniční dopravy a část použije na refinancování současných bankovních úvěrů, což znamená zlevnění financování, uvedl v tiskové zprávě mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. Manažerem dluhopisové emise je Česká spořitelna, která působí jako zajišťovací a platební agent. Dluhopisy si koupili institucionální i privátní klienti. "Zájem předčil naše očekávání," uvedl finanční ředitel Petr Kohoutek.

Doprovce po loňském zisku 102 milionů korun očekává letos růst zisku z vlakové dopravy. V prvním čtvrtletí činil hrubý zisk 18 milionů. Společnost chce v nejbližších letech investovat několik miliard korun do nákupu lokomotiv i vagonů a do modernizace již provozovaných. Vagonů chce koupit až 100. "Předpokládané finanční vypořádání transakce je 26. června a emise bude obchodovaná na pražské burze," uvedl Ondrůj.

RegioJet dosud provozuje vlaky na komerční riziko na linkách z Prahy na Ostravsko a severním Slovenskem a z Prahy přes Brno do Bratislavy a Vídně. Od letošního prosince začne jezdit v závazku veřejné služby z Brna do Bohumína a také na některých osobních vlacích v Ústeckém kraji. Na Slovensku jezdí v závazku veřejné služby z Bratislavy do Komárna.

18. 06. 2019 České dráhy vybaví svá vozidla novým zabezpečovačem (ETCS)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30654/>)

České dráhy podepsaly první rámcovou smlouvu na vybavení vozidel mobilní částí ETCS. Stacionární část tohoto jednotného evropského zabezpečovacího systému postupně instaluje na koleje SŽDC. Cílem Evropské unie, která zavedení ETCS iniciovala, je sjednotit systémy všech evropských železnic a zvýšit bezpečnost vlakové dopravy napříč členskými státy. České dráhy proto zařízení instalují až do 453 elektrických a motorových vozidel a řídicích vozů. Celkové náklady se vyšplhají na několik miliard korun. „Aktuálně jsme podepsali první rámcovou smlouvu se sdružením dodavatelů ČD – Telematika a.s. a AŽD Praha s.r.o. na vybavení až 131 elektrických lokomotiv, a to na základě výsledku veřejné zakázky,“ upřesňuje místopředseda představenstva ČD, a.s., Radek Dvořák a pokračuje: „Zároveň jsme již závazně objednali instalaci ETCS do 102 hnacích vozidel řad 162, 162 WTB, 362 a 362 WTB v celkové hodnotě necelých 1,4 miliardy korun. Předpokládáme, že zhruba 39 % této částky pokryje dotace z evropského programu Connecting Europe Facility – CEF.“ Souhlas s uzavřením smluv udělila Dozorčí rada i Řídicí výbor společnosti. Většina ze 102 lokomotiv bude mít zařízení nainstalováno do konce roku 2022.

Další dvě zakázky na instalaci ETCS do až 288 vozidel řad 471, 440, 640, 650/651, 650, 660, 661, 750.7, 841, 842, 844, 954.2 a 691 se blíží k závěru. „I tady bychom se rádi ucházeli o dotace z programu CEF, požádali jsme proto jeho administrátora, kterým je Výkonná agentura pro inovace a sítě – INEA o prodloužení termínu,“ říká Radek Dvořák a vysvětluje důvody: „Prakticky všichni evropští dopravci teď hledají výrobce mobilní části ETCS, kterých je málo. Kvůli přetlaku poptávky se navíc výrazně zvyšují ceny, za které jsme schopni toto zařízení nakoupit. Jednání s dodavateli jsou proto náročná a trvají déle, než jsme předpokládali.“ Příliš vysoká nabídková cena je zároveň důvodem ke zrušení tří zakázek na vybavení pendolin, railjetů a lokomotiv řady 380. O dalším postupu rozhodne vedení společnosti.

18. 06. 2019 Fantova budova už prochází rekonstrukcí (Praha hl. n., slavnostní zahájení stavby)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/fantova-budova-uz-prochazi-rekonstrukci>)

Na největším osobním nádraží v Česku začaly první práce na rekonstrukci fasády a střechy historické Fantovy budovy. Obnova pláště této významné secesní památky potvrzuje dva a půl roku, předpokládané celkové investiční náklady dosahují 212 milionů korun. Investorem dnes slavnostně zahajované stavby je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), stavební a restaurátorské práce provede společnost AVERS. Financování celé akce zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. „Příprava této rozsáhlé rekonstrukce probíhala vzhledem k významu celé budovy v těsné spolupráci s památkáři. To znamená, že všechny stavební a technologické postupy byly navrženy tak, aby odpovídaly požadavkům státní památkové péče,“ sdělil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Secesní výpravní budova někdejšího nádraží císaře Františka Josefa pochází z let 1901 až 1909. Cestujícím sloužila až do otevření nového podzemního odbavovacího terminálu v roce 1977. Dnešní název nese podle svého architekta Josefa Fanty. Stavební úpravy budou probíhat po etapách. Začnou na krajních věžích, druhá fáze bude řešit křídla objektu. Nakonec se bude zjišťovat aktuální stav střední části budovy, která prošla v nedávné době stavebními úpravami. Odstraní se degradovaná a odfouknutá omítka a nahradí ji nová vápenná omítka. Veškeré umělecké prvky štukové sochařské výzdoby, kamenné sochařské výzdoby a uměleckořemeslné prvky z oceli budou odborně renovovat restaurátoři s licenci. Součástí stavebních prací bude také odstranění nefunkčních prvků, např. ocelových konzol nebo rozvaděčů. Niky a otvory se po demontáži zazdí. Po odkrytí střešní krytiny se podrobně posoudí stav konstrukce krovu, která se následně ošetří prostředkem proti dřevokaznému hmyzu, hnilobě a plísni. Nové bude laťování, položí se nová střešní krytina a udělá se klempířské oplechování. Okna a dveře budou odborně repasovány. Neopravitelné výplně, případně jejich části, budou nahrazeny přesnými tvarovými i materiálovými kopiemi. Obnovena bude také barevnost výplně, a to podle provedeného průzkumu. V rámci samostatné investiční akce připravuje SŽDC ve Fantově budově také rekonstrukci jejich vnitřních prostor.

18. 06. 2019 SŽDC podala žalobu na neplatnost smlouvy (Praha-Dejvice)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-podala-zalobu-na-neplatnost-smlouvy>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) podala k Obvodnímu soudu pro Prahu 1 žalobu na určení neplatnosti smlouvy o smlouvě budoucí uzavřené se společností AMÁDEUS REAL. Na základě této smlouvy mělo dojít k uzavření kupní smlouvy o převodu vlastnického práva k pozemkům Správy železniční dopravní cesty v katastrálním území Praha-Dejvice o celkové výměře 24 047 m². „Důvodem neplatnosti smlouvy o smlouvě budoucí je skutečnost, že při jejím uzavření došlo k porušení právních předpisů. Žalobu SŽDC podává, aby byla odstraněna nejistota ohledně existence práv a povinností založených smlouvou o smlouvě budoucí a předešlo se vzniku dalších škod,“ sdělil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Právní analýza, kterou si SŽDC nechala zpracovat, dospěla k jednoznačnému závěru, že smlouva o smlouvě budoucí mezi SŽDC a AMÁDEUS REAL byla s vysokou mírou pravděpodobnosti uzavřena v rozporu se zákonem o privatizaci, podle kterého souhlas s přímým prodejem dotčených pozemků měla udělit vláda, což se nestalo. Z tohoto důvodu je smlouva neplatná. K témuž závěru přitom nezávisle na SŽDC dospěl i Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, se kterým nyní v dané věci postupujeme v úzké součinnosti. Stanovisko SŽDC o neplatnosti této smlouvy bylo již v rámci prevenční povinnosti oficiálně sděleno i společnosti AMÁDEUS REAL. Jelikož snaha o smírné řešení, respektive vyjednávání s budoucím kupujícím o ukončení smlouvy o smlouvě budoucí nebyla úspěšná, v zájmu nastolení právní jistoty SŽDC podnikla právní kroky a domáhá se tak určení neplatnosti smlouvy o smlouvě budoucí.

