

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2013

OBSAH

01. 03. 2013	NA NEVYUŽITOU TRATĚ DO JEMNICE BY MOHL VYRAZIT SPECIÁLNÍ VÝLETNÍ VLAK	3
01. 03. 2013	KONKURENCE NA DRÁZE DÁL DRTÍ CENY. Z PRAHY DO OSTRAVY UŽ JEN ZA 95 Kč	3
01. 03. 2013	BĚLOKARPATSKÁ TRATĚ PROMOKLA A ZAČALA SE "STĚHOVAT" (VALAŠSKÉ KLOBOUKY – BROUMOV).....	4
04. 03. 2013	DEUTSCHE BAHN ŽÁDÁ ODŠKODNÉ OD FIRMY BOMBARDIER TRANSPORTATION (ŘADA 481)	4
05. 03. 2013	Z VALAŠSKÝCH KLOBOUKŮ DO BYLNICE POJEDOU VLAKY AŽ V LÉTĚ	4
05. 03. 2013	VLAKY VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH SE RUŠIT NEBUDOU, KRAJ SEHNAL DESÍTKY MILIONŮ	5
06. 03. 2013	ARRIVA PODALA NÁMITKU PROTI VYŘAZENÍ Z TENDRU (R27)	6
06. 03. 2013	VLÁDA SCHVÁLILA VYPŠÁNÍ TENDRU NA OPRAVU TRATI BĚCHOVICE – ÚVALY	6
06. 03. 2013	DRUHÁ ČÁST REKONSTRUKCE STANICE BŘECLAV UMOŽNÍ PLYNULÝ PROVOZ V TOMTO VÝZNAMNÉM ŽELEZNIČNÍM UZLU (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ)	6
07. 03. 2013	ROZSÁHLÁ PORUCHA OCHROMILA PROVOZ NA TRATI MEZI PLZNÍ A PRAHOU	7
08. 03. 2013	JANČURA ROZJEL DALŠÍ KOLO BOJE O ČÍSLA ČD	7
08. 03. 2013	MINISTERSTVO ZAMÍTLO ODVOLÁNÍ ARRIVY KVŮLI VYŘAZENÍ Z TENDRU (R27)	8
10. 03. 2013	PRAHA DOSTANE ZPĚT SVŮJ KLENOT – FANTOVU BUDOVU	8
10. 03. 2013	VYZKOUŠEJTE SI RAILJET, POJEDE MEZI PRAHOU A OSTRAVOU (17. 4. 2013 SC 513, 18. 4. 2013 SC 506)	9
11. 03. 2013	ŽIŽKOVSKÉ NÁDRAŽÍ DEFINITIVNĚ KULTURNÍ PAMÁTKOU.....	10
13. 03. 2013	MUZEUM V DEPU MASARYKOVO NAVRHLI STUDENTI 22KRÁT JINAK	10
13. 03. 2013	NĚMCI CESTUJÍ VÍCE VLAKEM. DRÁHY MAJÍ REKORDNÍ ZISK.....	11
14. 03. 2013	DRÁHY SI PRONAJMOU STOVKY NOVÝCH AUT, SOUTĚŽ SRAZILA CENY O POLOVINU	11
14. 03. 2013	REKONSTRUKCE VE FRÝDLANTU NAD OSTRAVICÍ ZLEPŠÍ PARAMETRY STANICE (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	11
15. 03. 2013	KOZÍ DRÁHA NEMUSÍ BÝT STÁTNÍ, CHCE JI DĚČÍN. O VELIKONOCÍCH VYPRAVÍ PRVNÍ VLAK (DĚČÍN – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	12
15. 03. 2013	ARRIVA SE PROTI VYLOUČENÍ Z ŽELEZNIČNÍHO TENDRU NEODVOLÁ (R27)	13
17. 03. 2013	DRÁHY O VÍKENDECH OMEZÍ NENÁVIDĚNÉ „KOŽENKY“. NA RYCHLÍKY NASADÍ ELEFANTY (R20, R 1485/1484).....	13
17. 03. 2013	NĚMEČTÍ ŽELEZNIČÁŘI PLÁNUJÍ NA PONDĚLÍ VÝSTRAŽNOU STÁVKU (18. BŘEZNA 2013)	14
18. 03. 2013	ŽELEZNIČNÍ SUPERZAKÁZKA: TRATĚ DO HORUSIC POSTAVÍ NEJLEVNĚJI EUROVIA (HORUSIC – VESELÍ NAD LUŽNICÍ).....	14
18. 03. 2013	ZE ZÁBŘEHU POJEDE VÍCE EXPRESŮ, POMALÉ RYCHLÍKY UŽ LIDEM NESTAČÍ (EX2).....	14
18. 03. 2013	NEJVĚTŠÍ ČESKÝ DOPRAVCE DLE POŽADAVKŮ MINISTRA STANJURY ZACHOVÁ SLEVOU PRO STUDENTY I ŽÁKY (ČD)	15

20. 03. 2013	DRÁHY MOŽNÁ PŘIJDOU O NÁDRAŽÍ, S OPRAVAMI PROTO VÁHAJÍ.....	16
21. 03. 2013	ČD CARGO ZALOŽILO DCERU PRO PŘEPRAVU AUT PO ŽELEZNICI (ČD INTERPORT)	16
21. 03. 2013	LEO EXPRESS JEZDÍ PLNÝ ZE 45 PROCENT, NENÍ PRÝ STÁLE DOST ZNÁMÝ	17
22. 03. 2013	DRÁHY NEMAJÍ PENÍZE NA RAILJETY, VYDAJÍ DALŠÍ DLUHOPISY ZA MILIARDY	17
22. 03. 2013	RAKOUSKÉ VAGONY ČESKÝCH DRAH OBNOVÍ NEJSPIŠ JANOZA CZ (BMZ).	18
23. 03. 2013	REZ I ELEGANCE. PODÍVEJTE SE DOVNITŘ LEGENDÁRNÍ SLOVENSKÉ STRELY	18
25. 03. 2013	NKÚ: MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ MÁ NEJASNÉ FINANCOVÁNÍ.....	19
25. 03. 2013	OPRAVU TRATI BRNO – KUŘIM SŽDC ODKLÁDÁ	19
26. 03. 2013	TRATĚ OSTRAVA – OPAVA – KRNOV – OLOMOUC NABÍDNEME PŘÍMO REGIOJETU.....	20
26. 03. 2013	EVROPSKÉ PENÍZE PŮJDOU NA INVESTICE DO DESÍTEK ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ	20
26. 03. 2013	ZMĚNA ČASU (31. BŘEZNA 2013).....	21
27. 03. 2013	STANICE ÚSTÍ NAD ORLICÍ ZÍSKÁ DÍKY PŘESTAVBĚ NOVÝ PODCHOD (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	21
27. 03. 2013	VLÁDA ODVOLALA ČLENY SPRÁVNÍ RADY SŽDC, SCHVÁLILI ZVÝŠENÍ MEZD MANAGEMENTU.....	22
28. 03. 2013	AŽ 110 TISÍC LITRŮ ROPY UNIKLO PŘI NEHODĚ VLAKU V MINNESOTĚ	22
28. 03. 2013	V ÚNORU JELO 95,1 % SPOJŮ ČESKÝCH DRAH VČAS	23
28. 03. 2013	SPRÁVNÍ RADA ZASTAVILA RŮST MEZD MANAGEMENTU SPRÁVY ŽELEZNIC	23
28. 03. 2013	ROZSAH REKONSTRUKCE TRATI PARDUBICE – HRADEC KRAJI NESTAČÍ ...	23
29. 03. 2013	V ČERVENCI PŘIJEDE DO HORNÍHO SLAVKOVA PO PATNÁCTI LETECH PRVNÍ VLAK.....	24
30. 03. 2013	JEDNO TOUŽÍ PRODAT, DRUHÉ ZBOŘIT. PLÁN S NÁDRAŽÍMI ZBRZDILA MINISTRYNĚ (HAVÍŘOV, OSTRAVA-VÍTKOVICE)	24

01. 03. 2013 Na nevyužitou trať do Jemnice by mohl vyrazit speciální výletní vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/specialni-vlak-na-zeleznici-z-moravskych-budejovic-do-jemnice-puh-/jihlava-zpravy.aspx?c=A130301_1895737_jihlava-zpravy_mv)

Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě skládá vlastní vlak, se kterým chce časem pendlovat mezi Jemnicí a Moravskými Budějovicemi. Před více než dvěma roky na této trati skončila pravidelná doprava. Spolek i město ale chtějí trať zachovat a dát jí nový smysl. Krajina jak z filmu Páni kluci a stejná atmosféra. To je Jemnicko, zapadlý, ale velmi malebný kout republiky. Co k němu neodmyslitelně patří, je železniční trať číslo 243, po níž donedávna jezdil malý motorák. Jemnice teď dělá všechno pro to, aby trať státní úředníci nezrušili a vrátila se na ni i pravidelná přeprava cestujících. Zatím tam aspoň několikrát do měsíce nákladní vlak ČD Cargo obsluhuje šrotoviště a vozí dřevo. Aktivní je v regionu i Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě, který o zachování tratě usiluje. V depu na moravskobudějovickém nádraží už má schovanou malou motorovou lokomotivu, kterou získal loni na podzim. A shání další peníze, aby mohl koupit dva vagony od ČD Cargo. Poskládá tak vlastní vláček. Až jej přestaví a sežene potřebná razítka, plánuje v něm v budoucnu vozit v letní sezoně výletníky. Nejlépe mezi Jemnicí a Moravskými Budějovicemi. "Chceme mezi Jemnicí a Budějovicemi vrátit nostalgii na kolejích," řekl člen spolku Martin Kouřil.

Spolek by nejraději jezdil s párou, chybí mu ale peníze

"Úplně nejraději bychom měli vlastní parní lokomotivu. Ale to je velmi drahé, odhaduji to tak na pět milionů korun, což zahrnuje koupi a kompletní opravu. Na to v současnosti nejsou finanční zdroje. Možná by se v dalším plánovacím období mohly nějaké objevit v rámci fondů Evropské unie. Jsme tak rádi za motorovou lokomotivu, jíž se nám podařilo výhodně získat," podotkl Kouřil. Naznačil, že o jedné parní lokomotivě ví, zatím stojí na pomníku, ale víc prozradit nechtěl s tím, že je to velmi předčasné. Spolek má naději, že získá sto tisíc korun od města Moravské Budějovice na nákup vagonů od ČD Cargo. Městská rada už částku odsouhlasila, ještě ji musí posvětit zastupitelé na pondělní schůzi. "Mohlo by to stačit na nákup dvou takzvaných hytláků. To jsou ony známé zelené služební vagony s nástupní plošinkou, obloukovou střechou a vyklenutým okénkem. Jakmile budou naše, přestavíme je na výletní. Z jednoho uděláme otevřený vůz, aby měli cestující kontakt s krajinou. Druhý bude bufetový vůz, půjde v něm koupit párek, pivo a limonádu," přiblížil plány Martin Kouřil.

Malá polská lokomotiva by byla na české železnici unikátem

Zajímavá je i zmíněná malá motorová lokomotiva, kterou už spolek získal. Podle Kouřila je pojízdná, jen je na ní potřeba obnovit revize. "Je polské výroby, po Česku se pohybuje jen několik kousků. Má spojnicový pohon. To znamená, že kola jsou spojená podobně jako u parní lokomotivy, takže ji trochu připomíná. V minulosti se pohybovala po vlečkách, není určena pro přepravu cestujících," vysvětlil Kouřil. Když vše půjde dobře, na podzim by spolek rád udělal první zkušební jízdu s vlastní přestavěnou soupravou, možná pak budou i dvě jízdy pro veřejnost. "Pokud se časem nepodaří jezdit mezi Jemnicí a Budějovicemi, jezdili bychom třeba mezi Budějovicemi a Jaroměřicemi. Jde o to spojit zajímavé výletní cíle," podotkl Kouřil. Starosta Jemnice Miloslav Nevěčný řekl, že město nadále urguje státní úředníky se svou žádostí o převedení trati na Jemnici. "Trochu nám připadá, že to nechávají usnout. My o to ale usilovat nepřestaneme," upozornil.

Trať 243

Jednokolejná regionální trať z Jemnice do Budějovic se rozjela v roce 1896. O 100 let později byla prohlášena za kulturní památku. O cestující přišla na konci roku 2010. Je dlouhá 21 km a má sedm zastávek. ČD Cargo po ní vozí železný šrot či dřevo. Sporadicky po ní jezdí výletní vlaky. První víkend v červnu na ni vyrazí parní vlak z Raabsu přes Znojmo.

01. 03. 2013 Konkurence na dráze dál drtí ceny. Z Prahy do Ostravy už jen za 95 Kč

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/konkurence-na-draze-dal-drti-ceny-d4g-eko-doprava.aspx?c=A130301_120955_eko-doprava_neh)

Soukromý dopravce Leo Express opět zosílil konkurenční boj o zákazníky na hlavní trase mezi Prahou a Ostravou. Věrným zákazníkům Českých drah, kteří mají jejich kartu IN 25, začal nabízet třicetiprocentní slevu. Se stejnou slevou bleskově přispěchal i konkurenční RegioJet. Dráhy už zvažují právní kroky. V praxi to znamená, že ceny jízdenek mezi Prahou a Ostravou spadly poprvé pod sto korun. Pro majitele IN 25 se dají pořídit už jen za 95 korun, z Prahy do Olomouce za 73 korun. Ještě před dvěma lety vycházela nejlevnější jízdenka z Prahy do Ostravy na více než čtyři sta korun. "Chceme nabídnout zákazníkům drah možnost vyzkoušet naše vlaky," vysvětlil zlevnění šéf

Leo Express Leoš Novotný. Podle Novotného jde o dočasnou akci, počet míst ve vlaku za takovou cenu je omezen.

Vzápětí po zveřejnění informace o slevě přispěchal s obdobnou nabídkou i konkurenční RegioJet Radima Jančury. "Od pondělí 4. 3. RegioJet nabídne akční březnovou slevu pro držitele In-karty, a to ve výši 30 %," uvedla firma v tiskové zprávě. Oproti Leo Expressu budou moci slevu využít lidé s jakoukoliv zákaznickou aplikací ČD pro In-kartu, tedy nikoliv jen s IN 25. "Ceny s 30% slevou budou nabízeny z obou úrovní tzv. mimošpičkového jízdného na trasách Ostrava – Praha, Olomouc – Praha a Havířov – Praha ve variantě pro dospělého cestujícího," píše RegioJet. Cesta z Prahy do Ostravy tak půjde pořídít za 99 Kč, do Olomouce za 77 korun a do Havířova za 130 Kč.

