

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2014

OBSAH

02. 01. 2014	ČÍNA CHCE OTEVŘÍT VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICI K HRANICI S KLDR....	3
02. 01. 2014	NEŠŤASTNÝ ŽELEZNIČNÍ NOVÝ ROK: PO SÉRII NEHOD PŘIŠLY PORUCHY.....	3
02. 01. 2014	DRÁHY CHTĚJÍ NAKOUPIT NOVÉ VLAKY ZA ČTYŘI MILIARDY. ČEKAJÍ NA DOTACE	3
03. 01. 2014	NA ŽELEZNICI LONI ZAHYNULO MÉNĚ LIDÍ, POKLES JE ALE SOTVA PATRNÝ	4
03. 01. 2014	JANČURA CHCE ČASEM PŘEVÉST HLAVNÍ AUTOBUSOVÉ LINKY NA ŽELEZNICI.....	4
04. 01. 2014	JEDEN VLAK Z PRAHY SE POROUCHAL, DRUHÝ MU POMÁHAL. CESTUJÍCÍ MUSELI DVĚ HODINY POČKAT (ČELÁKOVICE)	5
06. 01. 2014	ŠÉF DRAH HRAJE O NOVOU SMLOUVU NA TŘI ROKY. DOSTAL JEN PROVIZORNÍ MĚSÍČNÍ (ČD)	6
07. 01. 2014	DRAŽEBNÍ SPOLEČNOST CLANROY JE V INSOLVENCII, DLUŽÍ ČESKÝM DRAHÁM I JINÝM.....	6
07. 01. 2014	BRITSKÝ OBR NATIONAL EXPRESS MÍŘÍ NA ČESKÉ ŽELEZNICE. LÁKAJÍ HO DOTACE	7
07. 01. 2014	SŽDC PŘIPRAVILA PRODEJ PRVNÍ TRATI, TEĎ POČKÁ NA VLÁDU (ČEJČ – UHŘICE U KYJOVA)	8
07. 01. 2014	PŘES NEGRELLIHO VIADUKT VLAKY DVA ROKY NEPROJEDOU, PŘIJDE O DVA OBLOUKY	9
10. 01. 2014	DRÁHY PŘIDĚLUJÍ PRÁVNÍKŮM ZAKÁZKY BEZ SOUTĚŽE. VYPLATILY ZA NĚ MILIONY	9
11. 01. 2014	KRATŠÍ CESTA, VYŠŠÍ CENA ANEB KURIÓZNÍ JÍZDNÉ ČESKÝCH DRAH.....	10
12. 01. 2014	REGIOJET ZDOVNÁSOBÍ POČET VOZŮ. NAKOUPIL DALŠÍ V RAKOUSKU	10
13. 01. 2014	ZAČÁTEK REKONSTRUKCE TRATI OKŘÍŠKY – ZASTÁVKA SE PLÁNUJE ZA ROK	11
14. 01. 2014	MINISTERSTVO NESTÍHÁ, O TRATĚ SE SOUTĚŽIT NEBUDE (LINKY R5, R14, R15, R16, R20)	11
14. 01. 2014	NOVÉ KOLEJE, OPRAVY NÁDRAŽÍ. ŽELEZNICI NA FRÝDECKO-MÍSTECKU ČEKAJÍ ZMĚNY (TRAŤ Č. 323)	12
14. 01. 2014	PROTI ZMĚNĚ TRATI PRO RYCHLÉ VLAKY NA VYSOČINĚ JE DESET PETIC (VRT PRAHA – BRNO).....	13
16. 01. 2014	AUTOBUSOVÁ NÁHRADA ZRUŠENÝCH JIHOČESKÝCH VLAKŮ NEBUDE ÚPLNÁ (ČESKÉ BUDĚJOVICE – TÁBOR, OD 3. ÚNORA 2014)	13
17. 01. 2014	LEVNĚJŠÍ KORIDOR U BRANDÝSA NAD ORLICÍ POČÍTÁ SE TŘEMI KRATŠÍMI TUNELY (ÚSTÍ NAD ORLICÍ – CHOCEŇ).....	14
19. 01. 2014	ČESKÉ DRÁHY ZANEDBÁVALY ÚDRŽBU VLAKŮ. UKÁZALY TO LOŇSKÉ NEHODY	15
20. 01. 2014	STROJVEDOUCÍ ČD SE ZBAVÍ PAPÍRŮ, DOSTANOU ELEKTRONICKÉ ČTEČKY	16
21. 01. 2014	CHEB ČEKÁ NA TROLEJE Z NĚMECKA – VRÁTÍ HO NA EVROPSKOU ŽELEZNIČNÍ MAPU	16
21. 01. 2014	DRUHÉ BRNĚNSKÉ REFERENDUM NEBUDE, ZASTUPITELÉ HO ODMÍTLI	17
23. 01. 2014	ČESKÉ DRÁHY ZJEDNODUŠILY ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH S VNITROSTÁTNÍMI ELEKTRONICKÝMI JÍZDENKAMI	17