19. 06. 2019 Leo Express chce až 29 nových vlaků pro Olomoucko a Prahu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/leo-express-chce-az-29-novych-vlaku-pro-olomoucko-a-prahu/1769150>)

Společnost Leo Express oslovila výrobce vlaků se zakázkou na výrobu nových vlaků pro regionální tratě na Olomoucko a v Praze. Soukromý dopravce se zde uchází o provoz regionálních tratí, které si objednávají kraje. Leo Express chce až 29 elektrických vlaků. Společnost o tom informovala v tiskové zprávě. Předpokládané náklady dopravce neuvedl. Mezi oslovenými výrobci jsou Škoda Transportation, Siemens, Alstom, Pesa, Newag, Stadler nebo Bombardier. "Leo Express je připraven na Olomoucko a také v Praze nabídnout nové moderní vlaky ve vysoké kvalitě. Několik výrobců nám již potvrdilo, že mají zájem o výrobu vlaků, a co je důležitější, že mají i kapacity, abychom stihli striktní termíny," uvedl generální ředitel dopravce Peter Köhler.

Doprovce chce koupit až 29 elektrických dvousystémových vlaků s kapacitou až 240 sedaček a maximální rychlost 160 km/h. Vlaky by měly být bezbariérové a vybavené internetovým připojením či klimatizací. Součástí by měly být i úložné prostory pro kola nebo palubní informační systém. Vlaky by mohly jít do provozu nejdříve v roce 2022. Podle Köhlera budou v zakázce vedle výbavy vlaků rozhodující pořizovací a provozní náklady. "Například v Olomouckém kraji se jedná o patnáctiletou zakázku v hodnotě až 750 milionů korun ročně. Jde tedy o větší provozní soubory, kde by se náš koncept mohl ideálně uplatnit," podotkl.

Leo Express loni uspěl v soutěžích na provoz regionálních tratí ve Zlínském a Pardubickém kraji. Vyjede od letošního prosince v závazku veřejné služby na Pardubicku a také ve Zlínském kraji. Pro tyto tratě nyní modernizuje diesellové jednotky LINT. Vedle toho letos přiveze tři nové vlaky od největšího vlakového výrobce na světě čínského CRRC. Investice do vlaků připravuje i konkurence. České dráhy mají nyní ve výrobě například 21 elektrických souprav RegioPanter. Podnik také vypsál soutěž na 90 vozů pro linku Praha – Hamburk a na další jednotky pro regionální dopravu. RegioJet letos počítá s 16 novými vozy Astra z Rumunska, další vlaky připravuje pro regionální tratě.

Leo Express patří podnikateli Leoši Novotnému, provoz zahájil v roce 2012 na lince Praha – Ostrava. V současnosti provozuje síť vlakových i autobusových spojení v sedmi zemích střední a východní Evropy. Loni firma přepravila svými vlaky a autobusy 1,8 milionu cestujících, což je meziročně o 20 procent více. Obrat skupiny za rok 2018 vzrostl o více než 120 procent na 800 milionů korun.

19. 06. 2019 Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov je stavebně dokončena

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/revitalizace-trati-tynistest-nad-orlici-broumov-je-stavebne-dokoncena>)

Přestavba významného železničního úseku Královéhradeckého kraje na začátku června stavebně skončila. Stavbu trati realizovala Společnost Týniště – Broumov, ve které jsou zastoupeny stavební firmy: Starmon, EUROVIA CS, Chládek a Tintěra, Pardubice a GJW Praha. Investorem projektu je Správa železniční dopravní cesty. V souvislosti s dokončením prací končí také výluka v daném úseku.

Projekt se týká celostátní jednokolejné dráhy z Týniště nad Orlicí do Meziměstí. V rámci modernizace bylo nahrazeno stávající zabezpečovací zařízení novým, které je možné dálkově ovládat. Rekonstrukcí železničního svršku a spodku došlo k odstranění trvalých omezení rychlostí. Proběhla také oprava vybraných mostů a propustků a byla vybudována nová nástupiště včetně informačního a orientačního systému pro cestující. „Myslím, že je potřeba poděkovat za toto investiční rozhodnutí státu a SŽDC. Jsem rád, že jsme s tolik potřebnou modernizací začali a předpokládám, že budeme v tomto trendu pokračovat. Každý – byť dílčí – krok nám umožní zvýšit četnost vlakových spojů i jejich zrychlení. A přestože dnes jsme touto investicí do trati z Týniště nad Orlicí do Meziměstí získali zrychlení v řádu několika minut, v celkovém kontextu není bezvýznamné. Realizovaná stavba, za kterou patří rovněž díky jejím zhotovitelům, potvrzuje mimo jiné i mé oblíbené motto Kde je vůle, tam je i cesta, a proto je nezbytné nepolevit v tlaku na stát a prosazovat další investice do modernizace železniční sítě v našem kraji,“ říká první náměstek hejtmána Královéhradeckého kraje Martin Červíček, který je odpovědný za oblast dopravy a silničního hospodářství.

Práce probíhaly v úseku Opočno pod Orlickými horami – Hronov, celková délka revitalizované trati je 28,6 km. Mimo tento rozsah zasahují pouze úpravy kabelizace a dílčí úpravy stávajícího technologického zařízení přejezdů v úsecích Hronov – Police nad Metují a Teplice nad Metují – Meziměstí. „Projekt jsme zahájili vloni v únoru. Podařilo se nám ho dokončit v plánovaném termínu,

tedy nyní v červnu. Dokladová část pak poběží ještě do prosince letošního roku, nicméně veškerá omezení související se stavbou právě končí, cestující mohou dílo již plně využívat," sdělila Iveta Štočková, tisková mluvčí EUROVIA CS.

Celkové plánované investiční náklady akce s názvem Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov činí 1 270 027 079 Kč bez DPH. Projekt je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020. Příspěvek EU může dosáhnout až 987 684 498 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

19. 06. 2019 ETCS získá už příští rok modernizovaná část koridoru z Prahy-Uhřetěves do Votic

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/etcs-ziska-uz-pristi-rok-modernizovana-cast-koridoru-z-prahy-uhrinevsi-do-votic>)

Zavádění jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS na české železnici začíná nabírat na obrátkách. Už příští rok jej získá také významná část čtvrtého koridoru. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila instalaci moderního vlakového zabezpečovače na traťovém úseku Praha-Uhřetěves – Votice. Zhotovitelem prací je společnost AŽD Praha. „Na koridoru z Prahy na jih Čech se už několik let jezdí maximální možnou rychlostí na naší síti, tedy 160 km/h. K tomu, aby byl takový provoz ještě bezpečnější a zároveň plynulejší, přispěje už od příštího roku systém ETCS,“ náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb.