Český drahám se však využívání jejich slevové karty konkurencí nelíbí. "Pokud tomu tak skutečně je, pak si necháme vypracovat právní analýzu a zvážíme další kroky," řekl iDNES.cz mluvčí ČD Radek Joklík. "Každopádně lze takový krok považovat za překročení pravidel korektního konkurenčního boje," doplnil. Leo Express jako třetí dopravce na této trati tvrdí, že průměrná obsazenost jeho vlaků stoupla už na 70 %. Ve špičce už nasazuje zdvojené soupravy. Právě nejmladší dopravce na trati Praha – Ostrava přišel jako první s velkým zlevněním. Současný konkurenční boj může stěžít dopravcům přinášet zisk, profitují z něj jen cestující.

01. 03. 2013 Bělokarpatská trať promokla a začala se "stěhovat" (Valašské Klobouky – Brumov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/217172-belokarpatska-trat-promokla-a-zacala-se-stehovat/>)

Železniční trať z Horní Lidče do Bylnice je částečně neprůjezdná. Zhruba třicetimetrový úsek mezi Valašskými Klobouky a Brumovem totiž není tam, kde by měl – tající sníh trať podmáčel a ta se posunula. Oprava potrvá až týden. Že je trať na úpatí Bílých Karpat nestabilní, zjistili železničáři při čtvrté kontrole. Správa železniční dopravní cesty potom dráhu mezi Valašskými Klobouky a Brumovem uzavřela. Třicetimetrový úsek trati podmáčela voda z tajícího sněhu a koleje se pohnuly. Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský oznámil, že projektanti zvažují, jakým způsobem trať zabezpečí, aby se dál neposunovala. Oprava potrvá několik dnů. České dráhy, které na trati provozují osobní dopravu, zatím objednaly náhradní autobusy. Vlakem se dostanou cestující z Horní Lidče do Valašských Klobouk, autobusy potom jezdí až do Bylnice, resp. Vlárského Průsmyku.

04. 03. 2013 Deutsche Bahn žádá odškodné od firmy Bombardier Transportation (řada 481)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/deutsche-bahn-zada-odskodne-od-firmy-bombardier-transportation/909258>)

Německá státní železniční společnost Deutsche Bahn požaduje od strojírenské firmy Bombardier Transportation, která působí také v České republice, odškodné 350 milionů eur (devět miliard Kč) za problémy s vlaky. Oznámila to dnes firma. Dodala, že již podala příslušnou žalobu k berlínskému soudu. Žaloba se týká potíží, se kterými od roku 2009 bojuje S-Bahn Berlin. To je divize Deutsche Bahn provozující městské vlaky v Berlíně. Snaha o mimosoudní vyřízení záležitosti byla podle mluvčího železnic neúspěšná, napsala agentura DPA. Deutsche Bahn byla u vlaků dodaných firmou Bombardier Transportation divizi S-Bahn Berlin nucena investovat do úplné výměny kol a náprav a do úprav a částečné výměny motorů a brzdových systémů. Bombardier Transportation je součástí kanadské strojírenské společnosti Bombardier Transportation. V České republice působí divize Bombardier Transportation CR, která dodává právě regionální vlaky pro německé a francouzské dráhy nebo komponenty pro vlaky pařížského metra.

05. 03. 2013 Z Valašských Klobouků do Bylnice pojedou vlaky až v létě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/217635-z-valasskych-klobouku-do-bylnice-pojedou-vlaky-az-v-lete/>)

Mimořádná výluka, kterou vyhlásila Správa železniční dopravní cesty koncem minulého týdne mezi Valašskými Klobouky a Bylnicí, se notně protáhne. Předpoklad, že by bylo možné trať, která se pohnula kvůli podmáčenému podloží, opravit během týdne, už neplatí. Nyní železničáři očekávají, že se vlaky na trať vrátí až v červnu. Po trati, kterou podmáčel tající sníh, jezdí až dvanáct párů vlaků

denně. Až do poloviny června ale budou všechny končit ve Valašských Kloboukách. Zbytek trasy absolvují cestující v autobusech, které jezdí z Valašských Klobouků do Bylnice a Vlárského průsmyku. Výluku vyhlásila železniční správa ve čtvrtek večer, když železničáři při kontrole zjistili, že se asi třicetimetrový úsek mezi Valašskými Klobouky a stanicí Brumov pohnul. Způsobil to tající sníh.

05. 03. 2013 Vlaky ve středních Čechách se rušit nebudou, kraj sehnal desítky milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/verejna-doprava-ve-stredoceskem-kraji-dx3-/praha-zpravy.aspx?c=A130305_1897053_praha-zpravy_ab)

Středočeši už se nemusí obávat, že by se ve velkém rušily vlakové spoje. Vedení kraje totiž našlo potřebných 50 milionů korun, kterými Českým drahám doplatí ztráty z některých tratí. V jízdním řádu drah, který platí od prosince, zůstal ve Středočeském kraji rozsah dopravy stejný. Navíc se rozšířil počet spojů například mezi Prahou a Říčany nebo mezi Kolínem a Kutnou Horou. Ovšem to se ještě nevědělo, o kolik se letos zvýší cena elektřiny nebo že Správa železniční dopravní cesty zdraží použití kolejí. Dráhy teď vykázaly ztrátu a Středočeskému kraji chybí 78 milionů korun, aby zůstal rozsah dopravy takový, jaký je v jízdním řádu. "Je potřeba navýšit rozpočtovou kapitolu pro dopravu. Kraj vůbec nepočítal s navýšením peněz pro dopravní obslužnost, nepočítal s inflací a podobně. Už při sestavování rozpočtu jsme na to upozorňovali," uvedl před několika dny krajský zastupitel a místopředseda výboru pro dopravu Roman Tichovský. Podle něj se v kapitole pro dopravu počítá s 975 miliony korun, pro úhradu ztráty Českým drahám však kraj potřebuje dohromady téměř miliardu a 53 milionů korun. "Pokud by se kapitola nenavýšila, v praxi by to znamenalo zastavení provozu minimálně na jedenácti regionálních tratích a omezení provozu na dalších. S tím jsme nesouhlasili. Ale na minulém jednání výboru dopravy nám už bylo řečeno, že peníze našli," řekl Tichovský. Hejtmán Josef Řihák potvrdil, že vedení kraje neuvažuje o snížení rozsahu objednávané dopravy na regionálních tratích a že na uhrazení ztráty sehnalo 50 milionů korun. "Železniční dopravu považujeme za páteř veřejné dopravy na území našeho kraje a s její redukcí nepočítáme. Dál budeme s dopravcem České dráhy jednat," uvedl Řihák.

Kraj: 50 milionů stačí

Odkud peníze konkrétně vezme, však vedení kraje neřeklo. "Našli jsme je v rámci celkového rozpočtu, když jsme ho podrobně zkoumali. Ale určitě to není na úkor například správy a údržby silnic. Návrh budeme předkládat zastupitelům," řekl náměstek hejtmána pro dopravu Miloš Petera. Podle něj by 50 milionů korun mělo stačit i přesto, že ztráta je vyšší, tedy oněch 78 milionů korun. Mluvčí Českých drah Radek Joklík řekl, že dráhy takzvanou prokazatelnou ztrátu nemohou ovlivnit. "Bohužel roste kvůli cenám elektřiny, nafty. Dopravní cesta je další náklad, který se od července zvýší na regionálních a koridorových tratích o 100 milionů korun. Navíc Středočeský kraj má hustou regionální dopravu, sedmáct procent v rámci státu se odehrává tady," uvedl Joklík.

České dráhy už udělaly úsporná opatření u sebe. Původně hrozila redukce více než dvaceti procent spojů. Jedinou možností, aby kraj nemusel ztrátu platit, by podle Radka Joklíka z Českých drah bylo zdražení jízdného, a to kvůli cestujícím nechtějí. Pokud by kraj nezaplatil, spoje by musel rušit zřejmě od poloviny roku, kdy se upravují jízdní řády. "Samozřejmě budeme s krajem ještě jednat. My jako národní dopravce nepostupujeme tak razantně, že pokud kraj nezaplatí, tak okamžitě vlaky přestanou jezdit. Bereme jako povinnost zajistit dopravní obslužnost," ubezpečil Joklík.

Kraj má nejmladší vlaky

České dráhy se v roce 2009 navíc zavázaly v desetileté smlouvě, že investují 3,5 miliardy korun do obnovy vozového parku, aniž by chtěly navýšení plateb po kraji. Tento závazek splnily už loni k 30. červnu. "Ve Středočeském kraji je obnova vlaků nejrychlejší. Počet cestujících přepravených v nových nebo rekonstruovaných soupravách se blíží devadesáti procentům. Kolem Prahy jezdí jen nové regionovy či CityElefanty," upozornil Radek Joklík.

Peníze však bude vedení kraje hledat pro kapitolu dopravy ještě jednou, a to na údržbu silnic. Po zimě bude potřeba opět silnice ve velkém spravit. "Tam ale hledáme z jiných zdrojů než z rozpočtu. Například ze Státního fondu dopravní infrastruktury," řekl náměstek pro dopravu Miloš Petera. Podle něj to předběžně vypadá, že kraj letos za zimu ušetřil, loni to bylo dokonce 80 milionů. V průměru stojí ošetřování silnic přes zimní období 380 milionů korun.

Železniční doprava v číslech

Ztráta Českých drah: 78 mil. Kč (vyšší inflace, dražší elektřina, nafta, nájem dopravní cesty). Kraj sehnal: 50 milionů Kč (schválit to musí zastupitelé). Hrozilo rušení: 16 % spojů od poloviny roku.

Loni kraj zaplatil z rozpočtu za vlakové spoje: 965 433 260 Kč plus dostal státní dotaci 473 336 000 Kč, celkem to je 1 438 769 260 Kč. V roce 2009 podepsal Středočeský kraj s Českými drahami smlouvu, že zmodernizují vozový park do roku 2019 za 3,5 miliardy korun. Tyto náklady od kraje nebudou vyžadovat. České dráhy to do loňského června splnily.

06. 03. 2013 Arriva podala námitku proti vyřazení z tendru (R27)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/arriva-podala-namitku-proti-vyrazeni-z-tendru-962894>)

Železniční společnost Arriva vlaky podala námitku proti svému vyřazení z pilotního tendru na dotované rychlíky Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Úředníci ministerstva vyloučili dceru Deutsche Bahn kvůli nedostatečně doložené kvalifikaci svého zaměstnance. „Nyní máme deset dní na vypořádání námítky,“ sdělil mluvčí úřadu Martin Novák. V tendru po vyloučení Arrivy zůstal pouze RegioJet podnikatele Radima Jančury, čímž soutěž spěje ke zrušení. Zároveň by se tím odložila na neurčito celá liberalizace železnice, neboť krnovský tendr měl sloužit jako model pro všechny ostatní. Arriva vlaky je ovšem ochotna hnát celý případ k antimonopolnímu úřadu.

06. 03. 2013 Vláda schválila vypsání tendru na opravu trati Běchovice – Úvaly

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-vypsani-tendru-na-opravu-trati-bechovice-uvaly/910252>)

Vláda dnes schválila parametry výběrového řízení na modernizaci zhruba deseti kilometrů železniční trati mezi pražskými Běchovicemi a Úvaly. Vyplývá to z informací na internetových stránkách vlády. Hodnotu stavebních prací na rekonstrukci kolejí a zastávek v Klánovicích a v Úvalech odhadla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na 1,8 miliardy korun. Přes miliardu korun by měla přispět Evropská unie. Stavba je součástí prvního tranzitního železničního koridoru spojujícího Prahu s Německem přes Děčín a s Rakouskem přes Brno a Břeclav. Rekonstrukce kolejí umožní zvýšení traťové rychlosti na 160 kilometrů v hodině a zvýší propustnost trati pro kolejovou dopravu, uvedlo v materiálu ministerstvo dopravy. Součástí rekonstrukce má být rovněž vybudování podchodů v zastávkách Klánovice a Úvaly, obnovena budou nástupiště, modernizováno elektronické zabezpečovací zařízení a v celé trase budou rekonstruovány mosty a propustky. Dokončena by měla být podle předpokladu ministerstva dopravy do konce roku 2015.

06. 03. 2013 Druhá část rekonstrukce stanice Břeclav umožní plynulý provoz v tomto významném železničním uzlu (slavnostní zahájení)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně zahájila druhou etapu rekonstrukce železničního uzlu Břeclav. Akce navazuje na již dokončenou první stavbu, která mimo jiné zahrnovala modernizaci nástupišť ve stanici. V obou případech přispěla na financování prací Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Uzel Břeclav má na české železnici mimořádné postavení, protože se v něm sbíhá 1. a 2. tranzitní koridor a je současně pohraniční přechodovou stanicí do Rakouska a na Slovensko. V současné době je již dokončená modernizace navazujících úseků obou koridorů, v rámci akce s názvem Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba se také uskutečnila rekonstrukce osobní části stanice, dále jižní a severní části a také přednádraží.

Současná rekonstrukce zahrnuje úpravu kolejí a výhybek ve střední části stanice, tedy tzv. středního zhlaví. Jejím účelem je zrychlení průjezdu vlaků ve směru Vídeň – Brno a Vídeň – Přerov; do odbočky budou moci vlaky vjíždět rychlostí 80 až 100 km/h, v přímém směru pojedou stejně rychle jako na již dokončených úsecích. Dále se zvýší bezpečnost a spolehlivost provozu a z kvalitní služby v osobní i nákladní dopravě. Použití bezstykových kolejí se navíc projeví mnohem klidnější jízdou vlaků, a tím i vyšším komfortem pro cestující. Rekonstrukce se dotkne trakčního vedení, zařízení silnoproudé elektrotechniky a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Na rekonstruovaném úseku o délce přibližně 1,2 kilometru se zásadně změní celková konfigurace kolejí. „Současný stav neumožňuje kvůli bezpečnosti provozu jízdu vyšší než čtyřicetikilometrovou rychlostí. To znehodnocuje výhody modernizace sousedních úseků, po kterých mohou vlaky v současné době jezdit až 130 km/h,“ uvedl náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty pro modernizaci dráhy Petr Šlegr. Zmíněný nedostatek vyřeší kromě změny polohy kolejí

a výhybek také instalace elektronického zabezpečovacího zařízení v celé stanici. Na moderní zabezpečovací zařízení třetí generace se připojí i přilehlé traťové úseky. „Systém je nastaven tak, že v budoucnu bude možno ovládat provoz v celé stanici dálkově z dispečerského pracoviště v Přerově,“ dodal Petr Šlegr. Celkem položí stavbaři více než pět kilometrů nových kolejí, které spojí 67 výhybek s elektrickým ohřevem. V rámci rekonstrukce bude instalováno nové trakční vedení všech kolejí středního zhlaví, které propojuje již zrekonstruované osobní nádraží a přednádraží. Jeho celková délka přesáhne 18 kilometrů.