24. 01. 2014	ČD CARGO DOSTANE PODNIKATELSKÝ PLÁN, POČÍTÁ S NÁVRATEM DO ZISKU	18
24. 01. 2014	ČESKO MÁ PRVNÍ SOUKROMOU ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU. MÁ LÁKAT LIDI NA PIVO (VARNSDORF-PIVOVAR KOCOUR).....	18
24. 01. 2014	JIZERSKÁ ZUBAČKA SE PARNÍ KRÁSKY NEDOČKÁ, ZŮSTANE ZA ZDMI MUZEA (404.003).....	19
25. 01. 2014	PŮLSTOLETÍ OD TRAGÉDIE U Kladna. ZA SMRT 14 LIDÍ MOHLA LIDSKÁ CHYBA (ZÁKOLANY, 25. LEDNA 1964)	20
27. 01. 2014	JANČURA VYFOUKL ČESKÝM DRAHÁM VAGONY.....	20
27. 01. 2014	FOSFOROVÉ VLAKY UŽ V LÉTĚ NEDOSTANOU VÝJIMKU	21
27. 01. 2014	PRAHA POPRVÉ SOUTĚŽÍ VLAKY. NA DESET LET OSLOVÍ JEN TŘI FIRMY (S34)	21
28. 01. 2014	PRACHAŘ OBMĚNÍ VEDENÍ ČESKÝCH DRAH. JAKO PRVNÍ ODEJDE ZELENÝ	22
28. 01. 2014	ČESKÝM DRAHÁM LONI OPĚT PŘIBYLO CESTUJÍCÍCH.....	22
28. 01. 2014	VLAKY AŽ DO CENTRA HORNÍHO SLAVKOVA? POKUD BUDE TRAŤ, KRAJ JE OBJEDNÁ.....	23
28. 01. 2014	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 3. ÚNORA 2014	23
29. 01. 2014	NA NÁSTUPIŠTÍCH CHYBÍ VÝPRAVČÍ, VLAKY JEZDÍ NA ČERVENOU	24
30. 01. 2014	JANČURA CHYSTÁ ŽALOBU NA ČESKÉ DRÁHY, CHCE VYMÁHAT ŠKODU 700 MILIONŮ	25
30. 01. 2014	KARLOVARSKÝ KRAJ MÁ VŠECHNY NOVÉ MOTORÁKY, NAHRADILY HLAVNĚ ELEKTRICKÉ VLAKY (ŘADA 844).....	25
30. 01. 2014	NOVÝ MINISTR DOPRAVY ANTONÍN PRACHAŘ PŘEVZAL ÚŘAD.....	26
30. 01. 2014	ZELENÝ V ČELE ČD NEJSPÍŠ SKONČÍ, MÁ SMLOUVU JEN DO KONCE ÚNORA	26
31. 01. 2014	MÍSTO CYKLOSTEZKY ZE SLAVONIC DO RAKOUSKA BY MÍSTNÍ CHTĚLI KOLEJE.....	28

02. 01. 2014 Čína chce otevřít vysokorychlostní železnici k hranici s KLDK

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cina-chce-otevrit-vysokorychlostni-zeleznici-k-hranici-s-kldr/1025717>)

Čína chce v příštím roce otevřít vysokorychlostní železniční trať k hranici s KLDK. Trať se staví od roku 2010. Informovala o tom dnes státní tisková agentura Nová Čína. Zpráva potvrzuje, že Čína je i nadále odhodlána posilovat obchodní a hospodářské vztahy s touto izolovanou zemí. Celá trasa má být dlouhá 207 kilometrů. Vede z města Sen-jiang k hraničnímu městu Tan-tung na řece Ja-le. Vysokorychlostní spojení má zkrátit cestu mezi oběma městy ze tří a půl hodiny na jednu hodinu. Přes město Tan-tung projde zhruba 80 procent celkového obchodu mezi Čínou a KLDK. Město stojí blízko ostrova Hwangkumpchjong, jednoho ze zvláštních hospodářských pásem, které Čína a Severní Korea společně rozvíjejí, napsala agentura Reuters.