Zavedení jednotného evropského zabezpečovacího systému v uvedeném úseku bude kromě umístění balíz pro přenos informací zahrnovat také zřízení reflexních nepřenositelných neproměnných návěstí okolo trati a na vybraná současná návěstidla. Stávající skříň dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení se doplní o nový software, který rozšíří jejich funkcionalitu i o ETCS. Technologie ETCS bude integrována do jednotlivých pracovišť tzv. jednotného obslužného pracoviště (JOP), a to bez nutnosti zřízení dalších obslužných prvků v podobě monitorů, klávesnic nebo myší. Přenos jednotlivých informací do železničních stanic bude řešen centralizovaně formou traťového zabezpečovacího zařízení. Z nich bude pomocí technologie dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení přenášen stav jednotlivých prvků na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) Praha. V samostatné místnosti CDP Praha bude zřízeno obslužné pracoviště dispečera ETCS. Z něj se budou provádět veškeré zásahy do tohoto systému včetně administrátorských, které budou možné pouze zde na základě patřičného oprávnění. Na tomto pracovišti bude docházet i k zadávání jednotlivých provozních dat do systému ETCS. Bude zde rovněž dotykový terminál vybavený pro vstup do sítě GSM-R. V souvislosti s výstavbou ETCS bude zajištěno pokrytí odbočných tratí systémem GSM-R ve vzdálenostech, které jsou určeny systémem ETCS od zaústění do hlavní trati. Součástí stavby je i úprava železniční stanice Říčany. Dojde zde ke zrušení jedné výhybky, která je v současnosti zabezpečena elektromotorickým přestavňákem, a stejně ovládané výkolejky. Dojde i ke zrušení některých návěstidel.

Projekt s názvem ETCS Praha-Uhřetěves – Votice je spolufinancovaný EU z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Celkové plánované náklady projektu činí 211 273 444 Kč bez DPH. Maximální výše podpory EU může činit až 137 930 503 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Akce by měla být po stavební stránce dokončena v závěru února příštího roku.

24. 06. 2019 Moody's: České dráhy jsou pod politickým vlivem, narušuje to řízení firmy

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/domaci/moody-s-ceske-drahy-jsou-pod-politickym-vlivem-narusuje-to-rizeni-firmy-1360083>)

Změny ve vedení Českých drah mohou ohrozit naplňování strategie firmy, varovala ratingová agentura Moody's. Podle ní je řízení skupiny ČD v posledním roce pod politickým vlivem. Podle národního dopravce strategie firmy ohrožená není. Agentura Moody's tak reaguje na dění ve vedení Českých drah, když během posledních devíti měsíců byli odvoláni dva předsedové představenstva firmy. Nejprve v září 2018 byl odvolán Pavel Krtek, se kterým ve vedení skončili i Ludvík Urban a Martin Bělčík. Letos v červnu pak skončil i Krtekův nástupce Miroslav Kupec. Podle Moody's nebyly tyto změny dostatečně odůvodněny. Agentura ve svém hodnocení uvádí, že změny ve vedení podniku mají zřejmě politické důvody. Podle hodnocení jsou České dráhy v posledních měsících pod politickým vlivem, který potvrzuje úzké propojení mezi vládou a dopravcem. „To však zároveň

podle našeho názoru narušuje řízení a provádění strategie společnosti," uvedla agentura. Situaci podle ní navíc může komplikovat fakt, že nové vedení bude potřebovat čas. Nejistota se podle agentury může promítnout například do plánů na obnovu vozového parku či zefektivnění provozu. Riziko naopak snižují uzavřené smlouvy na provoz dálkových i regionálních linek. Podle Českých drah strategie společnosti ohrožení není. „Na její podobě, v jaké byla prezentována v rámci obhajoby ratingu a emise dluhopisů, se nic nemění," uvedl mluvčí státního dopravce Radek Joklík.

Moody's letos Českých drahám udělila ratingové hodnocení na stupni Baa2, které patří k nižšímu hodnocení v investičním pásmu. Podle ratingu vydaného na jaře považuje agentura situaci drah z dlouhodobého hlediska za stabilní. Dráhy následně vydaly sedmileté dluhopisy za půl miliardy eur, v přepočtu téměř 13 miliard korun. Úvěrový rating je důležitý pro investory, neboť jim ukazuje, jaká je pravděpodobnost řádného splacení úvěru.

České dráhy loni přepravily přes 179 milionů zákazníků. V loňském roce vykázaly čistý zisk téměř 1,2 miliardy korun, což bylo o 200 milionů více než v roce 2017. K výsledku přispěla především nákladní doprava se ziskem 663 milionů korun, osobní přeprava skončila ve ztrátě 230 milionů.

24. 06. 2019 ČD vyberou nové členy vedení z výběrového řízení, zvolí je v září

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-vyberou-nove-cleny-vedeni-z-vyberoveho-rizeni-zvoli-je-v-zari/1770819>)

Představenstvo Českých drah bude kompletní v září, podnik vybere dva jeho nové členy z otevřeného výběrového řízení. Nový šéf skupiny následně vzejde z kompletního pětičlenného představenstva. O podmínkách výběrového řízení dnes rozhodla dozorčí rada Českých drah, informovala společnost. Představenstvo je nyní tříčlenné, vede ho místopředseda Radek Dvořák.

Rada na svém minulém zasedání odvolala předsedu představenstva Miroslava Kupce. Důvodem byla podle rady ztráta důvěry po nových informacích od bezpečnostních složek. Podle spekulací některých médií jde o podezření z korupce při nákupu nových lokomotiv. Kupec jakákoliv obvinění odmítl a chce se proti nim bránit soudně. Druhé místo v představenstvu zůstalo uvolněné po Michalu Heřmanovi, který se v květnu stal šéfem těžební společnosti OKD. "Výběrové řízení bude otevřené a ve spolupráci s personálním odborem generálního ředitelství ČD ho zrealizuje přímo dozorčí rada," uvedl po dnešním mimořádném jednání dozorčí rady mluvčí společnosti Radek Joklík.

Zájemci budou moci podávat přihlášky do soutěže do 29. července. Vhodné členy vedení bude následně posuzovat výběrová komise. Jejimi členy jsou předseda řídicího výboru Českých drah a náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček, předseda dozorčí rady Karel Pospíšil a další členové rady Jan Vrátník, Tatiana Molková a Vojtěch Kocourek. Nejvhodnější kandidáty pak komise představí dozorčí radě 12. září, která rozhodne o jejich jmenování. Po doplnění pětičlenného představenstva bude z jeho řad následně vybrán nový předseda a také generální ředitel skupiny.

Kupec byl zvolen předsedou představenstva v září loňského roku, kdy vystřídal odvolaného Pavla Krška. Společnost tak nyní vede tříčlenné představenstvo, ve kterém vedle Dvořáka působí také Michal Vereš a Patrik Horný.

24. 06. 2019 Na některých tratích se bude jezdit 200 kilometrů za hodinu. První úsek bude na koridoru do Plzně (Ejpovice – Plzeň-Doubravka)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2850521-na-nekterych-tratich-se-bude-jezdit-200-kilometru-za-hodinu-prvni-usek-bude-na>)

Na české železnici se začne zřejmě už v srpnu zkoušet 200kilometrová rychlost. Správa železnic ji plánuje zavést na přibližně pětikilometrovém úseku okolo Ejpovického tunelu na trati z Plzně do Prahy. Vytipovány už jsou ale i další a delší úseky. Naposledy se rychlost na českých tratích zvedala už před čtvrt stoletím, a to na 160 kilometrů za hodinu. Běžné vlaky jezdí Ejpovickým tunelem zatím pouze omezenou rychlostí, nově by se v něm mohlo jezdit až 200 kilometrů za hodinu. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ho proto testovala speciálním měřicím vagonem. Posádka v něm sleduje sběrač, který klouže po troleji. Právě na tyto dva prvky, které vedou proud do lokomotivy, působí největší síly a tlaky, v tunelu obzvlášť. Je to vidět i pouhým okem. Vlak je z čtyřkilometrového tunelu venku za devadesát sekund. Každý milimetr se počítá a může rozhodnout o tom, jakou rychlost v něm nakonec povolí. Výsledky ve vagonu zaznamenává hned několik počítačů. Vlak tunelem projede šestkrát, nesmí se ale na trati potkat s žádným jiným, aby to nezkrátilo měření. Test podle železničářů dopadl nadějně. „Je to jeden z prvních kroků, abychom mohli testovat i avizovanou

dvousetkilometrovou rychlost," říká mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Pro dvousetkilometrovou rychlost třeba nesmějí být na trati přejezdy, jen nadjezdy. Správa železnic má vytipovány tratě, které upraví, hotové by mohly být za pět let.