Název stavby	Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Brno s.r.o.
Zhotovitel	Sdružení technologie žst. Břeclav, složené z firem Elektrizace železnic Praha a.s. a AŽD Praha s.r.o.
Začátek a konec stavby	km 83,430 – km 84,635
Rychlost	160 km/h pro naklápačcí soupravy
Nové trakční vedení	18,4 km
Elektronické zab. zařízení	1 ks se 188 výhybkami
Termín zahájení	Říjen 2012
Termín dokončení	Prosinec 2014
Celkové náklady stavby	1 180 084 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	873 286 108 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

07. 03. 2013 Rozsáhlá porucha ochromila provoz na trati mezi Plzní a Prahou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rozsahla-porucha-ochromila-provoz-na-trati-mez-plzni-a-prahou/910650>)

Rozsáhlá porucha zabezpečovacího zařízení ochromila provoz na hlavní koridorové železniční trati mezi Plzní a Prahou. Problém začal v 09:53, kdy se vlaky zastavily, obnovit se provoz podařilo až po 12:00. Vlaky ale nyní jezdí sníženou rychlostí, spoje mají výrazné zpoždění. Cestující po zastavení provozu zůstali ve vlacích, nejdelší zpoždění dosahují zatím 90 minut. ČTK to řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. "Porucha byla jak v úseku Kařízek a Chrást u Plzně, tak přímo ve stanici Zdice. Provoz byl nejprve úplně zastaven, po 11:00 se jej podařilo částečně obnovit, ve 12:18 byl provoz obnoven," uvedla.

Zpoždění nabraly všechny typy vlaků, tedy jak rychlíky mezi Plzní a Prahou, tak i osobní vlaky. Zpoždění dosahují desítek minut, nejdelší je kolem 1,5 hodiny. Kvůli poruše budou některé rychlíky zastavovat jako osobní vlaky na stanicích a zastávkách mezi Zdicemi a Berounem, aby mohly nabrat cestující. Autobusová náhradní doprava podle Pistoriusové nařízena nebyla, protože byl původní výhled takový, že se poruchu podaří odstranit rychleji. Cestující proto zůstali ve vlacích.

08. 03. 2013 Jančura rozjel další kolo boje o čísla ČD

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancura-rozjel-dalsi-kolo-boje-o-cisla-cd-963700>)

Tahanice o provozní čísla Českých drah (ČD) neskončila. Majitel společnosti RegioJet Radim Jančura, který nedávno získal od ministerstva dopravy údaje za rok 2010, chce teď informace také za rok 2011. „Chceme vědět, jak se ta čísla mění v čase a zda nedochází k nějakému čachrování s penězi. Ostatně zveřejňovat by se to mělo každý rok,“ uvedl Jančurův mluvčí Aleš Ondrůj. Zatím není jasné, zda brněnský podnikatel uspěje i tentokrát. Údaje o státních dotacích na jednotlivé tratě v roce 2010 získal po vleklých tahanicích až díky rozhodnutí odcházejícího ministra dopravy Pavla Dobeše. Proti zveřejňování podrobností o dotacích tvrdě vystupují ČD, neboť čísla považují za své obchodní tajemství. V prvním případě dokonce daly ministerstvo k soudu, který ale dosud nerozhodl. „Poskytnutí těchto informací konkurenčním společnostem znevýhodní národního dopravce a poškodí jeho obchodní zájmy. Náš názor se opírá jak o české, tak o stávající i připravované evropské právo,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

Podle jeho protějšku z rezortu dopravy Martina Nováka doporučení k vydání či nevydání údajů dává rozkladová komise. Konečné slovo ale bude mít nový ministr dopravy Zbyněk Stanjura, který materiály studuje. ČD už ale v souboji ztrácí, neboť komise doporučila čísla vydat. Stanjura má přitom k celé kauze ambivalentní vztah. Na jedné straně ví, že ve smlouvách ČD a státu je obchodní tajemství zakotveno, na druhé straně zastává názor, že kdo obchoduje se státem, nemá mít tajemství. Tento týden ale pro deník E15 připustil, že bude zřejmě respektovat doporučení komise. Stát dotuje rychlíky ČD čtyřmi miliardami korun ročně. Nejztrátovější je trať Ostrava – Krnov – Olomouc, na kterou stát v roce 2010 doplácel 225 korun na kilometr.

08. 03. 2013 Ministerstvo zamítlo odvolání Arrivy kvůli vyřazení z tendru (R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-zamitlo-odvolani-arrivy-kvuli-vyrazeni-z-tendru/911299>)

Ministerstvo dopravy dnes zamítlo stížnost jednoho ze dvou účastníků tendru o nového železničního dopravce mezi Ostravou, Opavou, Krnovem a Olomoucí. Dopravní společnost Arriva protestovala proti svému vyřazení, které ministerstvo dopravy odůvodňovalo nesplněním podmínek soutěže. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Vyřazený dopravce se stále může obrátit na antimonopolní úřad. Arriva podle ministerstva nesplnila podmínku veřejné soutěže, podle které musí mít každý dopravce ve vedení alespoň dvě odborně způsobilé osoby pro provozování drážní dopravy s příslušným vzděláním. Drážní zákon přitom vyžaduje pouze jednu způsobilou osobu. "Jde o kontrakt na 15 let," vysvětlil důvod přísnější podmínky Neřold. Ministerstvo tím chtělo zabránit situaci, kdy by budoucí provozovatel z nějakého důvodu o takového zaměstnance přišel a nadále nesplňoval podmínky zákona.

Ministerstvo dopravy nyní počká na další postup Arrivy. Ta má desetidenní lhůtu, během které může rozhodnutí ministerstva napadnout u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, dodal mluvčí. Samotný dopravce se ale dosud nerozhodl, zdali této možnosti využije "Nevíme jaké další kroky podnikneme, budeme se radit s právníky," uvedl v rozhovoru pro internetový server Česká pozice ředitel železniční dopravy v české Arrivě Jaroslav Richter.

Definitivní vyloučení Arrivy z tendru by mělo nepříznivý dopad i na druhého účastníka výběrového řízení, kterým je tuzemský soukromý dopravce RegioJet. Pokud totiž v soutěži zůstane jediná nabídka, ministerstvo dopravy jí bude muset zrušit. Soutěž na nového dopravce mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov přitom ministerstvo vyhlášovalo jako pilotní projekt, podle kterého by se měla liberalizovat další železniční spojení. Podle ministerstva dopravy by ale tento proces měl i nadále pokračovat nezávisle na výsledku tohoto prvního tendru. "Liberalizace dálkové železniční dopravy tímto zdržením nekončí. Uvidíme, jaký bude další právní vývoj u této soutěže. Ministerstvo zároveň začne připravovat tendry na další vybrané tratě," uvedl Neřold. Podle dříve zveřejněného harmonogramu jsou nyní na řadě například železniční spojení Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Cheb, kde by dopravci vzeší z tendrů měli začít jezdit na konci roku 2015.

10. 03. 2013 Praha dostane zpět svůj klenot – Fantovu budovu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/218133-praha-dostane-zpet-svuj-klenot-fantovu-budovu/>)

Hlavní budova hlavního nádraží v Praze od architekta Josefa Fanty opět dostává podobu, kterou si jako jeden z největších architektonických skvostů města zaslouží. Dělníci již naplno pracují ve staré hlavní hale, dnešní Fantově kavárně. Kdy dokončí opravu celého secesního paláce, zatím investor neví. Budovu opravuje firma Grandi Stazioni, která ji stejně jako novou odbavovací halu dostala od Českých drah do dlouhodobého pronájmu. Oprava Fantovy budovy poničené dlouholetým nezájmem o její prostory i intenzivním provozem na magistrále hned před ní začala v nevytíženějším prostoru, kudy kdysi lidé chodili na vlak a později v něm vznikla Fantova kavárna. "Fantova kavárna by měla být restaurována do jednoho roku. Pro veřejnost a cestující bude přístupná v průběhu jara příštího roku," uvedl mluvčí Grandi Stazioni Martin Hamšík. Připustil však, že termín dokončení oprav celé budovy je zatím neznámý.

Nádraží bude zase krásné – ale k čemu?

Grandi Stazioni plánuje, že budově nejen vrátí reprezentativní vzhled, který jí náleží, ale také lidem umožní prohlédnout si ji. V tom dnes brání Severojižní magistrála, která zabrala veškerý prostor před nádražím. "Budeme opravovat také přilehlé chodníky a přilehlé prostory před budovou. Jedním z možných řešení je vybudování lávky, která magistrálu překlene," přiblížil mluvčí firmy Hamšík.

Alternativou by mohl být alespoň přechod pro chodce přes magistrálu. Jeho stavbu nevyklučuje vedení Prahy 1, podle místostarosty Daniela Hodka by provoz na magistrále příliš neovlivnil, protože by vznikl v místě, kam beztak obvykle dosahují kolony od Václavského náměstí. K čemu bude rekonstruovaná nádražní budova sloužit, je zatím ve hvězdách. Zvažované umístění Slovanské epopeje zřejmě už nadobro nepřichází v úvahu – přestože by to podle architekta a historika architektury Zdeňka Lukeše nejspíše uvítali Alfons Mucha i Josef Fanta. "Byli velcí přátelé," upozornil.

Budova nejen Fantova

Stavba budovy, která nahradila tzv. zámecké nádraží – jak se říkalo původní budově nádraží Císaře Františka Josefa – probíhala v letech 1901 až 1909. Již tehdy se z nádraží stávala nejvýznamnější pražská železniční stanice, oproti hlavní "konkurentce", dnešnímu Masarykovu nádraží, byla průjezdná a postupně získala napojení na všechny hlavní trati, které do Prahy vedly, s výjimkou dráhy od Ústí nad Labem. Tomu také odpovídala majestátnost nové budovy. "Myslím, že je to jedno z nejkrásnějších světových secesních nádraží. Má snad ve světě jediného vážného konkurenta, a to je docela podobně řešená budova hlavního nádraží v Helsinkách," zhodnotil stanici, již dominuje Fantova budova, architekt Zdeněk Lukeš.

Josef Fanta – též autor například paláce ministerstva obchodu nebo Hlávkových kolejí – ovšem nebyl jediným autorem rozlehlé budovy, která se pro lidi přijíždějící do města stala branou Prahy. "Fanta si vybral celou řadu nejznámějších umělců – těch nejlepších, kteří v Praze pracovali na těch nejreprezentativnějších stavbách. Především je to Ladislav Šaloun, Stanislav Sucharda, Čeněk Vosmík – to jsou sochaři. Z malířů jsou to například Václav Jansa nebo Viktor Stretti," přiblížila Jana Sklenářová Teichmanová z Národního památkového ústavu.

A co se zastřešením dvorany?

Zatímco nová hala hlavního nádraží už má rekonstrukci za sebou, nová jsou také nástupiště i koleje a ve Fantově budově konečně začala dlouho odkládaná rekonstrukce, stále zůstává otázka, co se stane s posledním prvkem, který tvoří dnešní komplex hlavního nádraží – obloukovým zastřešením dvorany. Mohutná konstrukce z oceli a skla nepatří Českým drahám, nýbrž Správě železniční dopravní cesty, Grandi Stazioni ji tak opravit nemůže. SŽDC sama s opravou zatím váhá. "Technická dokumentace k této renovaci je již připravena od roku 2008, kdy procházelo úpravou celé hlavní nádraží. Tehdy bylo zastřešení z celkového projektu vyjmuta s ohledem na nemožnost provádět tak rozsáhlé výluky," uvedl mluvčí železniční správy Jakub Ptačinský.

10. 03. 2013 Vyzkoušejte si railjet, pojedede mezi Prahou a Ostravou (17. 4. 2013 SC 513, 18. 4. 2013 SC 506)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16264/>)

České dráhy ve spolupráci s rakouským národním dopravcem ÖBB a společností Siemens, výrobcem jednotek Viaggio Comfort – u nás známých pod označením „railjet“, připravily prezentační jízdu této jednotky. Tato moderní a komfortní jednotka bude nasazena místo elektrické jednotky řady 680 Pendolino dne 17. dubna 2013 na vlak SC 513 z Prahy do Ostravy a dne 18. dubna 2013 na vlak SC 506 z Bohumína do Prahy. Oba uvedené vlaky zůstávají z důvodu garance místa k sezení povinně místenkové. Prodej rezervačních dokladů prostřednictvím pokladních přepážek ČD i eShopu ČD bude na tyto vlaky zahájen v pondělí 18. března 2013. Ceny jízdenek a místenek zůstávají stejné, jako pro pravidelné vlaky SC Pendolino. V těchto vlacích budou dodrženy standardy spoje SC Pendolino (bonusové občerstvení, denní tisk apod.). Oproti vlakům SC Pendolino nebude cestujícím během jízdy vlaku k dispozici pouze palubní portál.

Ve vlacích je možné rezervovat tato místa:

- běžná místa 1. a 2. třídy (okno, střed, chodba),
- tichý oddíl (celý vůz č. 23),
- místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- místa pro osoby na invalidním vozíku (vůz č. 25, místa 11, 14, 15),
- místa pro cestující s dětmi (vůz č. 21, místa 11 – 28), místa jsou situována v blízkosti "dětského kina".

Komfortní soupravy railjet ÖBB a railjet ČD budou od prosince 2014 nasazeny ve dvouhodinovém intervalu na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz, na které nabídnou novou vyšší kvalitu služeb. Jednotky railjet patří do skupiny vysokorychlostních vlaků pro rychlost do 230 km/h. Cestujícím nabízejí moderní klimatizovaný interiér, oddíly business, 1. a 2. třídy, restaurační vůz, dětské kino

a celou řadu dalších služeb a výhod. ČD tak ve spolupráci s ÖBB nabídnou na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz nejmodernější a nejkomfortnější vlaky, jaké budou moci cestující železniční dopravy v ČR využívat.

11. 03. 2013 Žižkovské nádraží definitivně kulturní památkou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/218408-zizkovske-nadrazi-definitivne-kulturni-pamatkou/>)

Ministryně kultury Alena Hanáková definitivně potvrdila památkovou ochranu Nákladového nádraží Žižkov. O rozhodnutí informoval místostarosta Prahy 3 Matěj Stropnický (ŽnS). Původně chtěl investor ve spolupráci s Českými drahami budovu zbourat a v rozsáhlém areálu vybudovat novou čtvrť. Proti se ale postavily některé občanské iniciativy i žižkovská radnice. Jan Vondryška z ministerstva kultury informace Prahy 3 nepotvrdil. Uvedl jen, že rozhodnutí ohledně nádraží padlo v pátek. Jak ministryně rozhodla, zveřejní úřad v úterý. Ministryně zamítla už několikáté odvolání Českých drah a počtvrté potvrdila památkovou ochranu nádraží. Rozhodnutí tak již nelze zvrátit. "Zápis na seznam kulturních památek završil naše úsilí pouze v první etapě," uvedl Stropnický. Nyní chce radnice jednat s vlastníkem, jímž jsou České dráhy, o dalším využití areálu. "Usilovně jednám s několika organizátory dočasných projektů, které by nádraží už letos zpřístupnily veřejnosti, ale i s několika zájemci o trvalé využití," doplnil. Národní památkový ústav (NPU) vnímá funkcionalistickou budovu nádraží jako cennou připomínku architektury své doby. Dlouhodobě se diskutuje o tom, že by v budově nádraží mohl najít sídlo Národní filmový archiv, který má nouzové a pronajaté prostory na několika místech v Praze.