02. 01. 2014 Nešťastný železniční nový rok: Po sérii nehod přišly poruchy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/256640-nestastny-zeleznici-novy-rok-po-serii-nehod-prisly-poruchy/>)

Do prvního pracovního dne roku 2014 nevstoupila železnice v okolí Prahy šťastně. Hned dva frekventované příměstské tahy postihly výpadky, kvůli kterým nabírají vlaky zpoždění. Zatímco na trati z Prahy do Berouna se kvůli technické závadě dopoledne jezdilo po jedné koleji, z pražského Masarykova nádraží do Vysočan se nejezdilo vůbec a vlaky musely zajíždět do Libně. Na trati podle Českých drah někdo ukradl kabely zabezpečovacího zařízení. Již na Nový rok přitom měly vlaky potíže – před rozjeté soupravy vstoupilo za jediný den pět lidí, čtyři z nich zemřeli.

Mezi Řevnicemi a Karlštejnem na trati Praha – Beroun se od rána jezdilo pouze po jedné koleji, vlaky musely čekat, nabíraly tak pěti až desetiminutová zpoždění. Železničářům se podařilo trať opravit před polednem – zhruba po třech hodinách. Ještě déle se protáhla výluka mezi Masarykovým a vysočanským nádražím. Přímou kolej vyřadila krádež kabelů zabezpečovacího zařízení, a tak vlaky musely jezdit přes Libeň. Po trati z Masarykova nádraží do Vysočan jezdí osobní vlaky linek Praha – Nymburk – Kolín a městské linky do Čakovic. Do roku 2014 tak železnice nevstupuje šťastně. Technické potíže přišly po dnu poznamenaném pěti střety vlaků z chodci, čtyři lidé při nehodách zahynuli. První novoroční nehoda se stala již ráno – rovněž v Řevnicích, kde na železničním přejezdu zemřela pod osobním vlakem žena. V podvečer se staly další podobné nehody u České Lípy, Krnova, u Šebetova na Blanensku a v Teplicích. Pouze u Krnova neopatrný chodec srážku přežil, podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala ale utrpěl těžké zranění.

02. 01. 2014 Dráhy chtějí nakoupit nové vlaky za čtyři miliardy. Čekají na dotace

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nakoupi-dalsi-nove-vlaky-dzz-eko-doprava.aspx?c=A140102_111617_eko-doprava_suj)

Loni v létě vyměněné vedení Českých drah vypsal první soutěž na dodávku nových vlaků. Ve dvou tendrech chce tuzemský dopravce uzavřít rámcovou smlouvu na dodávku až 25 elektrických jednotek. Dodané mají být do 15 měsíců od podpisu smlouvy. Podmínky u nás v tuto chvíli splňují jen jednotky Škody Transportation. Celková odhadovaná hodnota obou soutěží je 3,9 miliardy korun. Dráhy chtějí nakoupit celkem 14 elektrických jednotek pro dálkovou dopravu o kapacitě 320 nebo 200 cestujících a 11 jednotek pro regionální vlaky s kapacitou 160 cestujících. Podmínkou tendru je dodání do roku a čtvrt po podpisu smlouvy.

Podle mluvčího drah Radka Joklíka se rámcovou smlouvou, která bude platit 48 měsíců, snaží dráhy dopředu zabránit situaci z loňského roku, kdy se České dráhy nezvládly přihlásit do tendru na rychlíky mezi Ostravou, Krnovem a Olomoucí. Dráhy musely postupovat jako jediný ze zájemců podle zákona o veřejných zakázkách, a nestihly tak včas vysoutěžit dodavatele vlaků pro tuto trať. Celý tendr na rychlíky nakonec ministerstvo zrušilo, liberalizace železničního trhu za dob úřadování ministra v demisi Zdeňka Žáka v podstatě zamrzla. Dráhy navíc počítají, že na nové vlaky by mohly získat evropské dotace. Jednou z variant, kterou stát zvažuje, je využití nevyčerpaných peněz v Operačním programu doprava na nákup nových vlaků pro dálkové trasy. Ministerstvo dopravy navíc zvažuje, že v novém operačním programu bude vlaky samo nakupovat a dopravcům je pak pronajímat. Ve hře je navíc možnost nakoupit vlaky s evropskými dotacemi z regionálních operačních programů, ty už dráhy několikrát využily. "Konkrétní odběr jednotek pak bude záležet na tom, jak se nám bude dařit získat evropské dotace a také na tom, jak budou objednatelé dopravy vypisovat tendry," uvedl Joklík. Dráhy

počítají s nasazením nových jednotek hlavně na rychlíky z Prahy do Chebu či Děčína nebo na rychlíky z Prahy do Brna přes Českou Třebovou nebo z Brna do Olomouce přes Břeclav. To jsou rychlíky, kde dosud dráhy využívají nejstarší koženkové soupravy, kde komfort cestování neodpovídá 21. století.