Podle informací z loňska železničáři prověřovali nutné úpravy pro rychlost 200 km/h na úsecích Choceň – Uhersko, Břeclav – Vranovice, Olomouc – Dluhonice, Sodoměřice – Votice a úsek Soběslav – Doubí, Nemanice – Ševětín. I tyto úseky však vyžadují řadu stavebních úprav: jde zejména o již zmíněné odstranění všech úrovnových křížení se silnicemi. Železničáři také musí prověřit všechny mosty a samotné koleje, zda vydrží při zvýšené rychlosti pravidelný provoz. Vedle toho semusí upravit také nástupiště, zabezpečovací zařízení i trakční vedení.

25. 06. 2019 Nový orientační systém na hlavním nádraží v Plzni (od 1. července 2019)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/novy-orientacni-system-na-hlavnim-nadrazi-v-plzni>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) mění od 1. července číslování nástupišť a kolejí na plzeňském hlavním nádraží. Stanice, která v uplynulých letech prošla celkovou rekonstrukcí, tak bude jednou z prvních velkých na síti SŽDC, kde se zavede nový orientační a informační systém pro cestující. Změna označování nástupišť a kolejí odpovídá novým pravidlům SŽDC pro umístování a vzhled prvků orientačního a informačního systému. Ta se postupně zavádějí i v dalších rekonstruovaných železničních stanicích, například v Berouně nebo Chebu, a odpovídají pravidlům známým z většiny ostatních evropských zemí.

Pro označení každé hrany nástupiště, kde zastavují vlaky pro cestující, se bude používat jediné číslo, doplněné podle potřeby slovem kolej. Jednotlivé koleje budou označeny od čísla 1 ve směru od hlavní přístupové cesty na nádraží ze Šumavské ulice a skončí číslem 12 směrem k další přístupové cestě ze Železniční ulice. Znamená to, že se již nebudou používat samostatná čísla nástupišť 1 až 6 a doplňující čísla kolejí vycházející ze služebního číslování, která nebyla pro cestující příliš srozumitelná. Z dosavadních kolejí číslo 8 a 6, které se nacházejí u prvního nástupiště, se tak stanou koleje 1 a 2, naopak koleje 101 a 103 u šestého nástupiště ponесou čísla 11 a 12. Kromě toho jsou koleje pro podrobnější orientaci cestujících rozděleny na kratší části (tzv. sektory), označené na orientačních tabulkách ve směru od západu k východu písmeny velké abecedy A až I. U všech 12 kolejí jsou sektory stejného písmene ve stejné úrovni, a proto například u kolejí s kratšími nástupišti číslo 1 a 2 jsou vyznačeny jen sektory B až H. Označení sektorů, kde budou přistaveny vlaky, se postupně doplní i na elektronické informační panely a do hlášení staničního rozhlasu.

Pro označení dílčích částí kolejí se zde budou prozatím do konce platnosti letošního jízdního řádu používat zavedené pojmy západní část a východní část nebo zkratky Z a V (důvodem je nutnost propojení s technologickými předpisy). Poloha vlaku na nástupišti určená rozmezím písmen sektorizace se tedy na informačních tabulkách projeví až od 15. prosince, odkdy bude také zrušeno označení Z a V. Zaměstnanci provozovatele dráhy SŽDC a dopravce České dráhy budou v prvních červencových dnech ve zvýšené míře připraveni pomoci cestujícím s orientací v prostorách železniční stanice.

26. 06. 2019 „Bobinka“ se vrací na pravidelné vlaky na Bechyňce

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30663/>)

Na jihočeskou Bechyňku se znovu vrací historická lokomotiva „Bobinka“. V letní sezóně až do poloviny září pojedou v čele vybraných pravidelných vlaků Českých drah mezi Tábořem a Bechyní. Historický motorový vůz „Elinka“ je aktuálně kvůli poruše motoru mimo provoz, nicméně České dráhy a Národní technické muzeum pracují na jeho opravě tak, aby se jím cestující svezli ještě během letošního léta. Na projektu „Léto na Bechyňce“ České dráhy spolupracují s Národním technickým muzeem a Jihočeským krajem. Jeho součástí jsou nejen jízdy historických vlaků, ale také bohatý doprovodný program v obcích a městech na trati.

Lokomotiva „Bobinka“ pojedou v čele vybraných pravidelných víkendových a svátečních vlaků až do 15. září. Plánovaná je na vlcích s odjezdy z Táboře do Bechyně v 9:06, 11:06, 13:06 a 15:06 a zpět z Bechyně v 10:03, 12:03, 14:03 a 16:03. Historický Křižíkův vůz „Elinka“ je aktuálně kvůli poruše motoru neprovozuschopný. Jízdy, které byly naplánované na 29. června, 5., 13. a 27. července, 10. a 24. srpna, 7., 14. a 15. září, tak budou moci začít až po dokončení oprav vozu. O tomto termínu budeme informovat. „Elinka“ pak pojedou z Táboře do Bechyně v 9:39 a 13:39 a zpět z Bechyně v 11:24 a 15:24. Vzhledem k omezené kapacitě vlaku bude potřeba pořídit si do vlaku povinné místenky.

Pro další zatraktivnění cestování po této malebné trati přichystala okolní města bohatý kulturní program:

- 14. července: Divadlo v trávě, Bechyně
- 14. července: BOHEMIA JAZZ FEST, Tábor
- 26. – 29. července: Pojízdny Kinematograf bratří Čadíků
- 27. července: Koloběžková GRAND PRIX a Keramický trh, Bechyně
- 2. – 4. srpna: Komedianti v ulicích – mezinárodní festival pouličního divadla, Tábor
- 9. – 10. srpna: Bechyňské doteky, Bechyně 11. 8. Festival dechových hudeb, Bechyně
- 15. – 18. srpna: Pojízdny Kinematograf bratří Čadíků
- 30. srpna: Rozloučení s létem, Trafačka, Tábor
- 14. září: Cross Country, Bechyně
- 15. září: Tour de Bechyně
- 13. – 15. září: Táborská setkání

V termínech plánovaných jízd Elinky (i v případě, že Elinka nepojede) bude v Bechyni otevřená remíza s modelovým kolejištěm Pavla Kohoutka a Českých drah.

Trat' „Bechyňka“

Trat' "Bechyňka" se pyšní významným prvenstvím: Na žádné jiné veřejné trati na našem území nebyl elektrifikovaný provoz zahájen dříve. Na území České republiky najdeme celou řadu památek, díky kterým můžeme i po řadě desetiletí žasnout nad důvtipem a odhodláním železničních inženýrů i investorů předchozích generací. První zkušební jízda byla vykonána po pouhém roce stavby 1. června 1903 a slavnostní jízda, která zahájila provoz na trati, proběhla 21. června 1903. Provoz byl zajišťován zpočátku dvěma elektrickými motorovými vozy, ke kterým v roce 1905 přibyl třetí a v roce 1908 čtvrtý. Tyto vozy byly později označeny jako EM 400 (001 a 002) a byly shodné konstrukce. Třetí a čtvrtý vůz (003 a 004) byly konstrukčně odlišné od předchozích dvou. Dodnes provozuschopný vůz s označením M 400.001 je od roku 1974 součástí sbírky Národního technického muzea.