Kulturní památkou se stala hlavní budova nádraží, která se skládá ze tří křídel - administrativního podél ulice Želivského a dvou křídel překladišť. Stavba z 30. let patřila podle odborníků k nejmodernějším svého druhu v Evropě jak z hlediska technologie, tak z hlediska architektury. "Jde o mimořádně kvalitní a velmi dobře dochovaný příklad funkcionalistické stavby technického určení, který dokládá vysokou technickou i architektonickou vyspělost industriálních staveb na území tehdejší Československé republiky," uvedlo dříve ministerstvo.

13. 03. 2013 Muzeum v depu Masarykovo navrhli studenti 22krát jinak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/218686-muzeum-v-depu-masarykovo-navrhli-studenti-22krat-jinak/>)

Jak má vypadat nové Železniční muzeum NTM, které vznikne v areálu bývalého depa Praha Masarykovo, navrhlo v ideové soutěži 22 studentských týmů. Národní technické muzeum zatím expozici připravuje, dosud neví, kolik na ni bude mít peněz, nemá ani přesnou představu o její podobě. Vedení muzea chce veřejnosti otevřít historické železniční prostory do roku 2020. Návrhy podoby železničního muzea od 22 týmů z českých a slovenských vysokých škol technické muzeum sice vystavilo, ale v prostorách nepřístupných veřejnosti. V budoucnu by si je mohli zájemci prohlédnout při komentovaných prohlídkách. "Studentská soutěž přinesla studie, které prověřily možnosti řešení muzea v památkově chráněném areálu," řekl dnes novinářům předseda poroty Václav Gírsa z Fakulty architektury ČVUT.

O zřízení železničního muzea rozhodla vláda již v roce 2000, o dva roky později získalo NTM do správy staré depo u Masarykova nádraží. Peníze na jeho vytvoření přislíbilo podle ředitele NTM Karla Ksandra ministerstvo kultury. Kolik jich bude potřeba, ale zatím není známo, zřejmě ale bude poměrně vysoká. Pravděpodobně v ní totiž bude zahrnuto i odstranění ekologických zátěží na místě. Technické muzeum zatím připravuje tendr na projekt železniční expozice, samotná stavba by ale zatím stejně nemohla začít – jednou z podmínek je změna územního plánu oblasti Masarykova nádraží, kterou sice již schválila pražská rada, zastupitelé se jí ale ještě nezabývali.

Železniční muzeum NTM by se mělo stát konečně důstojnou expozicí pro exponáty roztroušené dnes po celé zemi. Několik nejvzácnějších lokomotiv jako nejstarší dochovaný stroj na českém území lokomotiva Kladno je k vidění v dopravní hale hlavní budovy NTM na Letné, další stroje, jako je meziválečné rychlíkové "Mikádo", mohou obdivovat návštěvníci Muzea ČD v Lužné a jeho deponie v Olomouci. Většina ze 141 lokomotiv ze sbírky NTM však pobývá v depozitáři v Chomutově. Ten sice muzeum pravidelně jednou až dvakrát za rok otevírá veřejnosti, podmínky pro návštěvníky však nejsou zcela optimální.

13. 03. 2013 Němci cestují více vlakem. Dráhy mají rekordní zisk

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nemci-cestuji-vice-vlakem-drahy-maji-rekordni-zisk-965355>)

Drahé pohonné hmoty donutily Němce částečně opustit své automobily a cestovat vlakem. Deutsche Bahn proto vykázaly největší zisk ve své historii. Dobře se daří zejména dálkové dopravě. Německé dráhy zažily úspěšný rok. Vykázaly rekordní zisk a u Evropského soudu zvítězily ve sporu o prodej kolejové sítě. Díky nárůstu počtu pasažérů vykázaly německé dráhy meziroční nárůst provozního zisku o 400 milionů eur. Výsledek mohl být ještě lepší, ale zmírnil ho propad nákladní dopravy, kterou zasáhlo hospodářské ochlazení. Skupina Deutsche Bahn vykázala provozní zisk 2,7 miliardy eur, to je o 400 milionů více než v roce 2011. S německými drahami loni cestovalo 131 milionů cestujících. Tedy zhruba o pět procent více než v roce 2011.

Vítězství na kolejích

V poslední době bylo velmi diskutované téma prodeje sítě německých kolejí. Evropský soudní dvůr nakonec rozhodl, že Deutsche Bahn nemusí prodat německou síť. Deutsche Bahn a německá vláda tak zvítězily ve sporu s Evropskou unií o to, zda smí dceřiná společnost DB Netz zůstat pod křídly státního koncernu. Soukromníci na železnici se tak obávají vysokých poplatků za jejich využití. Podnikání DB Netz je konfliktním tématem v německé politice řadu let. Vládní FDP požaduje, aby byl správce sítě od železničního koncernu zcela odloučen, čímž by vznikl prostor pro větší konkurenci na kolejích. Ministr dopravy za CDU Peter Ramsauer ale tento návrh odmítá. Cestování vlakem, které se v Německu donedávna těšilo monopolu na dlouhých tratích, je přítom u našich západních sousedů velmi drahé.

14. 03. 2013 Dráhy si pronajmou stovky nových aut, soutěž srazila ceny o polovinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-si-pronajmou-stovky-novych-aut-dw5-/eko-doprava.aspx?c=A130314_113729_eko-doprava_neh)

České dráhy výrazně obmění svůj vozový park služebních vozidel. Vozidla už nebudou vlastnit, ale budou si je pronajímat. V soutěži na leasing vyhrála společnost LeasePlan, která pronajme drahám nové škodovky a ford. Za operativní leasing na čtyři roky zaplatí dráhy celkem 81 milionů korun. Za to budou mít k dispozici 218 osobních aut značky Škoda (Fabia, Yeti a Superb) a 63 užitkových vozidel Ford (Connect, Transit). Původní cena byla přitom odhadována na 170 milionů korun. V průměru za každé auto zaplatí za čtyři roky dráhy 288 tisíc korun. "Cena může být po ukončení leasingu upravena o kladný nebo záporný rozdíl dohodnuté ceny za přejeté nebo nedojeté kilometry oproti předpokládaným nájezdům jednotlivých skupin vozidel za dobu poskytování leasingu," uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

Na tuzemském trhu se služebními auty jde letos o jednu z největších zakázek. Soutěže se účastnily všechny velké leasingové firmy, které podnikají na českém trhu. Dráhy navíc sníží celkový počet aut, které používají. Ze současných 312 na 281. "Náklady na vozový park klesnou zhruba na třetinu ve srovnání se stávajícím stavem, kdy máme vozidla v majetku," podotkl Joklík.

14. 03. 2013 Rekonstrukce ve Frýdlantu nad Ostravicí zlepší parametry stanice (slavnostní zahájení stavby)

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

Ještě v letošním roce začnou cestující v železniční stanici Frýdlant nad Ostravicí využívat zvýšená nástupiště, na která se dostanou novým podchodem. Půjde o jeden z konkrétních výsledků rekonstrukce, jejíž slavnostní zahájení se právě dnes koná ve Frýdlantu. Vlaky ve směru z Ostravy mohou dnes vjíždět do stanice Frýdlant nad Ostravicí maximálně čtyřicetikilometrovou rychlostí. Je to způsobeno konstrukcí výhybek z roku 1979, které jsou uloženy na dřevěných pražcích a po letech provozu vykazují značné opotřebení. Obdobná situace panuje i na opačném konci této významné stanice na frekventované trati Ostrava – Valašské Meziříčí. Dalším omezujícím prvkem je napojení odbočné trati Frýdlant – Ostravice, které neumožňuje současnou jízdu více vlaků. Zaústění této tratě je navíc ve stísněných směrových poměrech s protisměrnými oblouky o poloměru do 180 m, což umožňuje maximální rychlost 30 km/h. Nástupiště ve stanici jsou úrovněvá s výškou hrany 200 mm, zhruba v polovině délky je nástupištní hrana přerušena úrovněvým přechodem.

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku, mostů a přejezdů a vybudování zvýšených nástupišť pro první a druhou kolej, včetně mimoúrovňového přístupu. Změny se dotknou

rovněž zabezpečovacího zařízení a osvětlení ve stanici, celkem 13 výhybek získá elektrický ohřev. S ohledem na plánovanou elektrizaci trati jsou všechny úpravy navrženy již pro elektrizovanou trať. Rychlost vlaků se po rekonstrukci zvýší na 50 až 70 km/h. Z architektonického hlediska se upraví stávající budovy a kromě nového podchodu o délce 30 m se postaví také dva přístřešky pro cestující. Zastřešení podchodu je přizpůsobeno horskému rázu a obdobným konstrukcím na této železniční trati. Projekt je spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie.

Název stavby	Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	Dopravní projektování s.r.o., Kvaдро s.r.o.
Zhotovitel	Viamont DSP, a.s.
Celková délka kolejí	4 567 m
Rychlost	50 – 70 km/h
Začátek a konec stavby	km 100,465 – km 101,714
Délka podchodu	30 m
Termín zahájení	Listopad 2012
Termín dokončení	Listopad 2013
Celkové náklady stavby	460 285 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	228 813 672 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

15. 03. 2013 Kozí dráha nemusí být státní, chce ji Děčín. O Velikonocích vypraví první vlak (Děčín – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/218958-kozi-draha-nemusi-byt-statni-chce-ji-decin-o-velikonocich-vypravi-prvni-vlak/>)

O koupi tzv. Kozí dráhy, tedy železniční trati Děčín – Oldřichov u Duchcova, má jednat děčínská radnice. Trať, na které přestal Ústecký kraj objednávat osobní dopravu již v roce 2007, dodnes patří mezi hlavní severočeská dopravní témata. Okolní obce chtějí, aby po ní jezdily alespoň rekreační vlaky, což v posledních letech znemožňoval špatný stav dráhy. O Velikonocích by ale takový spoj skutečně na Kozí dráhu vyrazit měl – po několikaleté odmlce. Naposled byla Kozí dráha v centru pozornosti v létě 2010, když na ní společnost RegioJet vypravila své zcela první vlaky, už tehdy ale bylo zřejmé, že trať nestojí v centru pozornosti státní Správy železniční dopravní cesty. Žluté vlaky se z Děčína nedostaly dále než do Krupky, ve zbylém úseku byla výluka, protože zloději kovů začali trať rozkrádat a SŽDC jejich činnost vážala napravit. V dalších letech se situace zhoršovala a snaha obcí objednat rekreační vlaky již byla odsouzena k naprostému neúspěchu.

Nyní se začalo blýskat na lepší časy, SŽDC povolila provoz alespoň mezi Děčínem a Telnicí. O Velikonocích tak mohou opět vyjet vlaky, cestující se do Telnice svezou 31. března. Děčínská radnice přitom chce, aby nešlo o unikát. "Jednali jsme i o tom, že by se to rozšířilo i na další víkendy," řekl náměstek děčínského primátora Pavel Sinko. Děčín by ovšem chtěl mnohem více – radnice je přesvědčena, že by Kozí dráze prospělo, kdyby ji už nevlastnil stát, chce ji sama. "Rada města schválila záměr převést Kozí dráhu bezplatně na město," přiblížil náměstek Sinko. Město by potom trať předalo sdružení obcí, které má brzy vzniknout a chce Kozí dráhu spravovat. Podle děčínského primátora Františka Pelanta by sdružení obcí mohlo dosáhnout na státní dotace na provoz a údržbu trati. Rozhodnutí rady ale musí ještě schválit zastupitelstvo, zásadní potom bude rozhodnutí státu. Ten v minulosti bezplatné převody tratí odmítal.

I kdyby Kozí dráha státu zůstala, měla by zůstat "naživu", Děčín objedná velikonoční jízdu a chce, aby vlaky jezdily i nadále. Jak hustý provoz na Kozí dráze bude, záleží na penězích – město má vyčlenit 450 tisíc korun, z toho 150 tisíc poskytli Ústecký kraj. "Cílem je celoroční provoz," dodal Sinko. Trať je použitelná k dopravní obsluze obcí, které však dnes už obsluhují autobusy. Zajímavé však mohou být vlaky pro turisty – jezdí po úpatí Krušných hor, zastavují v Telnici, odkud lze vyrazit na dlouhý výlet, vede také kolem bohosudovské lanovky.

Kozí dráha

Trať označovaná v jízdním řádu číslem 132 vznikla v roce 1871 jako součást delší trati Děčín – Duchcov – Chomutov společnosti Duchcovsko-podmokelská dráha. Šlo o konkurenční podnik k tehdy

již zavedené Ústecko-teplické železnici, který však už neuspěl. Zatímco trať z Ústí nad Labem přes Teplice a Most do Chomutova, která má i dnes status hlavní podkrušnohorské dráhy, žila bez větších problémů a její provozovatel patřil k nejúspěšnějším – postátnění se vyhýbal až do 20. let minulého století, kdy stát převzal poslední soukromé trati – Duchcovsko-podmokelská dráha živořila. Stát ji vyvlastnil již v 80. letech 19. století v první vlně postátnění původně soukromých železnic. Většina trati během 20. století zanikla, úsek Děčín – Oldřichov u Duchcova však přežíval jako lokálka, kterou jezdili lidé do Krušných hor. Přes rozsáhlé protesty cestujících i obcí poukazujících například na slušnou obsazenost motoráků na Kozí dráze, na ní přestal kraj objednávat dopravu koncem roku 2007. V její trase měl vzniknout přivaděč dálnice D8. Proti se však postavilo ministerstvo životního prostředí, do cesty kraji se postavila také armáda. Z Kozí dráhy se v roce 2008 stalo i volební téma a vítězství dosud opoziční ČSSD znamenalo její definitivní záchranu před úplným zrušením. Vlaky provozované v rámci základní dopravní obsluhy se na ni však už nevrátily.

15. 03. 2013 Arriva se proti vyloučení z železničního tendru neodvolá (R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/arriva-se-proti-vyloucení-z-zeleznicniho-tendru-neodvola/914071>)

Vyloučený účastník soutěže o provozování železniční dopravy mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov společnost Arriva se vzdá možnosti odvolat se k antimonopolnímu úřadu. Žádá ale ministerstvo dopravy, aby zakázku přidělilo druhému uchazeči, soukromé společnosti RegioJet Radima Jančury. V tiskové zprávě to oznámila Arriva. Podle dřívějšího vyjádření ministerstva to ale nepřichází v úvahu – pokud v soutěži zbude jediný účastník, musí se podle zákona celý tendr zrušit. "Naším hlavním zájmem je skutečná liberalizace železniční dopravy v České republice. Rozhodli jsme se proto nepodnikat už žádné další kroky, které by celý proces nadále neúnosně zdržovaly," uvedl ředitel železniční divize tuzemské Arrivy Jaroslav Richter. Podle něj není důvod celý tendr kvůli vyloučení Arrivy rušit, soutěž prý byla vyhlášena ještě podle starého zákona o veřejných zakázkách, který přidělení zakázky jedinému uchazeči umožňoval. RegioJet postoj Arrivy ocenil. "Je to férový postoj. Pokud má ministerstvo dopravy odvalu a chce skutečnou změnu na dané trase, vyhlásí buď vítěze výběrového řízení, nebo okamžitě vypíše nové. V žádném případě se však nemůže zastavit liberalizace železniční dopravy v Česku," uvedl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj.