Kolik vozidel nakonec dopravce skutečně odebere, bude záviset na tom, jak se podaří evropské dotace získat, a také na tom, kdy ministerstvo soutěže na nového dopravce vypíše. Vedení drah už po svém nástupu loni v létě uvedlo, že další nové vlaky nebude kupovat kvůli vysokému zadlužení. Požadované vlaky v tuto chvíli na tuzemském trhu nabízí jen Škoda Transportation se svými jednotkami RegioPanter. Její konkurenci tak musí během dvou let nejen jednotky vyrobit, ale také si je nechat kompletně schválit. Pantery už dříve vyhrály jiné tendry Českých drah, kde měli zájem soutěžit i zahraniční výrobci. Nakonec ale soutěž vzdali kvůli příliš krátké době na dodání i schválení vozidel.

03. 01. 2014 Na železnici loni zahynulo méně lidí, pokles je ale sotva patrný

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/256805-na-zeleznici-loni-zahynulo-mene-lidi-pokles-je-ale-sotva-patrný/>)

Na železnici v roce 2013 ubylo nehod i mrtvých. Pokles je však jenom drobný – platí to pro železniční přejezdy i střety vlaků s chodci, kteří vstoupili do kolejí. Totéž platí i pro další dráhy, na které dohlíží Drážní inspekce – nehod tramvajů, trolejbusů, popř. lanovek ubylo a klesl také počet mrtvých, ale jenom velmi mírně. Vlaky se loni střetly s auty nebo chodci 423krát, z toho 180 nehod se stalo na přejezdech. V autech, která vjela před vlaky, zahynulo 24 lidí, naopak při 243 srážkách vlaků s osobami zahynulo 196 lidí. Obě statistiky jsou ve srovnání s loňským rokem příznivější, zlepšení je ale pouze mizivé – s nadsázkou by bylo možné připsat ho chybějícímu 29. únoru. Na přejezdech ubylo osm nehod a počet mrtvých klesl o tři. Ještě menší pokles zaznamenali inspektoři při srážkách vlaků s chodci. "Přestože se počet nehod ztelně snížil, tak usmrčených následkem těchto nehod bylo pouze o jednoho méně než v roce 2012," podotkl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Mrtvých na přejezdech bylo nejméně v dějinách DI

Dlouhodobé statistiky přes drobný meziroční pokles srážek vlaků s auty a chodci naznačují, že řidiči čím dál více respektují přejezdy, zatímco netrpělivost a neopatrnost chodců spíše roste. Nehod i mrtvých na přejezdech loni bylo nejméně od vzniku Drážní inspekce v roce 2003, úmrtí zaznamenali inspektoři poloviční počet oproti roku 2010 a zhruba třetinový oproti roku 2003. Podle Martina Drápala je to především důsledek lepšího zabezpečení přejezdů, podle Drážní inspekce jsou klíčovým prvkem závory. "Když se podívám do statistik za minulý rok, mohu říci, že na světelných přejezdech bez závor umírali lidé nejčastěji, tam zemřela polovina všech lidí," upozornil. Zabezpečení přejezdů však nepomáhá proti střetům s chodci mimo přejezdy. Těch je stále velmi vysoký počet, méně jich bylo mezi lety 2003 až 2005 i 2007 až 2010. "Část z toho je možné přisoudit sebevraždám. Když jsme dělali statistiku za minulé roky, vychází to zhruba na třetinu všech případů," podotkl mluvčí Drážní inspekce.

Celkový počet mrtvých na drahách se takřka nezměnil

Při přičtení všech dalších nehod na drahách je loňská statistika v porovnání s předchozím desetiletím příznivější, byť ne dramaticky. Celkový počet nehod (resp. mimořádných událostí) na železnici, tramvajových, trolejbusových či lanových drahách činil loni 3 983. Je to druhé nejnižší číslo od roku 2003, meziročně jejich počet klesl o necelé dvě stovky. Na drahách loni celkem zemřelo 232 lidí. "V porovnání s předchozím rokem však došlo pouze k nepatrnému poklesu o dvě usmrčené," řekl mluvčí Drápal. Přesto jde o třetí nejnižší číslo za deset let. Drážní inspekce dlouhodobě upozorňuje na nebezpečí, které hrozí zejména na železnici, kromě samotných řidičů či chodců ale kritizuje také železničáře. V prosinci upozornili inspektoři na nedostatečné zabezpečení přejezdů, kde často nevyhovují rozhledové poměry, stává se ale také, že je ve špatném stavu přejezdová vozovka či u ní chybějící ochranné klíny.