Bobinka

Jméno „Bobinka“ nosí malá elektrická lokomotiva bývalé řady E 422.0 (dnes řada 100). Pojmenování Bobinka vzniklo podle označení pojezdu lokomotivy Bo´Bo´ a jeho zdrobněním, aby se odlišila od rychlejších, silnějších a větších lokomotiv stejného uspořádání náprav s přezdívkou „Bobina“, které jezdily na hlavních tratích.

Elinka

Pod romantickým jménem „Elinka“ se skrývá historický elektrický vůz řady M 400.001 vyrobený v roce 1903 vagonkou Rinhghoffer v Praze na Smíchově a firmou českého elektrotechnického vynálezce Františka Křížka.

Jízdní řád „Bobinky“ z Tábora do Bechyně a zpět (soboty, neděle a státní svátky od června do září 2019)

28406	28408	28410	28412	stanice	28409	28411	28413	28415
9:06	11:06	13:06	15:06	Tábor	10:51	12:51	14:51	16:51
9:15	11:15	13:15	15:15	Horky u Tábora *)	10:42	12:42	14:42	16:42
9:19	11:19	13:19	15:19	Slapy	10:39	12:39	14:39	16:39
9:21	11:21	13:21	15:21	Libějice *)	10:37	12:37	14:37	16:37
9:27	11:27	13:27	15:27	Malšice	10:32	12:32	14:32	16:32
9:29	11:29	13:29	15:29	Čenkov u Malšic *)	10:29	12:29	14:29	16:29
9:31	11:31	13:31	15:31	Třebelice *)	10:26	12:26	14:26	16:26
9:33	11:33	13:33	15:33	Všechlapy *)	10:24	12:24	14:24	16:24
9:36	11:36	13:36	15:36	Bechyňská Smoleč *)	10:21	12:21	14:21	16:21
9:41	11:41	13:41	15:41	Sudoměřice u Bechyně	10:17	12:17	14:17	16:17
9:46	11:46	13:46	15:46	Bežerovice *)	10:11	12:11	14:11	16:11

9:50	11:50	13:50	15:50	Bechyně zastávka *)	10:07	12:07	14:07	16:07
9:54	11:54	13:54	15:54	Bechyně	10:03	12:03	14:03	16:03

*zastávka na znamení

Jízdní řád „Elinky“ z Tábora do Bechyně a zpět (soboty, neděle a státní svátky ode dne vyhlášení)

28460	28462	stanice	28461	28463
9:39	13:39	Tábor	12:16	16:16
9:52	13:52	Slapy	12:05	16:05
10:00	14:00	Malšice	11:57	15:57
10:20	14:20	Sudoměřice u Bechyně	11:43	15:43
10:33	14:33	Bechyně	11:24	15:24

Jízdné

Bobinka – na pravidelných osobních vlacích platí běžný tarif ČD

Elinka – prodej jízdenek bude zahájen po dokončení oprav motoru tohoto motorového vozu

Předprodej

- prodej je možný ve všech pokladnách ČD nebo on-line přes e-shop ČD společně s místenkou – ode dne vyhlášení;
- předprodej bude ukončen v den před jízdou vlaku ve 24:00 hod.;
- platí běžný tarif ČD + místenka nostalgie – 150 Kč.

Doprodej ve vlaku

- plné jízdné – 200 Kč;
- snížené jízdné (děti od 6 do 15 let, ZTP) – 180 Kč.

Děti do 6 let bez nároku na místo mají jízdné zdarma.

Rezervace

Rezervace jsou povinné pouze pro vlaky s Elinkou. V případě volné kapacity je možné zakoupit jízdenku u průvodčího ve vlaku (není zaručené místo).

26. 06. 2019 Setkání prototypů v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka (motorová trakce, 29. a 30. června 2019)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30662/>)

O víkendu 29. a 30. června se v železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka uskuteční setkání prototypů vozidel motorové trakce – od první lokomotivy „Bardotka“ po unikátní motorový vůz „Stříbrný šíp“. Prototypy si návštěvníci prohlédnou na točně muzea po oba dny vždy ve 12:30 hod. Z Prahy do Lužné pojedou oba dva dny speciální vlak v čele s lokomotivou „Kyklop“, na pravidelném spoji z Lužné u Rakovníka do Jirkova a zpět se objeví motorový vůz „Krokodýl“.

Zvláštní vlak v čele s lokomotivou „Kyklop“ bude po oba dva víkendové dny odjíždět z pražského hlavního nádraží v 8:54 a pojedou přes Prahu-Zličín, Hostivici, Kladno a Stochov. Příjezd do Lužné u Rakovníka je naplánován na 11:13. Zpět do metropole pojedou vlak v 15:00 (příjezd do Prahy hl. n. v 16:46). V sobotu i neděli se uskuteční také dvě vyhlídkové parní jízdy z Lužné do Rakovníka a zpět (odjezdy z Lužné v 9:47 a 13:48, z Rakovníka v 10:35 a 14:35), které uvítají návštěvníci, kteří se do Lužné vydají pravidelnými vlakovými spoji a nechtějí se nechat ochudit o nostalgický zážitek. V čele této soupravy pojedou lokomotiva 354.195 „Všudybylka“. Netradiční vozidlo nasadí ČD také na spoji z Lužné do Jirkova a zpět. Spěšný vlak Sp 1678 (Lužná u R. 14:23 – Jirkov 15:52) a vlak Sp 1679 (Jirkov 16:01 – Lužná u R. 17:29) zajistí v sobotu a neděli motorový vůz „Krokodýl“. Během víkendové akce v luženském železničním muzeu se návštěvníci setkají s následujícími motorovými vozidly: 751.001, 751.002, 731.001, 742.701, 743.001, 753.001, 759.002, 770.001, 810.002, 825.001, 842.001, 843.001, 850.001 a 854.001. Otevřené budou také všechny expozice a zájemci se budou moci svést po drážce. Chybět nebudou ani stánky s občerstvením a prodej upomínkových předmětů.

Jízdní řád zvláštního vlaku ČD s lokomotivou „Kyklop“ Praha hl.n. – Lužná u Rakovníka a zpět (29. a 30. června 2019)

tam	stanice	zpět
08:54	Praha hl. n.	16:46
09:21	Praha-Zličín	16:20
09:35	Hostivice	15:57
10:15	Kladno	15:43
10:47	Stochov	15:25
11:13	Lužná u Rakovníka	15:00

Jízdní řád vyhlídkového parního vlaku ČD Lužná u Rakovníka – Rakovník a zpět (29. a 30. června 2019)

tam	stanice	zpět
09:47	13:48 Lužná u Rakovníka	10:51 14:51
10:03	14:04 Rakovník	10:35 14:35

Jízdenky na zvláštní vlak s lokomotivou „Kyklop“ z Prahy hl. n. do Lužné u Rakovníka a zpět je možné koupit v předprodeji u všech pokladních přepážek ČD. Jízdní doklady na parní vlaky z Lužné do Rakovníka a zpět budou v prodeji pouze ve vlaku.