Ministerstvo dopravy se rozhodlo nabídku Arrivy vyloučit protože nespĺnila podmínku veřejné soutěže, podle které musí mít každý dopravce ve vedení alespoň dvě odborně způsobilé osoby pro provozování drážní dopravy s příslušným vzděláním. Podle úřadu dopravce doložil odpovídající vzdělání pouze u jedné osoby, druhá certifikovaná osoba podmínky nespĺňovala. S tím Arriva nesouhlasí. Vyloučení Arrivy ze soutěže má podle Richtera jediný důvod, a tím je snaha ministerstva celý tendr zrušit. Podle něj úřad Arrivě dále neumožnil doložit kvalifikaci dalšího zaměstnance.

Výběrové řízení na nového dopravce na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc považuje ministerstvo za pilotní projekt liberalizace české železnice. Nový dopravce vzešlý z výběrového řízení měl podle původních představ úřadu začít s provozem na trati na konci roku 2014. Nabídku proti původním plánům nepodaly například České dráhy, Veolia transport, Leo Express ani nizozemská Abellio vlastněná Nizozemskými drahami (Nederlandse Spoorwegen). Zrušení tendru by vyhovovalo Českým drahám, které osobní dopravu na trati nyní zajišťují. Národní dopravce se tendru nezúčastnil, protože do vyhlášení soutěže nedokázal sehnat nová vozidla, která po uchazečích požadovalo ministerstvo dopravy, uvedl dříve deník E15.

17. 03. 2013 Dráhy o víkendech omezí nenáviděné „koženky“. Na rychlíky nasadí Elefanty (R20, R 1485/1484)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-presunou-elefanty-na-rychliky-dvc-eko-doprava.aspx?c=A130316_201246_eko-doprava_suj)

Zákazníci Českých drah se o víkendech dočkají na některých rychlíkových tratích velké změny v kvalitě. Od 8. dubna dráhy alespoň o víkendech nahradí nejstarší rychlíkové vozy východoněmecké výroby s kupé a koženkovými sedačkami moderními nízkopodlažními jednotkami CityElefant. Změna pocití hlavně lidé na rychlících z Prahy do Děčína. "Nasazení těchto souprav o víkendech je možné, protože o víkendu je menší potřeba v příměstské dopravě," vysvětlil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Ve všední dny tak budou cestující nadále jezdit původními soupravami. Je to poprvé, kdy dráhy nasadí původně příměstské jednotky CityElefant do pravidelného provozu na dálkové spoje. CityElefanty budou nasazeny v sobotu a v neděli prakticky na všechny rychlíky Praha – Děčín, tedy devět párů vlaků denně. Nově budou nasazeny také na posilové rychlíky 1485/1484 z Prahy

do Třince, které jezdí v pátek a v neděli. "Jednotky nabídnou vyšší kvalitu cestování oproti běžným soupravám na této lince," potvrdil Štáhlavský. Namísto osmimístného koženkového kupé čeká cestující například klimatizace či bezbariérový nástup, v první třídě také zásuvky. Dráhy už přebraly minulý týden poslední jednotku CityElefant, celkem jich mají v provozu 83. Sedmdesát jedna z nich jezdí v okolí Prahy, dvanáct souprav je v bohumínském depu na příměstské vlaky kolem Ostravy. Dráhy za ně zaplatily celkem 17,5 miliardy korun. Lukrativní obchod získala Škoda Vagónka v několika různých "soutěžích". Některé totiž dráhy zadaly úplně bez soutěže, v jiných se nikdo jiný než Škoda nepřihlásil.

17. 03. 2013 Němečtí železničáři plánují na pondělí výstražnou stávku (18. března 2013)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-zeleznicari-planuji-na-pondeli-vystraznou-stavku/915043>)

Německý odborový svaz EVG vyhlásil na pondělí výstražnou stávku železničářů. Informovala o tom německá železniční společnost Deutsche Bahn. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského by protest mohl vést ke zpoždění některých vlaků směřujících do ČR. Mluvčí ČD uvedl, že stávka by se mohla konat od 6:00 do 9:00 v některých oblastech Německa. Dodal však, že přesnější informace o rozsahu a místě protestu nemá k dispozici. Deutsche Bahn upozornila, že pokud se protest uskuteční, je zapotřebí počítat s problémy v dopravě. Vyzvala rovněž odbory, aby neprodleně sdělily, kterých míst se bude stávka týkat, a umožnily tak cestujícím lépe se na případné problémy připravit. Deutsche Bahn považuje vyhlášení stávky za zcela nepřiměřený krok vzhledem k pokračujícím mzdovým rozhovorům. "Na stole leží rozumný návrh zahrnující zvýšení mezd," uvedla společnost na svých internetových stránkách.

18. 03. 2013 Železniční superzakázka: trať do Horusic postaví nejlevněji Eurovia (Horusice – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-superzakazka-trat-do-horusic-postavi-nejlevneji-eurovia-966541>)

Stavební společnost Eurovia má našlápnuto k získání jedné z největších železničních zakázek na trhu. V klání o stavbu koridoru z Veselí nad Lužnicí do Horusic přišla podle informací deníku E15 s nejnižší cenou. Původní předpoklady Správy železniční dopravní cesty hovořily o nákladech ve výši 1,7 miliardy korun, Eurovia se spokojí se 75 procenty z této sumy. Pokračuje tak loňský trend, kdy ostrá konkurence a nedostatek práce snižují očekávané ceny železničních staveb o stovky milionů. Informaci potvrdil šéf Eurovie Martin Borovka i náměstek ředitele správy železnic Petr Šlegr. „První tři firmy byly vyzvány k předložení oceněného soupisu prací. V tomto týdnu proběhne konečné posouzení a vyhodnocení nabídek,“ řekl Šlegr. Podle Borovky je souboj firem velmi těsný. Druhý v pořadí nebyl dražší ani o dva miliony, první čtyři firmy se vměstnaly do rozmezí deseti milionů. Součástí budování koridoru je i kompletní přestavba významného železničního uzlu ve Veselí nad Lužnicí. Vzniknou například moderní nástupiště a podchod. Ten bude ústít do nevyužívaného prostoru bývalého hostince, který se změní na vestibul stanice.

Správa železniční dopravní cesty je zřejmě jediným státním investorem, který dělá skomírajícímu stavebnictví alespoň trochu radost. Jen loni v létě dala na trh sérii šesti staveb za miliardy korun. Opulentní léto uzavřelo právě zářijové vypsání tendru na horusický koridor. Eurovia uspěla i v soutěži na přestavbu uzlu v Ústí nad Orlicí, kde nabídla necelých 900 milionů korun místo očekávaných 1,5 miliardy. Největší a zároveň nejproblematictější stavbou je trať s tunelem Rokycany – Plzeň. Metrostav nabídl cenu čtyři miliardy korun místo očekávaných 7,5 miliardy korun, ale druhá Skanska podala námitku. Celá věc leží dlouhé měsíce u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, zatím bez verdiktu.

18. 03. 2013 Ze Zábřehu pojede více expresů, pomalé rychlíky už lidem nestačí (Ex2)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/219333-ze-zabrehu-pojede-vice-expresu-pomale-rychliky-uz-lidem-nestaci/>)

Častější pohodlné spojení s Prahou než dnes slibuje kraj od příštího roku obyvatelům Šumperska a Jesenicka. Regionální organizátor veřejné dopravy přemluvil ministerstvo dopravy, aby u Českých

drah objednalo zastavování expresních vlaků na lince Praha – Vsetín/Přerov. Zatím v Zábřehu zastavují pouze expresy na lince do Ostravy jednou za dvě hodiny. Nově pojedou již každou hodinu. V Zábřehu na Moravě se od hlavní trati Olomouc – Praha oddělují dráhy na Šumperk a Jeseník. Tradiční spojení Jesenicka a Šumperska s Prahou potom zajišťují střídavě rychlíky, které však na cestě šestkrát zastavují a jezdí na nich staré vagony, a expresy, které zastavují pouze třikrát a cestující vozí v rekonstruovaných vozech. Poslední dva roky je doplňovaly ještě vlaky Regiojetu, které rovněž jezdily rychleji než rychlíky a jejich rekonstruované vagony nabízely vyšší pohodlí, ale letos už Zábřehem projíždějí.

Cestující už se do pomalých rychlíků nechtějí vracet – a od příštího roku ani nebudou muset. Expresy ČD totiž budou v Zábřehu zastavovat každou hodinu místo dnešních dvou hodin. "O toto opatření jsme usilovali dlouhodobě. Cestujícím ze Šumperska a Jesenicka se zkrátí jízda do Prahy zhruba o 30 minut," uvedl Jaroslav Tomík, ředitel Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). Ten s ministerstvem dopravy dodatečně zastavení expresů dojednal. Podle mluvčího Olomouckého kraje Iva Hegera začnou expresní vlaky v Zábřehu častěji zastavovat od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád. Cesta z Jeseníku do Prahy potom potrvá 3 hodiny a 48 minut a z Hanušovic do Prahy 2 hodiny a 41 minut.

18. 03. 2013 Největší český dopravce dle požadavků ministra Stanjury zachová slevy pro studenty i žáky (ČD)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Nejvetsi+cesky.htm)

České dráhy splní požadavek ministra dopravy Zbyňka Stanjury a slevy pro žáky a studenty zachovají. Největší český dopravce přání ministra plně respektuje a zrealizuje. V současné době se projednává konkrétní výše bonusů. Téma slev pro studenty a žáky se v poslední době hodně skloňuje ve všech podobách. Důvodem je návrh dohody ministerstva dopravy a ministerstva financí na zrušení povinného nařizování slev výše uvedeným skupinám od 1. července letošního roku. Tento krok je navrhován především kvůli složité administrativě při proplácení státních kompenzací dopravcům. Opatření se totiž týká zejména komerčních dopravců, kteří nejezdí v objednávce státu či krajů. Jde tedy o spoje neobjednávané ve veřejném závazku. S takovými dopravci se musí stát díky zmiňovanému nařízení finančně vyrovnat, což přináší administrativní zátěž pro všechny zúčastněné. Nelze pominout ani fakt, že provozuje-li dopravce spoje na komerční riziko, nemůže očekávat u těchto spojů veřejné příspěvky v jakémkoliv podobě. Jde o obecné pravidlo platné v tržní ekonomice.

Naopak dopravci, u kterých si stát či kraj objednává osobní dopravu, mohou počítat s finančními příspěvky, neboť jde primárně o zajištění potřeby migrace obyvatel. Mimo jiné i proto ministr Stanjura inicioval jednání s Českými drahami o zachování těchto slev. „Požaduji, aby tento dopravce nadále poskytoval slevy jak pro žáky, tak studenty. Jejich zachování je pro dojíždění do škol nezbytné. České dráhy můj požadavek respektují a zrealizují návrh ještě v první polovině tohoto roku," vyjádřil se k problematice ministr dopravy Zbyněk Stanjura. Opakuje se tak loňská situace, kdy stát přestal nařizovat povinné slevy pro seniory, přesto České dráhy zavedly pro tuto skupinu lidí bonusy v podobě levnějšího jízdného.

Povinnost nařizovat slevy určitým skupinám mají dopravci od září 2010. V lednu 2011 byla vyjmuta z bezplatné přepravy skupina zahrnující ústavní činitele. V prosinci 2011 přestal stát povinně nařizovat slevy pro důchodce. V MHD jsou slevy studentům či žákům poskytovány tradičně, ačkoliv to stát nikdy nenařizoval. Podobně tomu bylo u seniorů. Předpokládá se, že ostatní dopravci v rámci zachování počtu cestujících poskytnou slevy také, i když nebudou státem nařízené.

Reakce MD na vyjádření RegioJetu k TZ MD "Největší český dopravce dle požadavku Stanjury zachová slevy pro studenty i žáky"

RegioJet ve svém vyjádření tvrdí, že MD bude nadále vyplácet kompenzace dopravci České dráhy. Nic takového však ve vydané tiskové zprávě není. Je zde sdělen pouze fakt, že ministr Stanjura požadoval, aby České dráhy zachovaly, stejně jako v případě seniorů, i určitou výši slev pro studenty a žáky. Dopravce na to přistoupil, protože si je, mimo jiné, vědom toho, že studenti a žáci tvoří významnou část klientely ČD. Než aby o tento segment ČD přišly, poskytnou jim slevu. Ke stejnému kroku se rozhodli před několika dny i jiní dopravci, mezi jinými například i RegioJet. I v případě ČD se tedy jedná o klasickou komerční nabídku, která bude poskytována na podnikatelské riziko. Domněnku ze strany RegioJetu můžeme vyvrátit. Plánované zrušení státem nařízených slev a jejich kompenzací se týká všech dopravců, bez výjimky. Je pak pouze na nich, jestli a v jaké výši je poskytnou svým zákazníkům.

20. 03. 2013 Dráhy možná přijdou o nádraží, s opravami proto váhají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/219640-drahy-mozna-prijdou-o-nadrazi-s-opravami-proto-vahaji/>)

Českým drahám se nechce opravovat nádraží. To poděbradské sice patří k významným městským památkám a opravu nutně potřebuje, dráhy přesto nechtějí dát miliony potřebné na rekonstrukci fasády či výměnu oken. Ještě zásadnější rekonstrukci odkládají dráhy v Karlových Varech. Odkazují na plány ministerstva dopravy převést nádražní budovy do vlastnictví Správy železniční dopravní cesty. Opravy některých nádražních budov plánované na letošní rok se České dráhy, kterým objekty patří, rozhodly odložit. Ministerstvo dopravy uvažuje o tom, že nádražní budovy převede od drah do majetku Správy železniční dopravní cesty, které patří veškerá další železniční infrastruktura (s výjimkou několika soukromých lokálek a železničních dep). Dráhy se proto rozhodly opravy nádraží odložit. "Probíhá v tuto chvíli diskuse o budoucnosti nádraží v rámci liberalizované železniční sítě. Je potřeba rozhodnout se, kdo bude v budoucnu vlastníkem železničních stanic," vysvětlil mluvčí ČD Radek Joklík.

Dostane-li SŽDC to poslední z železniční infrastruktury, co jí ještě chybí, přijdou dráhy o všechny stanice. Jsou mezi nimi zchátralá nádraží, která zůstávají ve stejném stavu jako v roce 2003, kdy akciová společnost ČD vznikla a stát je vložil do jejich majetku. SŽDC však dostane i ta nádraží, do kterých v posledních deseti letech dráhy investovaly miliony korun. Není přitom zřejmé, zda dráhy za budovy vůbec něco dostanou – loni dopravce navrhl, aby stát za nádraží zaplatil čtyři miliardy korun, proti tomu se ale postavili soukromí dopravci, podle kterých by tak ČD dostaly nepovolenou podporu.