03. 01. 2014 Jančura chce časem převést hlavní autobusové linky na železnici

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jancura-chce-casem-prevest-hlavni-autobusove-linky-na-zeleznici/1026205>)

Majitel společnosti Student Agency Radim Jančura by chtěl v budoucnu převést většinu páteřních autobusových linek na koleje. Zatímco v současnosti je autobusová doprava nejdůležitější součástí holdingu, postupem času by se jí měla stát železniční doprava a autobusové linky budou jezdit na trasách, kde vlaky nedávají smysl, řekl ČTK Jančura. Student Agency se také chystá účastnit

tendrů jak na regionální, tak dálkovou železniční dopravu v Česku i na Slovensku. Ke konkrétním krokům se Jančura chystá ve chvíli, kdy bude jasno o sestavení nové vlády a o vizích ministerstva dopravy. "Náklady na sedačku jsou u autobusu i u vlaku stejné. Rozdíl je ve financování. Když přijdu za bankami a budu chtít půjčit miliardu na autobusy, tak se nebudou na nic ptát a půjčí mi ji. Vědí, že jsme schopni dodržet byznys plán, který si stanovíme. Jenže u vlaků mi budou dělat problémy, protože byznys plán se může zhroutit kvůli konkurenci," řekl. Aktuálně mu banky nechtějí půjčit na nákup vozidel pro trasu Praha – Hamburk, protože prodělává na trase Praha – Ostrava. Podle Jančury je důvodem podnákladové jízdné Českých drah. "To stejné se může stát i na trase do Hamburku. Je potřeba, aby tento případ co nejdříve vyřešil antimonopolní úřad," uvedl.

Jančura by se rád dostal na trasu mezi Prahou a Brnem, kde s autobusy právě před deseti lety začínal, poprvé vyjel 5. ledna. "Jsme připraveni na této trase provozovat vlaky kategorie EuroCity a expres bez dotací. Ale pouze sami, ne proti Českým drahám, které pobírají dotace na linku z Děčína přes Prahu do Břeclavi 625 milionů korun ročně," vysvětlil Jančura. V případě, že budou dále jezdit ČD s dotacemi, chce si počkat na tendry na dotované rychlíkové tratě. Od možného příštího ministra dopravy Antonína Prachaře (ANO) si slibuje, že ho budou zajímat úspory. Dosud ministerstvo podle Jančury úspory nezajímaly. "Je mi sympatické, že pochází z odborného prostředí a že vybudoval úspěšnou rodinnou firmu. Z toho mi vyplývá, že půjde o slušného a schopného člověka a že by řídil ministerstvo zákaznický. Že by hleděl nejen na to, aby se stavělo, ale hlavně na to, aby stavby sloužily lidem. Tenhle přístup mi zatím u Správy železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic chybí," uvedl Jančura.

Než však nastane doba přesunu některých autobusových linek na železnici, hodlá nesníženým tempem rozvíjet autobusy. Přestože před deseti lety počítal s tím, že linka Praha – Brno bude jediná. "Autobusy sice nemají největší obrat z našich činností, ale stále mohou růst a jsou důležité marketingově. Navíc je zajímavé, že nám stále přibývají cestující, a to nikoliv na úkor konkurence. Snažíme se proto vyhledávat další trasy, kde můžeme úspěšně jezdit bez dotací. Děláme si průzkum mezi lidmi a funguje to. Po dvou měsících začala dokonce vydělávat i linka Brno – České Budějovice, o které lze říct, že jezdí odnikud nikam," řekl Jančura.

Kromě provozu mezinárodních linek žlutými autobusy začal Jančura v roce 2011 jezdit také ve spolupráci s Deutsche Bahn v jejich barvách na linkách z Prahy do Norimberka a do Mnichova. Čerstvě zajíždí až do Mannheimu, čímž se dostal na vnitroněmecký trh. "Kdysi jsem chtěl vstoupit do Německa sám, protože se stejnými náklady bychom mohli mít třikrát dražší jízdenky než u nás. Stačila by nám třetinová obsazenost, abychom byli na nule, u nás potřebujeme 70 procent. Ale DB si nás vybraly jako nízkonákladového dopravce a rádi s nimi spolupracujeme," řekl Jančura. Nechystá se proniknout ani do tuzemské autobusové regionální dopravy, rád by však uspěl v budoucích tendrech na regionální vlaky.