Ceník jednosměrných jízdenek

- Praha hl. n. až Hostivice – Lužná u R. nebo naopak: 160 Kč/děti 6 až 15 let 100 Kč,
- Kladno až Stochov – Lužná u R. nebo naopak: 100 Kč/děti 6 až 15 let 80 Kč,
- Lužná u R. – Rakovník nebo naopak: jednotné jízdné 60 Kč,
- děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení.

Ve zvláštních vlacích neplatí žádné slevy ani tarifní výhody. Nelze v nich přepravovat kola ani kočárky.

27. 06. 2019 Dráhy vypsalý výběrové řízení na členy představenstva. Mají být odolní vůči ovlivňování

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-vypsaly-vyberove-rizeni-na-cleny-predstavenstva-maji-byt-odolni-vuci-ovlivnovani-1360188>)

Dozorčí rada Českých drah vyhlásila výběrové řízení na dva členy představenstva společnosti. Uchazeči se mohou hlásit do dvanácté hodiny 29. července. Dráhy požadují od uchazečů vysokoškolský titul právního, technického či ekonomického směru. Dopravce výzvu uveřejnil na svých webových stránkách. Mezi kvalifikačními předpoklady dráhy uvádí rovněž důvěryhodnost a bezúhonnost, manažerské zkušenosti na úrovni nejvyššího managementu ve firmě s alespoň stem zaměstnanců, znalost zákona o zadávání veřejných zakázek, ale také odolnost vůči stresu a ovlivňování. Zájemci musí zaslat životopis v češtině i angličtině, motivační dopis a předložit svou koncepci strategického směřování drah. Konkrétní úsek, za který budou dva noví členové představenstva zodpovídat, bude teprve určen. Vedle svého hlavního úseku budou zodpovědní také za plnění podnikatelského plánu nebo za finanční a ekonomické řízení. Až se představenstvo ČD rozroste o další dva členy, bude pětičlenné. Z tohoto orgánu pak vzejde nový generální ředitel a předseda představenstva drah. Aktuálně vede dopravce místopředseda představenstva Radek Dvořák. Dočasně nahradil Miroslava Kupce, kterého dříve odvolala dozorčí rada.

27. 06. 2019 Stavební povolení: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina

Zdroj: Drážní úřad

(https://www.ducr.cz/images/drurad/2019/2019_06_26_Oldrichov_Bilina_rozhodnuti.pdf)

Stavba řeší úpravy stávajících objektů a zařízení v prostoru železniční tratě v úseku km 21,823 – 33,440, jako součásti souboru staveb modernizace celého železničního tahu celostátní dráhy Ústí nad Labem hl. n. – Most – Cheb, je umístěna převážně na pozemcích v majetku SŽDC, s. o.

a ČD, a. s., důsledně sleduje polohu dnešního kolejiště, nedochází tak ke střetu s požadavky územních plánů jednotlivých obcí. V rámci stavby bude provedena obnova kolejového spodku a svršku, odvodňovacího zařízení, propustků, mostních objektů, zabezpečovací a sdělovací techniky a zařízení, dále budou nově realizovány přístřešky v zastávkách Duchcov, Želénky, Chotějovice, vybudována nová trafostanice v žst. Oldřichov u Duchcova a upraveno trakční vedení. Účelem stavby je zvýšení traťové rychlosti, které má být součástí komplexu dalších staveb na trati tak, aby se trať stala atraktivnější z hlediska rychlosti především osobní dopravy. Stavba je v souladu se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje a dle těchto „Zásad“ se jedná veřejně prospěšnou stavbu.

27. 06. 2019 Stát za slevy v dopravě dal v dubnu 486 mil. Kč, celkem 3,7 mld. Kč

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/stat-za-slevy-v-doprave-dal-v-dubnu-486-mil-kc-celkem-3-7-ml-d-kc/1772327>)

Stát zaplatil v dubnu za slevy v dopravě 486 milionů korun. Jde o druhou nejvyšší částku od začátku platnosti slev, více zaplatil pouze loni v říjnu. Nejvíce z kompenzací dostaly České dráhy, mezi autobusovými dopravci Student Agency. ČTK to dnes sdělila mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. Za prvních osm měsíců od loňského září stát za slevy dopravcům vyplatil zhruba 3,7 miliardy korun. Studenti do 26 let a senioři nad 65 let mohou od loňského 1. září využívat ve vlacích a autobusech slevu 75 procent z jízdného, kterou loni schválila vláda. Ministerstvo dopravy předpokládá, že slevy celkově vyjdou na šest miliard korun ročně. Peníze na slevy obsahuje i návrh státního rozpočtu pro příští rok.

České dráhy, které jsou největším českým dopravcem, dostaly v dubnu za poskytnuté slevy více než 217 milionů korun. Další železniční dopravce RegioJet vyfakturoval téměř 31 milionů korun. Mezi autobusovými dopravci poskytla nejvíce slev společnost Student Agency, která od státu za duben dostala 15,9 milionu korun. Nejvíce dosud stát dopravcům za slevy zaplatil v říjnu, kdy kompenzace činily 512 milionů korun. Naopak v prosinci to bylo skoro o 100 milionů korun méně, což bylo zapříčiněno zejména vánočními svátky. Slevy platí na všech vnitrostátních dálkových regionálních autobusových a železničních linkách, v integrovaných dopravních systémech a také na linkách městské hromadné dopravy, které zajišťují za hranice města. V železniční dopravě platí pouze ve vozech druhé třídy. Podle dopravců se po zavedení slev zvýšil počet cestujících v jednotkách procent.

Přehled dopravců s největším objemem faktur za duben (v korunách):

Vlaky:

ČD, a. s.	217,188.284
RegioJet a.s.	30,968.265
LEO Express a.s.	11,115.372
GW Train Regio a.s.	2,042.719
ARRIVA Vlaky s.r.o.	961.616

Autobusy:

STUDENT AGENCY, s.r.o.	15,816.228
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	12,773.312
ČSAD VSETÍN, a.s.	12,061.584
ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY, a.s.	11,930.874
ARRIVA MORAVA, a.s.	10,963.502

28. 06. 2019 České dráhy zůstanou hlavním železničním dopravcem v Karlovarském kraji

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30673/>)

Náměstek hejtmanky Karlovarského kraje pro oblast dopravy a silničního hospodářství Martin Hurajčík společně s místopředsedou představenstva Českých drah Radkem Dvořákem dnes v Praze slavnostně podepsali smlouvu o zajištění drážní základní dopravní obslužnosti v Karlovarském kraji na dalších deset let. „Jsem velmi rád, že se podařilo smlouvu na základě dlouhodobého jednání

se zástupci Českých drah dotáhnout do konce. I přesto, že Karlovarský kraj patří k nejmenším regionům a neobjednává velký počet vlakokilometrů, dospěli jsme k dobré ceně. Chtěl bych poděkovat představitelům Českých drah za konstruktivní přístup. Karlovarský kraj bude první, kde budou od jara roku 2021 jezdit moderní bezbariérové elektrické jednotky, které České dráhy objednaly letos na jaře. Pojedou po trase Karlovy Vary – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň. Díky tomu se nám společně podaří opět zvýšit komfort a zlepšit služby pro cestující na železnici,“ uvedl náměstek hejtmanky Martin Hurajčík. „České dráhy v Karlovarském kraji uspěly při obhájení provozu na pátečních tratích regionu i na řadě vedlejších tratí. Nadále budeme zajišťovat v kooperaci s našimi zahraničními partnery i četné přeshraniční linky do Saska a Bavorska. V Karlovarském kraji jsme významně modernizovali svůj vozidlový park a v tomto trendu budeme pokračovat. Díky tomu zde budou jezdit z více než 80 % pouze nová nebo modernizovaná vozidla, která nabízejí vysoký komfort cestování,“ dodává Radek Dvořák, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

České dráhy budou v grafikonu 2019/20 provozovat regionální železniční dopravu v závazku Karlovarského kraje na 11 tratích s délkou přibližně 435 kilometrů a s výkonem 2,136 mil. vlakokilometrů. V provozu zde nasazují osm moderních bezbariérových motorových jednotek RegioShark, které cestujícím nabízejí vysoký komfort včetně doplňkových služeb, jako jsou elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky nebo Wi-Fi připojení k internetu, vakuové WC, uzpůsobené pro vozíčkáře včetně přebalovacího pultu. Vedlejší výkony obsluhují modernizované motorové jednotky Regionova rovněž s bezbariérovým přístupem pro vozíčkáře, rodiče s kočárky nebo cyklisty a s moderním interiérem. Na několika přeshraničních linkách kooperují České dráhy s partnery z Německa a provozují zde moderní vozidla, např. typu Alstom Lint.