Na rozhodnutí čekají Poděbrady i Karlovy Vary

Bez ohledu na výsledek rozhodování o převodu nádražních budov i jejich případné ceně dráhy práce na některých nádražích odkládají. Nejméně rok tak budou čekat na opravu své stanice Poděbradští. Nádraží je přitom jedním z architektonických skvostů města, funkcionalistický komplex byl po svém vzniku ve 30. letech považován za nejkrásnější v Československu. Teď si provozovatelé kavárny, která uvnitř funguje, stěžují, že nechodí lidé, protože je odpuzuje zchátralá budova. "Zákazníci viděli budovu celou a řekli mi: Sem nepůjdeme, to vypadá zvenku ošklivě," líčila dcera majitelky kavárny Dagmar Fleischmanová. Město podle starosty Ladislava Langra usiluje o rekonstrukci nádraží již od roku 2011. "Je v dost zbládnutém stavu," zdůraznil starosta. Podle mluvčího drah Joklíka by oprava fasády, výměna oken a související práce stály deset milionů korun. "Ty jsme zatím v rozpočtu nenašli," oznámil.

Stejně příčiny jako v Poděbradech brzdí i rekonstrukce nádražních budov na dalších místech. V Karlových Varech chtějí ČD nahradit rozpadající se horní nádraží docela novou budovou. Podle původních plánů měla stát už loni, zatím tomu tak není a práce stojí. "Se stavbou nadále počítáme, ale musí být dořešena otázka budoucího vlastnictví a způsobu a pravidel využívání nádražních budov v rámci liberalizované sítě," řekla mluvčí drah Radka Pistoriusová. Vše by mohlo být jasnější příští rok. Již tehdy by mohly nádražní budovy přejít do vlastnictví SŽDC, která se potom může pustit do jejich oprav.

21. 03. 2013 ČD Cargo založilo dceru pro přepravu aut po železnici (ČD Interport)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-zalozilo-dceru-pro-prepravu-aut-po-zeleznici-967728>)

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo se nadechuje k expanzi na Východ. Za tím účelem před několika dny založil dceřinou společnost ČD Interport. „Je to zasilatelská společnost, která se zaměří na poskytování komplexních logistických služeb pro sektor automotive, zejména pak na přepravu pro automobilový průmysl ze západní Evropy na Východ a zpět,“ uvedl mluvčí carga Zdeněk Větrovec. Podle Větrovce má ČD Cargo volné vagony i lokomotivy, které bude nová firma využívat. Půjde s nimi například do tendrů evropských automobilek, z nichž má řada montovny v Rusku. ČD Cargo se tak bude snažit o změnu přepravních proudů v automobilovém průmyslu, které z valné většiny plynou na Východ a zpět přes Polsko.

ČD Cargo má v nové firmě podíl 51 procent, zbytek drží Interport Partners Group se sídlem na pražském Žižkově. Nejzajímavější jsou ovšem její aktivity na východním Slovensku, kde v obci Haniska vlastní železniční terminál s přímým napojením na širokorozchodnou kolejovou síť na Ukrajině, potažmo v Rusku. V dobách socialismu se tam překládaly pro tehdejší Mototechnu vozy značek Volha, Lada nebo Moskvíč, dnes tudy proudí díly a auta například od skupiny Volkswagen.

Majitelem Interport Partners Group, menšinového podílníka v ČD Interport, je podle obchodního rejstříku přes nejrůznější společnosti zlínský podnikatel Florián Kudělásek. Do ČD Intersport nepřejde žádná nynější činnost ani majetek carga. Dcera by ale měla přinášet ztrátovému cargu zisk. Česká železniční společnost se tak částečně snaží naplnit dlouhodobé plány na ovládnutí linek mezi západní Evropou a Ruskem. Léta přitom existují plány na propojení českého a slovenského železničního carga, několikrát dokonce stvrzené premiéry obou zemí. Fúze je ale zatím v nedohlednu, stejně sešlo z velkášských plánů na odkup polského státního carga.

21. 03. 2013 Leo Express jezdí plný ze 45 procent, není prý stále dost známý

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-jezdi-plny-ze-45-procent-neni-pry-stale-dost-znamy/916823>)

Vlaky Leo Expressu jezdí tři měsíce po zahájení provozu obsazené ze 45 procent. Dopravce zatím ještě nemá vytvořenou zákaznickou bázi, jako například konkurenční RegioJet, řekl ČTK majitel společnosti Leoš Novotný. RegioJet na stejné trase jezdí rok a půl a dlouhodobě uvádí stabilní obsazenost v téměř dvojnásobných hodnotách. České dráhy informace o obsazenosti vlaků nezveřejňují. "Bylo by naivní, kdybychom si řekli, že za měsíc budeme mít vlaky obsazené na 90 procent," uvedl Novotný s tím, že Leo Express sice nemá obsazenost jako jeho zavedenější konkurence, počet pasažérů se ale neustále zvyšuje. Roste prý i počet unikátních cestujících, kteří černým vlakem jedou poprvé. Na vině je podle Novotného stále nízké povědomí o tom, že na tuzemském trhu tato alternativa ke státním Českým drahám a soukromému RegioJetu je. Žádnou rozsáhlou marketingovou kampaň přesto dopravce neplánuje. Od konvenčního marketingu společnost ustoupila krátce po spuštění provozu loni na konci roku, kdy v omezené míře používala inzerci v tištěných periodikách. Do budoucna se chce spolehnout výhradně na online marketing a prezentaci v nádražních budovách.

Začátek roku zpravidla bývá pro dopravní společnosti slabší. Od poloviny února opět začínají jezdit studenti, kterým začíná výuka v letním semestru, což slibuje růst obsazenosti. Další nárůst Leo Express očekává díky slevové akci pro držitele věrnostních karet Českých drah, kterým soukromý dopravce po celý březen nabídl cenu mezi Prahou a Ostravou za 95 korun. Tito cestující podle Novotného tvoří zhruba desetinu všech cestujících v černých vlacích. Podobná čísla uvedl i RegioJet, který se k akci připojil. Leo Express pro výpočet vytíženosti vlaků používá takzvanou normalizovanou obsazenost, která udává poměr volných a obsazených míst po celou délku trasy. Sedadlo, které je na trati obsazené například jen v úseku mezi Pardubicemi a Olomoucí, se tak nezapočítává jako plně po celou délku trasy jako v případě takzvané absolutní obsazenosti. Ta bývá v průměru o 15 procentních bodů vyšší.

22. 03. 2013 Dráhy nemají peníze na railjety, vydají další dluhopisy za miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-nemaji-penize-na-railjety-vydaji-dalsi-dluhopisy-za-miliardy-968152>)

České dráhy se nechtějí vzdát dluhopisového financování. O loňské várce obligací se přitom mluvilo jako o „na dlouhou dobu poslední“. Po dvou obřích mezinárodních emisích se podnik v dalších letech zaměří spíše na domácí trh. Jak zjistil deník E15, dozorčí rada ČD na posledním zasedání schválila dluhopisový plán do roku 2017 s maximálním limitem ve výši čtyři miliardy korun. „Je pravděpodobné, že k emisi dojde už letos v souladu s rámcovým plánem,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Podle něj využijí dráhy získané prostředky především na investice do vlaků, částečně i na úhradu starých dluhů.

Podrobnosti podnik tají. České dráhy budou ale potřebovat peníze především na vlaky Siemens Viaggio Comfort (známé jako railjety). Zatím jich český dopravce objednal sedm za zhruba dvě miliardy korun, na dalších osm má opsi, kterou by rád využil. Vlaky by měly začít jezdit v prosinci 2014 na trati Praha – Vídeň – Štýrský Hradec. „Je to standardní mix vlastních zdrojů a obligací. S railjety se počítalo v našem schváleném plánu,“ řekl tento týden generální ředitel Českých drah Petr Žaluda na dotaz deníku E15 k financování zmíněných rychlovlaků. K dluhopisům ČD je obecně obezřetný náměstek ministra dopravy a předseda řídicího výboru Českých drah Lukáš Hampl. „Vycházím z toho, že dráhy jsou na stropě potenciálního zadlužení. Ale nechci dát nějaké kategorické stanovisko, dokud se s materiálem neseznámím,“ uvedl Hampl. Podle něj výrazně záleží na proporci mezi úhradou starých dluhů a investicemi. Už loni, ještě když šéfoval dozorčí radě ČD, Hampl prosadil, aby se většina z tehdejší emise použila na úhradu dřívějších závazků. Řídicí výbor drah má zasedat příští týden.

České dráhy už zkušenosti s dluhopisy mají. První emisi v objemu dvou miliard korun umístily výhradně na tuzemském trhu v roce 2009, splacena byla loni v prosinci. U dalších dvou emisí už šlo o mezinárodní bondy, objem vždy činil 300 milionů eur (zhruba 7,5 miliardy korun). Termíny splatnosti jsou roky 2016 a 2019.

22. 03. 2013 Rakouské vagony Českých drah obnoví nejspíš Janoza CZ (Bmz)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rakouske-vagony-ceskych-drah-obnovi-nejspis-janoza-cz-968163>)

České dráhy (ČD) chtějí vylepšit tři desítky let staré vagony, které v roce 2011 levně nakoupily v Rakousku. „Je to revitalizace, takže jde hlavně o opravy a zkulturnění interiéru, výměny čalounění, opravy WC a podobně,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Vagony také svléknou červený kabát rakouských drah a převléknou se domodra. Soutěž na obnovu vagonů vyhrála společnost Janoza CZ podnikatele Marcela Javorského. „Byl vybrán úspěšný uchazeč a nyní běží příslušné odvolací lhůty. Pokud se jiní účastníci výběrového řízení neodvolají, pak by měla zakázku realizovat tato společnost,“ uvedl Štáhlavský.

Obnova 32 vagonů vyjde ČD na 68 milionů korun, samotná akvizice přede dvěma lety vyšla na 46 milionů, což je obvykle cena za jediný vagon. Dodací lhůta pro opravené vozy je devět měsíců. Pokud vše půjde bez zádrhelů, mohly by se objevit na koridorech na přelomu letošního a příštího roku. Dráhy počítají s jejich nasazením například na vlacích Praha – Ostrava – Žilina nebo Praha – Cheb. Výhodou je především rychlost až 160 kilometrů v hodině. Nejde o první zakázku Českých drah pro Janozu CZ. Firma teď zajišťuje dílčí úpravy interiérů jednotlivých vagonů, dříve ovšem měla i zakázku na sto vagonů za 150 milionů korun.

23. 03. 2013 Rez i elegance. Podívejte se dovnitř legendární Slovenské strelly

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/podivejte-se-dovnitř-legendarni-slovenske-strelly-fsj-/ostrava-zpravy.aspx?c=A130322_111027_ostrava-zpravy_jog)

Rychlejší bylo až Pendolino. Železniční motorový vůz Slovenská strela vytvořil před 75 lety na kolejích mezi Prahou a Bratislavou traťový rekord, který byl překonán až na začátku nového tisíciletí. Vůz se stal symbolem šikovnosti lidí z Tatry Kopřivnice. Jenže jeho současný stav není dobrý. "Však také čtyřicet let stojí venku. Není to ale vrak vhodný pro bezdomovce, jak si někteří myslí. Slovenská strela má pořád obrovské kouzlo," říká ředitel Regionálního muzea v Kopřivnici Lumír Kaválek. Zůstal jediný exemplář. Druhý shořel v 60. letech ve Studénce. Slovenská strela se před třemi roky stala národní kulturní památkou. Stále více rezavou památkou.

Muzeum by letos chtělo opravit střechu, pak by se pustilo do dalších oprav. Ředitel odhaduje nutné náklady do začátku na zhruba pět až šest milionů korun. Kdyby se ale někdo pustil i do interiéru a pohonných jednotek, náklady by vyskočily o asi dvacet milionů. Ještě teď ale vnitřek dýchá historií a luxusem. "Například poprvé byl k dispozici bufetový servis," nadhodil ředitel Kaválek a kurátor muzea Radim Zátopek přidal: "Podívejte se. Hybridní pohon, kvalitní řízení, pohodlná křesla, oddělení pro nekuřáky i kuřáky. Krása." Slovenská strela se dočkala v minulosti několika rekonstrukcí, ale ne vždy to bylo ku prospěchu vlaku. "Například v roce 1972 na Strele pracovali učni. Byly vytrhány i sedačky a z části vlaku udělali galerii," povzdychl si Kaválek.

Protože je vlak v držení soukromého majitele, cesta k dotacím je složitá. Navíc nyní mohla mnohé změnit dražba Tatry, majitele památky. "Jistého není nic, ale zatím nemám k obavám důvod," poznamenal Kaválek a upozornil, že národní památku sice nelze vyvézt do zahraničí, ale v rámci tuzemska není žádné výraznější omezení. Strelu si už prohlíželi movití lidé, kteří zvažují, že by ji pomohli zachránit. "Existují nadšenci, kteří technické památky milují a jsou ochotni investovat do jejich obnovy," řekl Kaválek, ale jména odmítl prozradit. "Ještě není ten správný čas, zatím je vše na začátku. Navíc se mohou objevit i noví donátoři," vysvětlil. V ruce



muzejníci mají i odborný posudek současného stavu. Ten sice dopadl lépe, než se na počátku předpokládalo, ale i tak považuje zahájení oprav za nutnost. "Asi se nepodaří tento krásný vlak dostat zpátky na koleje, ale rádi bychom vrátili Slovenskou strelu do co nejpůvodnějšího stavu," zakončil ředitel Kaválek.

Slovenská strela

- železniční motorový vůz
- vyrobeny byly jen dva kusy v roce 1936 v Tatře Kopřivnice
- trasu mezi Prahou a Bratislavou vlak zvládl za čtyři a čtvrt hodiny * maximální rychlost 130 km/h
- kapacita byla 72 lidí * pravidelně přestal jezdit v roce 1939, dochoval se jediný exemplář
- v roce 2010 se vůz stal národní kulturní památkou

25. 03. 2013 NKÚ: Modernizace železniční sítě má nejasné financování

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/220208-nku-modernizace-zeleznicni-site-ma-nejasne-financovani/>)

Modernizace železniční sítě je podle Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ) nekonceptní a má nejasné financování. U pěti projektů modernizace železničních dopravních uzlů byly proti původním smlouvám navýšeny ceny o osm až 19 procent. Vyplývá to ze zjištění NKÚ, který kontroloval stavbu železničních uzlů v letech 2009 až 2012. Kontroloři zjistili, že chybí i plán výstavby a investic do budoucna. Zaměřili se na plánování ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury a Správy železniční dopravní cesty.