Počet ujetých kilometrů a přepravených cestujících 2004 až 2013

Počet cestujících – 34,300.000, počet ujetých kilometrů 182,700.000.

04. 01. 2014 Jeden vlak z Prahy se porouchal, druhý mu pomáhal. Cestující museli dvě hodiny počkat (Čelákovice)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/323564-jeden-vlak-z-prahy-se-porouchal-druhy-mu-pomahal-cestujici-museli-dve-hodiny-pockat.html>)

Porucha vlaku u Čelákovic zkomplikovala v sobotu odpoledne dopravu na trati mezi Prahou a Kolínem. Souprava se porouchala a vysadila cestující před nádražím v Čelákovicích. Odtud je za hodinu nevysvobodil ani následný spoj. I jeho pasažéry tu totiž vlak vysadil a jel tomu prvnímu na pomoc. „Souprava se vrátila pro porouchaný vlak a následně by měla pokračovat ve směru do Kolína,“ řekl Novinkám krátce před 17. hodinou mluvčí Českých drah Radek Joklík. Cestující, z nichž někteří strávili na nádraží dvě hodiny, si stěžovali, že nedostali informace. „Je tu asi stovka lidí, nikdo nic nevysvětlil, neomluvil se. Někteří tu čekají hodinu a půl,“ řekla Novinkám jedna z cestujících. Než se ve čtvrt na šest dočkala odjezdu vlaku, musela další půlhodinu počkat. Mluvčí ČD uvedl, že průvodčí o problémech na trati cestující informoval. Informování ve stanicích spadá podle Joklíka pod Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Její mluvčí Jakub Ptačinský uvedl, že podle jeho informací měli být cestující informováni jak staničním rozhlasem, tak na vývěskách, kde bylo uvedeno zpoždění.

Omluva nezazněla

Podle redaktorky Novinek, kterou v Čelákovicích na nádraží také vlak vysadil, personál žádnou informaci o tom, proč druhý vlak zastavuje, nedal. „Prostě řekli, že máme vystoupit, jak dlouho

budeme čekat, se nikdo nedozvěděl," popsala. Informace, kdy vlak směřem na Kolín přijede, se cestující dozvěděli asi po dvaceti minutách čekání na malém nádraží. „Na vývěsce celou dobu viselo, že zpoždění je 20 minut, ač se čekalo mnohem déle. Za celou tu dobu nezaznělo od nikoho jediné slovo omluvy," doplnila. Po dvou hodinách byla trať opět průjezdná a souprava, která místo odvozu cestujících táhla poškozenou jednotku, se vrátila, pasažéry zase naložila a odjela. Mezitím už ale většina z nich nádraží opustila jiným způsobem.

06. 01. 2014 Šéf drah hraje o novou smlouvu na tři roky. Dostal jen provizorní měsíční (ČD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sef-drah-zeleny-ma-dostat-novou-smlouvu-na-tri-roky-fxu-eko-doprava.aspx?c=A140106_121524_eko-doprava_suj)

Jen pár dní před příchodem nového ministra dopravy chce část dozorčí rady Českých drah dosazená současným ministrem v demisi Zdeňkem Žákem odsouhlasit novou tříletou manažerskou smlouvu pro generálního ředitele Dalibora Zeleného. Řídící výbor však vyzval radu, aby smlouvu neuzavírala. Ta tak nakonec uzavřela jen měsíční provizorní dohodu. Nový kontrakt, který by prodloužil ten dočasný z loňského léta, by měl Zelenému zajistit současně i část jisté výplaty bez ohledu na to, zda v čele drah zůstane i po nástupu nového ministra dopravy. Už před pondělním odpoledním hlasováním dozorčí rady však šance na novou smlouvu výrazně klesly. Řídící výbor, který zastává současně i funkci valné hromady, vyzval dozorčí radu, aby smlouvu neuzavírala. "Žádáme dozorčí radu, aby se při případném rozhodování vyvarovala jakéhokoliv usnesení, které by umožnilo přijetí smlouvy, z které by vznikly i závazky do funkčního období nové vlády," řekl předseda řídicího výboru Lukáš Hampl. Usnesení ale pro dozorčí radu nemá závazný charakter. Proti uzavírání smlouvy takto narychlo jsou z devíti členů najisto tři železniční odboráři a někdejší poslanec ČSSD Jozef Smýkal, u dalších pěti členů vyměněných v létě ministrem v demisi Žákem není jasné, jak budou hlasovat. "Výsledky firmy jsou dobré, firmě se pod panem Zeleným velmi dobře daří, podařilo se zachránit i situaci v ČD Cargo," vysvětluje Žemlička, proč prosazuje tříletou smlouvu. Na schválení pár dní před příchodem nového ministra nevidí nic špatného. Dráhy vysvětlují novou smlouvu změnami v občanském zákoníku a zákonu o obchodních korporacích. "Jako vždy se budu řídit odborným posouzením a výsledky práce managementu, a nikoliv přáními, která mají jen doporučující charakter. Jde mi o prosperitu firmy," uvedl Žemlička na dotaz, zda se bude usnesením řídit.