„Díky dlouhodobé smlouvě na zajištění dopravní obslužnosti můžeme ve spolupráci s Karlovarským krajem rozvíjet také další doplňkové služby pro jeho obyvatele a návštěvníky. Patří mezi ně např. společný projekt Karlovarského kraje a Českých drah cyklopůjčovny ČD nebo speciální cyklovlaky Ohře, které usnadňují cestování podél oblíbené cyklostezky. Cestující získávají také špičkový zákaznický servis prostřednictvím řady pokladen nebo přehledné aplikaci Můj vlak a s vyhledáním zajímavých turistických cílů jim pomůže aplikace Vlakem na výlet,“ doplnil Vladimír Omelka, obchodní ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlovarském kraji.

Navíc na základě již uzavřené smlouvy mezi Karlovarským a Plzeňským krajem a Českými drahami dojde v průběhu jízdního řádu 2021 k zavedení nové spěšné linky Karlovy Vary – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň, která zajistí nejen přímé a rychlé spojení obou krajských měst, ale zároveň propojení větších měst v obou krajích. Na tuto linku nasadí České dráhy nové elektrické dvouvozové jednotky, které cestujícím nabídnou moderní, světlý, klimatizovaný a bezbariérový interiér a další služby, jako je napájení drobných spotřebičů přes zásuvky 230 V nebo USB konektory a Wi-Fi připojení k internetu.

České dráhy zajišťují na území Karlovarského kraje také provoz rychlíků, na které nasazují moderní klimatizované soupravy s mnoha doplňkovými službami, jako je přeprava osob na vozíku, občerstvení z minibaru, přeprava jízdních kol, dětské kino nebo Wi-Fi připojení k internetu. I v tomto segmentu se očekává další modernizace vlakových souprav. Do této sítě jsou včleněny i dva páry vlaků IC Pendolino.

28. 06. 2019 Na trať mezi Leděčkem a Zručí nad Sázavou se vracejí vlaky

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/na-trat-mezi-ledeckem-a-zruci-nad-sazavou-se-vraceji-vlak>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ukončila opravu části Posázavského Pacifiku mezi Leděčkem a Zručí nad Sázavou. V délce přibližně 30 kilometrů proběhla oprava železničního svršku i spodku, na několika místech bylo nutné provést sanaci skalních masivů v blízkosti trati. Stavební práce za 709,7 milionu korun také zajistily odstranění pomalých jízd v celkové délce 8,3 kilometru. „Dokončení opravy této trati s velkým turistickým potenciálem ještě před začátkem letních prázdnin bylo naší prioritou. Součástí opravných prací bylo například i zřízení bezstykové koleje, která zajistí komfortnější a plynulejší jízdu vlaků. Díky sanaci a očištění skal došlo ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Opravovaný úsek začíná hned za železničním přejezdem ve Zručí nad Sázavou, pokračuje přes Kácov a známý most přes Sázavu v Ratajích do Leděčka. Opravy začaly na podzim 2018. V první řadě bylo nutné sanovat a zabezpečit nestabilní skály, opravit mostní objekty i opěrné zdi. Následovalo vyčištění šterkového lože a pokládka železničního svršku. Stavebně šlo o dvě části rozdělené Kácovem. V první se mimo jiné opravilo celkem 21 přejezdů, skály se očistily od náletových dřevin a narušených hornin a opravila nástupiště na pěti zastávkách. Ve druhé části se opravy dočkalo dalších 15 úrovnových křížení a nástupiště na šesti zastávkách. Velmi náročné bylo opět

čistění skal, obnova opěrných zdí a náhrada některých můstků a propustků. Samostatnou kapitolou pak byla oprava železniční stanice Kácov, kde se mimo jiné vyměnil železniční svršek ve dvou staničních kolejích, opravilo šest výhybek a nástupiště. Kvůli nedostatečnému prostoru pro umístění tradičních betonových pražců a malým poloměřům oblouků se zde při opravě využily jednak ocelové Y pražce a jednak kolejnice s vyšší kvalitou oceli, které lépe odolávají nápravovým tlakům. Z celkových 30 kilometrů jsou ocelové Y pražce prakticky na polovině délky opravované tratě.

28. 06. 2019 Ve Velimi by se mohly testovat vlaky bez strojvedoucích (Zkušební centrum VUZ Velim)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/velim-testovani-samoriditelnych-vlaku.A190628_145718_eko-doprava_fih)

Výzkumný ústav železniční, který je dceřinou firmou Českých drah, chystá stamilionovou modernizaci železničního testovacího polygonu ve středočeské Velimi. Mohly by se tam testovat i samořiditelné vlaky. „Případná modernizace malého železničního okruhu by mohla vytvořit prostředí na testování maximální autonomie vlaku včetně metra. Investici v nižších stovkách milionů korun by bylo možné uskutečnit do dvou až tří let,“ řekl Hospodářským novinám ředitel Výzkumného ústavu železničního Martin Bělčík. Podle něj by nemělo být zařazení autonomních vlaků do provozu v budoucnosti tak komplikované jako v případě samořiditelných automobilů. Tím, že se vlaky pohybují v jasně dané dráze, odpadá morální dilema, které vzniká u auta bez řidiče na silnici v případě, kdy se rozhoduje, zda zraní chodce nebo raději řidiče. Vysoké požadavky jsou v případě prostředků řízených počítači kladeny na bezpečnost. Musí být maximálně zabezpečeno, aby případný agresor nemohl unést vlak nebo otevřít dveře za jízdy. Vlaky už dnes běžně používají funkci automatického vedení, kdy autopilot sám reguluje například rychlost. Podobný systém funguje i na některých linkách metra. Zodpovědnost ale stále nese přítomný strojvedoucí. Samořiditelné vlaky by se bez něj zcela obešly.

Vlaky bez strojvedoucího chce podle HN testovat také firma AŽD na takzvané švestkové dráze v Ústí nad Labem.

28. 06. 2019 Ve Vysokém Mýtě vykolejil vlak, provoz na trati byl přerušen (814.030)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/vysoke-myto-vykolejeny-vlak.A190628_223545_pardubice-zpravy_zaz)

V pátek odpoledne ve Vysokém Mýtě na Orlickoústecku vykolejil osobní vlak. Provoz na trati do Chocně byl přerušen a nahrazují ho náhradní autobusy. Nikdo nebyl zraněn, škoda je čtvrt milionu korun. Provoz na regionální trati mezi stanicemi Vysoké Mýto město a Choceň byl přerušen. Uvedl to Martin Drápal z Drážní inspekce. Vlak jedoucí z Chocně do Vysokého Mýta vykolejil krátce před 13:00. Cestovalo v něm 32 lidí. „Při mimořádné události nebyl nikdo zraněn a škoda byla odhadnuta na 250 000 Kč,“ uvedl Drápal. Na vlak podle něj připadá škoda 200 000 korun, zbytek na trať. Drážní inspekce nehodu vyšetřuje. Mezi Chocní a Vysokým Mýtem jezdí místo vlaků náhradní autobusy, vyplývá z webu Českých drah. Obnovení provozu dopravce předpokládá v sobotu kolem poledne.