NKÚ dále uvedl, že v průběhu přípravy a modernizace železničních uzlů se významně měnily finanční a časové parametry projektů. Problematické jsou i nejasně rozdělené rozhodovací pravomoci mezi ministerstvem a SFDI. "Modernizaci železnice nejvíce komplikuje nastavení financování projektů – peníze na ně se totiž rozdělují vždy jen na jeden rok, aniž by byly zajištěny prostředky na roky další," uvedl NKÚ. Projekty jsou přitom převážně otázkou více let, někdy i desetiletí. "U kontrolovaných projektů se významně měnily jak finanční, tak časové parametry. NKÚ kontroloval celkem 12 projektů, v době kontroly bylo dokončeno 5 z nich. U všech pěti došlo oproti původním smlouvám k navýšení cen o 8 až 19 procent," konstatovala mluvčí NKÚ Olga Málková.

Ministerstvo dopravy například v rámci projektu modernizace odstavného nádraží v Brně dodatečně schválilo vybudování myčky vagonů. Kontrolorům ale nepředložilo žádný doklad, který by prokazoval ekonomickou efektivnost a návratnost této investice. "Myčku Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) postavila za 305,7 milionu korun. V roce 2011 ji pak pronajala soukromé společnosti za čtyři miliony korun za rok. Investiční náklady na postavení myčky by se tak bez započtení inflace a jejího opotřebením měly SŽDC vrátit za 75 let," uvedl NKÚ. Nedostatky kontroloři zjistili i v zadávání veřejných zakázek. SŽDC u kontrolovaných projektů zadávala dodatečné stavební práce v jednacím řízení bez uveřejnění, aniž by prokázala splnění všech zákonných podmínek. U jedné nadlimitní zakázky neoprávněně zkrátila lhůtu na podání nabídek.

25. 03. 2013 Opravu trati Brno – Kuřim SŽDC odkládá

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/220275-opravu-trati-brno-kurim-szdc-odklada/>)

Správa železniční dopravní cesty o rok odložila modernizaci trati mezi Brnem a Kuřimí. Stavbu za 1,3 miliardy korun tak zahájí až příští rok v červenci a dokončí ji v srpnu 2015. Se stavbou nového podchodu kuřimského nádraží však správa stále počítá. Loni na podzim upozornil mluvčí SŽDC na špatný stav trati mezi Maloměřicemi a Kuřimí. Hrozí na ní poruchy a snižování rychlosti, uvedl mluvčí Pavel Tesař. Železniční správa se přesto nyní rozhodla opravu o rok odložit, zahájí ji tedy až v létě příštího roku.

Trat' Brno – Kuřim sloužila do roku 2000 jako součást klíčového mezinárodního železničního tahu Berlín – Praha – Vídeň/Bratislava, ale po otevření koridoru přes Českou Třebovou ji začaly využívat především regionální vlaky, důležitá stále je pro nákladní dopravu. Během opravy chce SŽDC vyměnit koleje i zabezpečovací zařízení, opravit mostky, propustky a také nástupiště v Řečkovicích a České. Výsledkem bude i zvýšení traťové rychlosti ze 100 až na 120 kilometrů za hodinu. "Investice přesahují velikost běžné údržby," upozornil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Třináct měsíců v průběhu prací však budou jezdit vlaky pouze po jedné koleji. Cestující proto budou místo některých spojů nuceni cestovat autobusem. Přes odložení opravy trati do Brna začnou už letos práce přímo na kuřimském nádraží.

SŽDC postaví nový podchod, který umožní dostat se na druhou stranu nádraží bez nepovoleného přecházení kolejí.

Trať z Brna do Havlíčkova Brodu v současné trase je v provozu od roku 1953. Po elektrizaci v roce 1966 se z ní stal jeden z nejdůležitějších tahů v zemi, přes Brno a Havlíčkův Brod jezdily veškeré vlaky mířící od Prahy na Bratislavu a později i na Vídeň. V roce 2000 po elektrizaci trati Brno – Česká Třebová se však dálková doprava od Prahy na Brno odstěhovala na nově vzniklý koridor, zatímco havlíčkobrodská trať zůstala kromě osobních vlaků a rychlíků k dispozici nákladní dopravě. Expresní vlaky na ni občas zavítají, například když dojde k nehodě na koridoru.

26. 03. 2013 Trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc nabídneme přímo RegioJetu

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

Ministerstvo dopravy dnes rozhodlo o zrušení výběrového řízení na provozování dálkové železniční dopravy na lince R27 z Ostravy do Olomouce. Do výběrového řízení se přihlásili dva uchazeči, z nichž jeden nesplnil podmínky a musel být ze soutěže vyloučen. Podle zákona o veřejných zakázkách je takové výběrové řízení nutné zrušit. Ministerstvo přesto vyslalo jasný signál, že otevírání trhu pokračuje dál – linku chce nabídnout přímo společnosti RegioJet. To umožňuje zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, kdy zakázka může být zadána tzv. přímým zadáním. Nabídka společnosti RegioJet, tedy jediného zbylého účastníka tendru, by totiž při nezrušení soutěže byla jednoznačně vítězná. „Oslovím proto společnost RegioJet s tím, že jí nabídnu přímé zadání v intencích jejich nabídky,“ řekl ministr dopravy Zbyněk Stanjura. Tento transparentní postup ministerstvo dopravy zvolilo zejména proto, aby zabránilo dalším průtahům liberalizace dálkové železniční dopravy. „Zvolenou variantu považuji za optimální, neboť dáváme jasně najevo, že chceme železnici liberalizovat. Upřednostňuji tak zdravý rozum před přílišnou byrokracií,“ dodal Stanjura.

26. 03. 2013 Evropské peníze půjdou na investice do desítek železničních tratí

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) po vzájemné dohodě s Ministerstvem dopravy zahajuje přípravu nových akcí, které umožní dočerpat finanční prostředky z EU alokované v jejím Operačním programu Doprava. Společným znakem vybraných projektů byla zejména jednoduchá příprava a možnost jejich realizace v krátkém termínu. Investované peníze přinesou na jedné straně vyšší bezpečnost na železničních přejezdech, na straně druhé umožní revitalizace vybraných tratí, jejichž cílem je zvýšení traťové rychlosti a tomu odpovídající zkrácení jízdních dob.



Na evropsky významných tratích, které patří do mezinárodní sítě tratí TEN-T, například na úsecích z Ústí nad Labem přes Chomutov a Karlovy Vary do Chebu nebo z Ostravy přes Havířov do Českého Těšína, se vedle zrychlení vlaků bude klást důraz také na rekonstrukce napájecích stanic. Na silně zatížených tratích se vybudují odbočky, které zkrátí mezistaniční úseky přibližně na polovinu, což umožní snížit zpoždění vlaků při výlukách či mimořádnostech. V případě dalších tratí (například Liberec – Česká Lípa nebo Hanušovice – Jeseník) dojde rovněž k modernizaci zabezpečovacích zařízení. „S pomocí nových projektů se nám podaří vyčerpat všechny peníze z OPD v požadovaném termínu, tedy do konce roku 2015,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Jak dodává, v případě tratí zařazených do sítě TEN-T zbývá vyčerpat 15,2 miliardy korun, u tratí národního významu pak 6 miliard korun. Významná část finančních prostředků půjde právě na zmiňované projekty.

„Prostředky z EU přinesou lepší služby jak dopravcům, tak cestujícím. Například mezi Okříškami a Náměští nad Oslavou na Třebíčsku pojedou rychlíky a osobní vlaky namísto šedesátky většinou 80 až 100 km/h,“ uvádí jeden z příkladů náměstků pro modernizaci dráhy SŽDC Petr Šlegr a pokračuje: „Cílem většiny akcí bude plně využít možnosti, které naši předkové trasováním tratí vytvořili.“ Seznam dotčených tratí a rámcový popis obsahu staveb naleznete v souborech ke stažení (mapa: <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/male-projekty-opd/mapa-mpopd.pdf>, seznam tratí: <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/male-projekty-opd/seznam-trati.xls>). Konkrétní náplň akcí je však orientační, může být předmětem změn zejména na základě posouzení ekonomické efektivity.

26. 03. 2013 Změna času (31. března 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-16378/>)

V noci ze soboty 30. na neděli 31. března se posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu a začne tak platit letní čas. Patnáct dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na cestě, se úderem druhé hodiny ranní kvůli chybějícím 60 minutám „zpozdí“. České dráhy se toto „zpoždění“ budou snažit snížit například zkrácením pobytů ve stanicích, zůstanou ale zachovány přechody lůžkových a lehátkových vozů mezi jednotlivými nočními spoji. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou se zpožděním až 60 minut. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v během změny času žádné nejedou a na tratě vyrazí již podle letního času. Změna času znamená pro České dráhy zavedení relativně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždování dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenašela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

Přehled vlaků, které budou kvůli přechodu ze středoevropského času (SEČ) na středoevropský letní čas (SELČ) na území ČR opožděny

- R 403 Silesia Bohumín – Kraków odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 60 minut, vlak čeká na přímé vozy od rychlíků R 406 z Vídně a R 443 z Prahy
- R 405 Vltava Bohumín – Moskva odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 60 minut, vlak čeká na přímé vozy od rychlíků R 445 z Chebu a Prahy a R 406 z Vídně
- R 406 Chopin Wien – Warszawa odjede ze stanice Ostrava hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou zachovány přechody přímých vozů na rychlíky R 403 do Krakova a R 405 do Moskvy a také od rychlíku R 443 z Prahy
- R 407 Chopin Warszawa – Wien odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 60 minut, ve stanicích Bohumín a Břeclav budou zajištěny přechody přímých vozů
- R 440 Excelsior Košice – Cheb pojedou v úseku Pardubice hl. n. – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v úseku Praha hl.n. – Cheb pojedou včas, v Praze hl.n. bude zajištěn přechod přímých vozů na R 752 do Plzně a Chebu
- R 441 Excelsior Cheb – Košice pojedou v úseku Česká Třebová – Košice se zpožděním cca 60 minut
- R 442 Širava Humenné – Praha pojedou v úseku Čadca – Praha hl.n. se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou zajištěny přechody přímých vozů od rychlíku R 402 z Krakova a R 407 z Varšavy
- R 443 Širava Praha – Humenné pojedou v úseku Ostrava-Svinov – Humenné se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou dodrženy přechody přímých vozů na R 403 do Krakova a R 406 do Varšavy
- EN 444 Slovakia Košice – Praha pojedou v úseku Ostrava-Svinov – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, vůz č. 350 do Chebu pojedou z Prahy hl.n. mimořádně na rychlíku R 608

27. 03. 2013 Stanice Ústí nad Orlicí získá díky přestavbě nový podchod (slavnostní zahájení stavby)

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

Nový podchod a zvýšená nástupiště v železniční stanici Ústí nad Orlicí zvýší bezpečnost cestujících, kteří nyní přicházejí k vlakům přímo přes koleje. Nejen toto zlepšení přinese stavba s názvem Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí, jež byla právě dnes slavnostně zahájena. Jejím investorem je Správa železniční dopravní cesty, na financování prací se bude v rámci Operačního programu Doprava podílet i Fond soudržnosti Evropské unie. Účelem stavby je upravit tuto stanici pro co nejvyšší rychlost vlaků, modernizovat sdělovací a zabezpečovací zařízení, trakční vedení a napájení. Pomocí nového staničního zabezpečovacího zařízení se bude ovládat 35 výhybek, z toho třicetka bude vybavena elektrickým ohřevem. Cestujícím budou sloužit dvě zvýšená ostrovní nástupiště se čtyřmi nástupními hranami o celkové délce 1 350 metrů. Mimoúrovňový přístup k vlakům zajistí podchod, nejen osoby s omezenou schopností pohybu a orientace budou mít k dispozici dva výtahy.

Ve stanici je dnes výrazně omezena rychlost na 70 km/h. Navazující traťový úsek do České Třebové již prošel modernizací na rychlost 160 km/h, podobná úprava se plánuje i v případě nové trati mezi Ústím nad Orlicí a Chocní. Ve směru na Českou Třebovou se zruší železniční přejezd na místní komunikaci do Kerhartic. Pěší a cyklisté budou moci využít nový podchod, který navíc umožní i křížení tratě s cyklotrasou Ústí nad Orlicí – Choceň. Přístup pro automobilovou dopravu zajistí přemostění

Tiché Orlice s komunikačním napojením na stanici Ústí nad Orlicí. Současný úsek vedený v ostrém oblouku nahradí přeložka tvořená soustavou tří mostů přes Třebovku, silnici druhé třídy a soutok Třebovky s Tichou Orlicí. Koryto Třebovky se současně upraví a posune. Trať získá protihlukové stěny, na vybraných domech se provedou individuální protihluková opatření spočívající především ve výměně oken.

Stávající výpravní budova ve stanici, která byla v roce 2010 prohlášena za kulturní památku, zůstane uprostřed kolejiště. Vzhledem k jejímu stavu a poloze se již nebude využívat pro řízení dopravy a odbavování cestujících. Její funkci převezme nový objekt tvořící zároveň vstup do podchodu a zároveň nový objekt pro umístění technologií a také řízení dopravy. Součástí stavby je i odbočná trať Letohrad – Ústí nad Orlicí, a to v úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí. Předmětem úprav je modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a dále nové zabezpečení všech přejezdů v tomto traťovém úseku.

Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Praha a.s.
Zhotovitel	EUROVIA CS, a.s.
Začátek a konec stavby	km 255,411 – km 257,828
Rychlost	160 km/h s lokálním omezením 120 km/h pro klasické soupravy
Trakční vedení	montáž 16,3 km, demontáž 15,2 km
Protihlukové stěny	3 027 m
Termín zahájení	únor 2013
Termín dokončení	březen 2015
Celkové náklady stavby	1 142 885 093 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	872 078 692 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

27. 03. 2013 Vláda odvolala členy správní rady SŽDC, schválili zvýšení mezd managementu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-odvolala-cleny-spravni-rady-szdc-schvalili-zvyseni-mezd-managementu/919320>)

Vláda dnes odvolala pět členů správní rady Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC). Důvodem je podle premiéra Petra Nečase (ODS) to, že i přes nesouhlas vlády schválili zvýšení mezd managementu. Na jejich místo byli podle Nečase zvoleni náměstci ministra dopravy. Správní rada v novém složení se sejde už ve čtvrtek. Podle Nečase navýšení, které mělo platit od 1. dubna, zruší. Podle informací ČTK byli ze sedmičlenné rady odvoláni Ivan Adamec, Libor Joukl, Jakub Hodinář, Roman Jurečka a Radim Vysloužil. Místo nich vláda do správní rady zvolila náměstkyně Jaroslava Demla a Jiřího Žáka. SŽDC vznikla v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor výstavby tratí. V loňském roce pracovala s rozpočtem přes 35 miliard korun. Správa zaměstnává zhruba 18.000 lidí.