Žádné smlouvy neuzavírejte, vyzval dráhy budoucí premiér

Už v prosinci přítom Bohuslav Sobotka a Andrej Babiš vyzvali České dráhy, aby neuzavíraly do jmenování nového ministra žádné smlouvy. "Myslím, že taková výzva by se měla respektovat," říká Zeleného náměstek Daniel Kurucz. Podle Žemličky je smlouva výší platu na stejné úrovni, jako byla ta z léta, která na konci roku skončila. V ní měl Zelený základní plat 250 tisíc měsíčně, za pět měsíců pak dostal odměnu tři čtvrtě milionu, což odpovídá dalším 150 tisícům korun za měsíc. Sám Zelený uvedl, že na pondělní dozorčí radě ještě k podpisu smlouvy nedojde. "Dozorčí rada vybere ty parametry, které se použijí, stanoví jejich výši a uloží představenstvu připravit podle nich konečný návrh smluv obou manažerů," říká Zelený. To se podle něj mělo stát už v prosinci. Konečné znění má být schváleno až 30. ledna. Podle něj smlouva může být až na čtyři roky. "Pokud nedojde ke schválení, nebudeme mít stanovený plat, ale řečeno slovy filmového doktora, na funkci to nemá vliv," podotkl Zelený. Podle informací MF DNES je ve smlouvě i ustanovení, které počítá s vyplacením mzdy za celé tři roky kontraktu i v případě, že by byl Zelený třeba za měsíc odvolán. "Je tam něco takového, ale detaily nemůžu říct," uvedl Žemlička. "Ušlý výdělek může být jedním z parametrů, dalším možným řešením je odstupné," dodal Zelený. Předpoklad Zeleného se nakonec vyplnil. Dozorčí rada mu novou smlouvu neschválila. "Jen se schválila pravidla, podle kterých bude vypracována, finální znění by se mělo projednat 30. ledna," řekl po půl páté mluvčí drah Radek Joklík.

07. 01. 2014 Dražební společnost Clanroy je v insolvenční dluží Českým drahám i jiným

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/drazebni-spolecnost-clanroy-je-v-insolvenci-dluzi-ceskym-draham-i-jinym-1050821>)

České dráhy zřejmě nikdy neuvidí část peněz za nemovitosti, které pro ně prodala dražební společnost Clanroy. Třetí největší dražebník v tuzemsku se podle zjištění E15 ocitl koncem roku v tíživé finanční situaci a podal sám na sebe insolvenční návrh. Jako řešení navrhuje soudu konkurz na svůj majetek. Dráhy jsou přítom v dokumentech označeny s pohledávkou 55 milionů za jednoho

ze dvou největších věřitelů. Podobnou částku dražebník dluží i společnosti České lesy a celkově vyčíslil své závazky na 143 milionů korun. „Svou pohledávku dráhy přihlásí do insolvenčního řízení,“ uvedl jejich mluvčí Radek Joklík. Tím to ale nekončí. Dražebník nezaplatil drahám ani korunu už od léta, což vede dopravce k pocitu, že má co dělat s podfukem. „České dráhy proto podaly u policie na společnost Clanroy trestní oznámení pro zpronevěru,“ doplnil Joklík. Pohledávku přitom ČD vyčíslily ještě o 11 milionů výše, než uvádí Clanroy. Zástupci Clanroye na dotazy E15 do smlouveného času nereagovali. Celou kauzu provází několik zajímavých skutečností. Insolvenční návrh byl podán s překlepem, v insolvenčním rejstříku firma figurovala až do včerejška pod názvem Cladroy, což značně stěžovalo vyhledávání informací. Chyba už byla opravena. Potvrdila se rovněž zpráva serveru E15.cz z konce roku, že Komerční banka zablokovala běžný účet Clanroye.

V minusu téměř miliardu korun

Účet podle insolvenčního návrhu vykazuje záporný zůstatek téměř miliardu korun. To sice dražebník považuje za nemožné, neboť neměl s bankou uzavřenu smlouvu o kontokorentu, podle týdeníku Euro jde ale i v Komerční bance o nesplacené dluhy dražební firmy. Zablokování účtu podle Clanroye zabránilo vstupu nového investora, společnosti Property Malostranská. Clanroy loni vydražil majetek za 318 milionů korun, což jej řadí na trhu na třetí příčku. První je firma Prokonzulta (467 milionů), druhý Naxos (369 milionů).