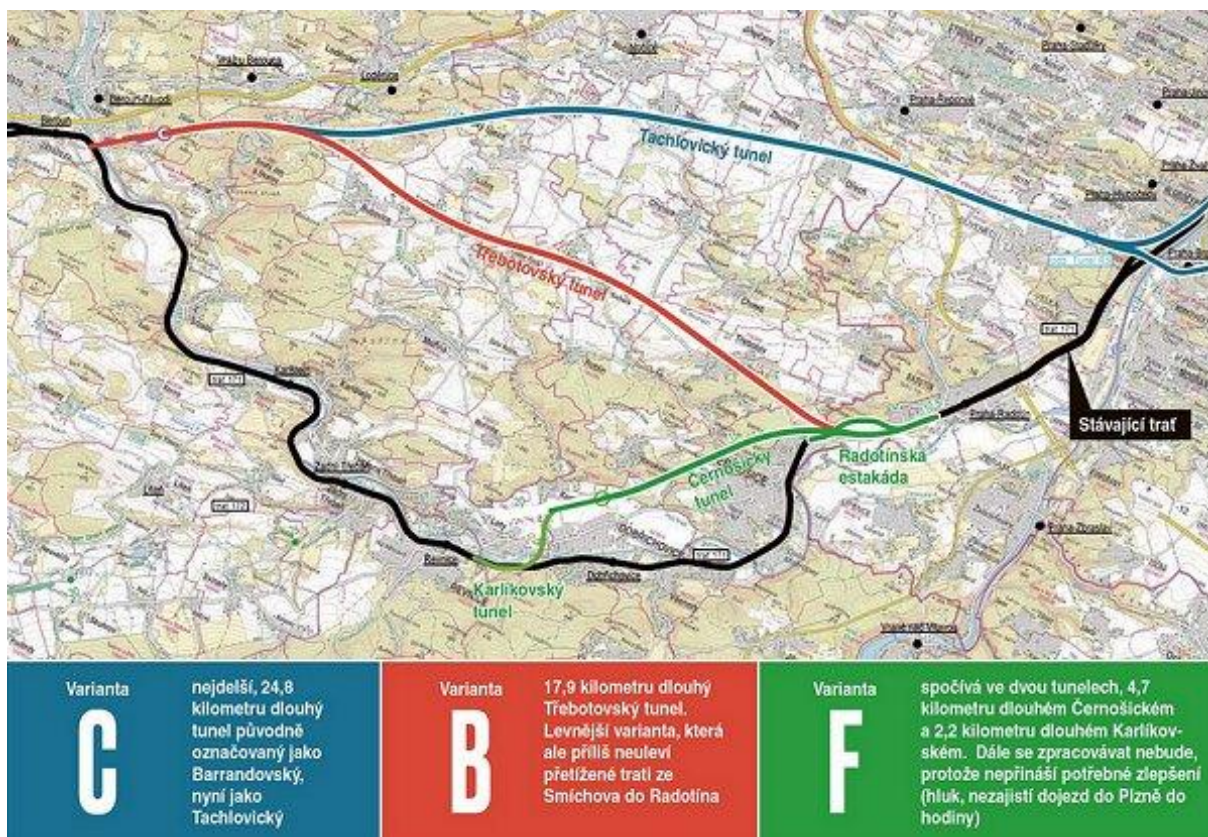


29. 06. 2019 Po dvaceti letech se našlo řešení. Z Prahy na Plzeň se pojedje tunelem (Praha – Beroun)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/szdc-praha-berou-zelenice-trat-tunel.A190628_486034_eko-doprava_rts)

I přes vysoké náklady se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá podpořit výstavbu zhruba dvě desítky kilometrů dlouhých tunelů a současnou železniční trať kopírující údolí Berounky přenechat příměstským vlakům. Po téměř dvaceti letech příprav dospěli železničáři k řešení, jak zmodernizovat spojení mezi hlavním městem a Berounem. Ještě na přelomu roku přítomná správa železnic favorizovala mnohem lacinější řešení, které by se od původní trasy tolik nevzdalovalo a klikatou trasu z Radotína do Řevnic napřímilo pomocí dvou kratších tunelů. Tuto takzvanou variantu F však SŽDC nyní definitivně opustila, protože nedokáže vyřešit hlučnost projíždějících vlaků v hustě obydleném údolí nedaleko hlavního města. „Varianta F, která byla pro nákladní dopravu využitelná pouze v úseku Praha-Radotín – Řevnice, ze studie vychází jako neprojednatelná například kvůli nemožnosti snížení

hlukové zátěže v úseku Řevnice – Beroun,“ řekl MF DNES mluvčí správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Z trojice vloni vybraných tras tak ve hře zůstává jen zhruba 24,8 kilometru dlouhý tunel, do kterého by vlaky vjely krátce po odjezdu ze smíchovského nádraží zhruba u paty Barrandovského mostu a opustily jej těsně před překročením Berounky u berounského závodí, a dále pak kratší, necelých osmnáct kilometrů dlouhý tunel začínající v Radotíně. Mírným favoritem je v současné situaci delší z obou staveb i přesto, že předpokládané náklady vyjdou na 50 miliard korun. Definitivně jasno by mělo být po prázdninách, kdy o vybrané variantě rozhodne komise ministerstva dopravy. V současnosti správa železnic čeká na poslední posudky hodnotitelů. Celý proces vyhodnocování studie proveditelnosti tak chce SŽDC stihnout ještě do konce června, dodal Illiaš.



Dvě stě ve městě

Podzemní trať, která má zrychlit spojení Prahy a Plzně, je připravována se stejnými parametry jako krušnohorský tunel na plánované vysokorychlostní trati mezi Prahou a Drážďany. Meziměstské expresy a rychlíky by jí mohly projíždět dvousetkilometrovou rychlostí, zatímco nákladní vlaky by musely zvládat 120kilometrovou rychlost, aby osobní dopravu nebrzdily. Berounská trať by teoreticky mohla být o několik let dříve. Současný harmonogram totiž počítá s výstavbou po roce 2028. Prorazit zhruba dvacet kilometrů dlouhý tunel pak podle dopravních expertů zabere minimálně dalších deset let. Ať už dopravní resort vybere jakoukoliv ze dvou zbývajících variant, tunel má šanci stát se na několik let nejdelším v Česku. Dokončení rychlodráhy do Drážďan s 26 kilometrů dlouhým tunelem totiž železničáři plánují do roku 2050.

Modernizace spojení z Prahy do Plzně, které je součástí takzvaného třetího tranzitního železničního koridoru protínajícího Česko od západu od Chebu po Mosty u Jablunkova, je rozdělené do tří částí. Současná studie se ale zabývala dvěma z nich, tedy možností tunelového propojení Prahy a Berouna, a rovněž měla řešit, zda na tunely navázat plnohodnotnou vysokorychlostní železnicí. Zatímco tunely zřejmě ekonomické opodstatnění mají, samostatná, 20 kilometrů dlouhá vysokorychlostní trať pouze pro osobní dopravu z Berouna do Hořovic ekonomický smysl nedává.