28. 03. 2013 Až 110 tisíc litrů ropy uniklo při nehodě vlaku v Minnesotě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/220695-az-110-tisic-litru-ropy-uniklo-pri-nehode-vlaku-v-minnesote/>)

V americkém státě Minnesota uniklo při nehodě nákladního vlaku až 110 tisíc litrů ropy. Kilometr a půl dlouhý vlak směřoval z kanadských nalezišť do USA. Po vykolejení se převrátilo 14 vagonů. Díky promrzlé půdě zřejmě surovina neprosákla do podzemních vod; nízké teploty ale komplikují sanační práce. Ty by měly pokračovat ještě jeden až dva dny. Celkově jde o první vážnou havárii od roku 2010, kdy se kvůli přílišné vytíženosti ropovodů musela ropa ze severu amerického kontinentu převážet v cisternách. "Ropa nikam neteče a kvůli mrazivým teplotám se nevsakuje do půdy. Nepocitujeme tedy, že by zde existovala environmentální hrozba povrchovým či podzemním vodám," ubezpečil mluvčí státní agentury Detroit Lakes Dan Olson. Vlak s 94 vagony směřoval z kanadské provincie Alberta, kde se ukrývají velká naleziště dehtových písků obsahujících ropu. Objem těžby se zde navýšil do té míry, že dovoz cisteren ve vlacích do Spojených států se jen

za loňský rok zdvojnásobil. Ochránci přírody namítají, že i přes ekonomické výhody je převoz ropy v cisternách nebezpečný a případné úniky mohou mít závažný dopad na životní prostředí.

28. 03. 2013 V únoru jelo 95,1 % spojů Českých drah včas

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16395/>)

Spoje Českých drah splnily v únoru 2013 jízdní řád na 95,1 %. Představuje to více než 182 tisíc vlaků, které dorazily do cíle své cesty podle jízdního řádu nebo v maximální toleranci 5 minut (podle mezinárodních standardů celosvětové železniční unie UIC). Regionální spoje (osobní a spěšné vlaky) jely v únoru s přesností 95,6 %. Dálkové vlaky (rychlíky, Expresy a další druhy spojů) pak dosáhly plnění jízdního řádu na 88,9 %. V únoru byly nejspolehlivější vlaky SC Pendolino s přesností 90,8 % a rychlíky s přesností 90,5 %.

Nejčastější příčiny zdržení vlaků jsou mimo vlastního dopravce nebo provozovatele dráhy. Jde například o dopady neobvyklého počasí (vichřice, sněhové kalamity), úmrtí osob v kolejišti, nehody na přejezdech a podobné případy. Podíl těchto událostí na zdržení vlaků byl v únoru cca 42 %. Dopady na straně provozovatele dráhy pak byly ve výši cca 26 % a na straně dopravce cca 32 %. Mezi vůbec nejčastější příčinou zdržení patří u dopravce a provozovatele dráhy čekání na přípoj v přestupních stanicích, aby byly zachovány přípoje pro co nejvíce cestujících. Na druhé příčce je křížování vlaků na jednokolejných tratích. Česká republika má sice jednu z nejhustších železničních sítí na světě, ale mezi vyspělými státy EU má také jeden z největších podílů jednokolejných tratí. Přibližně 80 % železnic včetně některých úseků mezistátních koridorů jsou u nás jednokolejné, zatímco např. v Německu je podíl jednokolejných tratí jen kolem 50 %. Třetí nejčastější příčinou zdržení vlaků byl delší pobyt ve stanici z důvodu nástupu a výstupu cestujících, např. kvůli větším počtům cestujících. Spolehlivost vlaků Českých drah je velmi vysoká a je na úrovni nejvyspělejších evropských států. Dokládá to srovnání se zahraničními železnicemi. Například německá DB splnila jízdní řád v únoru 2013 na 95,9 % a nepřesnější železniční společnost EU rakouská ÖBB na 95,7 %.

28. 03. 2013 Správní rada zastavila růst mezd managementu správy železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/spravni-rada-zastavila-rust-mezd-managementu-spravy-zeleznic/919750>)

Nově jmenovaná správní rada Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na dnešním zasedání zastavila kritizované zvyšování platů managementu. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Kvůli schválení růstu mezd ve středu vláda většinu správní rady odvolala. Materiál měl původně platit od 1. dubna. Ze sedmičlenné rady byli odvoláni Ivan Adamec (ODS), Libor Joukl (ČSSD), Jakub Hodinář (ODS), Roman Jurečka (ODS) a Radim Vysloužil (VV). Místo nich vláda do správní rady zvolila náměstkyni ministra dopravy Jaroslava Demla (ODS) a Jiřího Žáka (ODS). O kolik se měly podle zastaveného návrhu platy ve vedení SŽDC zvyšovat a kolik členů se měl růst mezd týkat, správa železnic neuvědla. Podle SŽDC mělo jít o nastavení systému odměn podle výkonnosti a plnění cílů v budoucích letech, nejde proto údajně říci, o kolik procent by si vedení správy polepšilo. "Konkrétní výše odměn by v budoucnu byla závislá na konkrétních dosažených výsledcích," doplnil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. SŽDC vznikla v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor výstavby tratí. V loňském roce pracovala s rozpočtem přes 35 miliard korun. Správa zaměstnává zhruba 18.000 lidí.

28. 03. 2013 Rozsah rekonstrukce trati Pardubice – Hradec kraji nestačí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/220740-rozsah-rekonstrukce-trati-pardubice-hradec-kraji-destaci/>)

Modernizaci frekventované železniční trati z Pardubic do Hradce Králové si přeje stát i kraj, každý o ní má však jiné představy. Pardubický kraj se postavil proti plánům Správy železniční dopravní cesty, tvrdí, že navržený způsob opravy trati nepřinese žádné výrazné zlepšení. SŽDC kdysi počítala s rozsáhlou modernizací trati z Pardubic do Hradce Králové, v úvahu připadala i elektrizace navazujícího úseku z Pardubic do Chrudimi či stavba odbočky z hlavního koridoru pro přímou jízdu do Chrudimi. Nedostatek peněz však z velkých plánů zanechal pouze torzo. SŽDC teď plánuje trať z Pardubic do Hradce Králové opravit postupně v několika fázích. První má na řadu přijít úsek Stěblová – Opatovice nad Labem.

Způsob, kterým má rekonstrukce proběhnout, se ale nelíbí Pardubickému kraji. SŽDC podle něj nepočítá s opravami mostků a propustků či úpravami železničních přejezdů a naopak plánuje postavit velké množství protihlukových stěn. "Jako by z celého projektu měly prioritu protihlukové stěny – a ostatní pojďme omezit," poznamenal krajský radní pro dopravu Jaromír Dušek (SPOZ). Kraj navíc odkázal na studii SUDOPu Praha, podle které může během rekonstrukce dojít ke snížení propustnosti trati. "Má dojít i k mírnému prodloužení jízdních dob a jakémusi mezidobí, kdy nám to přinese spíše zhoršení než zlepšení," doplnil radní Dušek.

Pardubický kraj chce jako účastník řízení své připomínky správě předložit, chce totiž pro trať to nejlepší. "Je to velmi vytížená trať. Z hlediska regionální dopravy téměř vytíženější než koridorová trať. Takže nám jde o to, aby byla propustná, aby byla velkokapacitní," uvedl hejtman Martin Netolický (ČSSD). Podle mluvčího SŽDC Pavla Tesaře ale nehrozí žádné zpomalení, cílem stavby je naopak celkové zrychlení. "Traťová rychlost na úseku mezi Stěblovou a Opatovicemi nad Labem se zvýší ze současných 100 kilometrů na 160 kilometrů v hodině," upozornil mluvčí. Dodal, že součástí stavby má být i zabezpečení železničních přejezdů a oprava dalších objektů. "Jsme připraveni s Pardubickým krajem dále jednat, abychom našli nějaké společné stanovisko," uzavřel mluvčí železniční správy.

29. 03. 2013 V červenci přijede do Horního Slavkova po patnácti letech první vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/clanek.aspx?c=A130329_151817_vary-zpravy_slv)

Po slavkovské železnici, která je už 15 let zavřená a zdevastovaná, znovu pojedou vlaky. A to zřejmě začátkem července. Správa železniční dopravní cesty podepsala s firmou Trail Servis smlouvu na druhou a tedy poslední část opravy trati z Ležnice (čtvrť Horního Slavkova) do Krásného Jezu u Bečova. Definitivně tak padly pochybnosti o tom, zda stát ještě někdy železnici obnoví. Stane se, i když pouze v krátkém pětikilometrovém úseku. Delší část vedoucí opačným směrem z Ležnice přes Horní Slavkov do Lokte dál chátrá.

Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) přesvědčil hlavně zájem firem, jež trať potřebují k přepravování výrobků. V Ležnici sídlí strojírenská společnost Legios. Vyrábí tisíc železničních cisteren ročně a potřebuje je dostat k zákazníkům jinak než rozebrané na korbách kamionů po silnici. Koleje využije k přepravě vytěženého písku v budoucnosti i firma Sanaka. Rekonstrukce trati zahrnuje vysekání náletových dřevin, výměnu šterkového podloží, pražců, kolejnic a také opravu některých propustků. "Oprava bude ukončena 30. července a celkové náklady činí 20,4 milionu korun," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Tesař. Stát má podmínku, aby firmy využívaly trať v plánovaném rozsahu. Tedy, aby se investice do oprav vrátila. "Nerad dávám peníze do tratí, kde se jezdí dvakrát za rok," řekl nedávno s nadsázkou oblastní ředitel SŽDC Josef Kalivoda. Firma Legios tento týden neodpověděla na otázku MF DNES, jestli do poloviny roku stihne na své náklady zprovoznit vlečku, aby se na trať v Ležnici napojila. Vedení firmy o tom ale ujistilo aspoň starostku Horního Slavkova Janu Vildumetzovou.

Starostka pomýšlí i na osobní dopravu

Starostce nákladní doprava však nestačí. Chce jednat s Karlovarským krajem, aby si v úseku Ležnice – Krásný Jez objednal také osobní dopravu. Představovala by si tři vlaky denně, i když je jasné, že by dojezdy jen do Ležnice, nikoliv přímo do Slavkova. "Pokud by vlakem jezdilo více lidí, tlačila bych na stát, aby opravil trať až na slavkovské nádraží," vysvětlila Vildumetzová. Podle jejích zkušeností si lidé obnovení železniční dopravy přejí. Náměstek hejtmana pro dopravu Petr Navrátil se tváří skepticky k požadavku, aby kraj platil ztrátové vlaky. Navrhuje, aby je nejdříve na zkoušku objednalo město. "Nebudu Slavkov brzdit v aktivitě. Podporuji myšlenku obnovení osobní dopravy, i když si nemyslím, že to bude efektivní," řekl Navrátil. Podle Jany Vildumetzové by se ale o osobní dopravu měl postarat kraj. A ne aby přenášel odpovědnost na město. "Určitě o tom budeme jednat a věřím, že se s panem Navrátilem dohodneme," prohlásila. Jaké má stát plány se zbytkem tratě z Horního Slavkova do Lokte, není jasné. "Budeme to řešit po dokončení současných oprav," konstatoval mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

30. 03. 2013 Jedno touží prodat, druhé zbořit. Plán s nádražími zbrzdila ministryně (Havířov, Ostrava-Vítkovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/plan-s-nadrazimi-zbrzdila-ministryne-dwb-/ostrava-zpravy.aspx?c=A130326_1909509_ostrava-zpravy_ama)

Nádraží ve Vítkovicích a v Havířově mají leccos společného. Nejen že zastupují stejný architektonický styl, ale shodně o ně svádějí boj dvě skupiny lidí i úřadů. Jedni touží, ať jsou památkou, druzí chtějí

opak. Teď "zápas" přerušila ministryně. Budou, nebo nebudou vítkovické a havířovské nádraží kulturními památkami? Odpověď už byla párkrát na spadnutí, teď je ale opět otevřená. Ministryně kultury Alena Hanáková totiž rozhodla, že před vynesením konečného verdiktu musí památkový potenciál obou staveb důkladně prozkoumat odborníci. A dokud to neudělají, nebude možné dnes zpustlá nádraží přestavovat či třeba bourat. Rozhodnutí ministryně přitom přišlo ve chvíli, kdy vlastník, České dráhy, už chtěl začít s proměnou havířovského nádraží a kdy už vybral zájemce o koupi nádraží ve Vítkovicích. České dráhy tak nad rozhodnutím ministryně nijak nejásají. "O nařízeném přezkumném řízení víme, zvažujeme možné právní kroky v této záležitosti," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Problém České dráhy přitom teď nemají ani tak s vítkovickým nádražím, jako spíš s tím v Havířově. To donedávna památkou být nemělo, ministryně ale vyslyšela žádost zástupců sdružení Důl architektury, které o záchranu nádraží bojuje, a na podzim podalo návrh na zahájení přezkumu záporného verdiktu ministerstva. České dráhy teď mají potíže. Spolu s havířovským magistrátem už totiž zažádaly o dotaci z EU na přestavbu nádraží, které chtějí z velké části zbourat a nahradit novou menší budovou, a podaly už i žádost o stavební povolení na stavbu Dopravního terminálu Havířov. "V případě, že by ministryně kultury rozhodla vyhlásit havířovské nádraží kulturní památkou, celý projekt by se neuskutečnil a zůstala by zde stávající nevyhovující a předimenzovaná výpravní budova," uvedla Kateřina Šubová s tím, že pokud se nádraží památkou stane, přijdou České dráhy i město mimo jiné o více než stamilionovou dotaci.

Sdružení Důl architektury, jehož názor zastupují mnozí architekti, ale například i více než tři tisíce lidí, kteří podepsali petici za záchranu nádraží, ale nadále usiluje o to, aby stavba z 60. let 20. století zůstala zachována. "Nedávné rozhodnutí paní ministryně nás příjemně překvapilo," řekl Adam Guzdek ze sdružení Důl architektury. Nádraží má podle něj značné architektonické hodnoty, které je třeba uchovat pro příští generace. Oproti většině nových staveb totiž například zahrnuje i řadu cenných uměleckých děl a kvalitní zpracování řemeslných detailů, ač je na první pohled zpustlé. "Uvědomujeme si, že pokud České dráhy přijdou o dotaci na plánovanou přestavbu nádraží, bude pro ně obtížné znovu peněžní prostředky získat. Ale jsou i jiné možnosti, jak by se v budoucnu dala financovat oprava budovy, kdyby se památkou stala," myslí si Adam Guzdek.

Havířovské nádraží

Vzniklo v rozmezí roků 1964 – 1969 podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou. Budova s proskleným průčelím navazuje na bruselský styl, který inovuje prvky tehdy nastupujícího brutalismu. Součástí jsou i umělecká díla jako mozaika či venkovní plastika. Dnes je nádraží zpustlé, České dráhy a město chtějí jeho značnou část zbourat a postavit novou menší budovu.

Nádraží ve Vítkovicích

Budovu v bruselském stylu navrhl v roce 1963 architekt Josef Danda patříci i mezi autory nové budovy pražského hlavního nádraží. Ve své době patřilo k nejmodernějším nádražím, prošly jím denně tisíce cestujících. Dnes nádraží využívá jen několik set cestujících za den, ministryně kultury nařídila opětovně prozkoumat, zda má potenciál být památkou, či nikoli.