Dráhy si prodejem nemovitostí každoročně vylepšují ztrátové hospodaření. Předloni prodaly nemovitosti za půl miliardy. Clanroy se stal jejich dražebníkem v roce 2009 poté, co dráhy zrušily otevřený tendr a přímo oslovily několik firem. Čtyřletá smlouva skončila už loni v dubnu, přesto Clanroy na svých stránkách drážní aukce stále inzeruje. Vlastnictví firmy je přitom hádankou. Ještě na podzim 2012 vystupoval jako majitel Zdeněk Macháček, někdejší spoluvlastník realitní kanceláře Mexx Reality. Právě ta v roce 2010 oznámila, že Clanroy přebírá. Dnes je jako jediný akcionář firmy uvedena společnost Prime Enterprise ze Seychelských ostrovů. Macháček mezitím zmizel i z oficiálních struktur Mexx Reality. A web mexxclanroy.cz již nefunguje. Několik pojitek mezi oběma firmami ale zůstává. Například sídlí na stejné adrese v Paláci Fénix na Václavském náměstí. Historicky je kromě Macháčka spojuje i byznys se státními organizacemi. Mexx Reality od roku 2007 prodávala nemovitosti ministerstva vnitra, Clanroy o dva roky později získal zakázku od Lesů ČR. Kontrakt tehdy kritizoval Nejvyšší kontrolní úřad, smlouva byla podle něho pro Lesy ČR extrémně nevyhodná.

07. 01. 2014 Britský obr National Express míří na české železnice. Lákají ho dotace

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-dotovane-vlaky-pritahly-britskeho-obra-national-express-pvg/eko-doprava.aspx?c=A140106_211916_eko-doprava_zt)

Chystané tendry na železniční a autobusovou dopravu, kterou objednávají kraje a stát, přilákaly do Česka dalšího velkého zahraničního hráče. Pobočku zde založil National Express, druhý největší soukromý dopravce v Evropě. Jeho průnik na české koleje řídí Jan Paroubek, který má zkušenosti z firem RegioJet i Leo Express. Britská společnost National Express se rozhodla rozšířit řady tuzemských konkurentů přes svou německou pobočku. U sousedů Britové nedávno v soutěžích získali první dvě velké zakázky na provoz tratí, avšak základy jejich tamního úspěchu tvoří především autobusový byznys. "V tuto chvíli nás v Česku zajímají jen vlaky," řekl Tobias Richter z National Express. Vyloučil současně, že by se firma pustila do vlaků na komerční riziko, počítá jen s účastí v soutěžích u krajů a států. Firma už v Česku založila svoji pobočku National Express CZ, jejímž jednatelem se stal Jan Paroubek. Ten má s rozjezdy nových železničních dopravců bohaté zkušenosti, protože pomohl dostat na koleje RegioJet i Leo Express, odkud loni na podzim odešel.

Nové dopravce lákají slibované tendry na železniční dopravu

Podle Paroubka stojí za příchodem National Expressu očekávané tendry na železniční dopravu, kterých by se dopravce rád zúčastnil. "První kroky v liberalizaci železniční dopravy zde již proběhly a v nejbližší době se očekává příchod výběrových řízení, která bude vypisovat ministerstvo dopravy na zajištění dálkové železniční dopravy," uvedl Paroubek. Soutěže na provozovatele objednaných vlaků se však zdrhávají. Vláda sice už v září schválila nový plán tendrů na rychlíky, ale ministerstvo dopravy pod vedením Zdeňka Žáka od té doby žádnou soutěž nevyhlásilo. Podle informací MF DNES jsou přitom tendry prakticky připravené. Rodící se vláda v koaliční smlouvě uvádí, že bude vytvářet "další nutné podmínky pro efektivní a nediskriminační liberalizaci trhu". Současně však chce posílit roli státních Českých drah a také zřídit nezávislého regulátora na železnici. Pokud by se čekalo na jeho vznik, nabralo by otevření českých kolejí další zpoždění.

V Česku již funguje německá Arriva

Zatím první ministerský tendr skončil fiaskem: přihlásily se do něj jen RegioJet a Arriva, dcera německých Deutsche Bahn, která byla vyřazena pro nesplnění podmínek. Soutěž se nakonec zrušila. Na dotovaných tratích tak Českým drahám vyrostla konkurence jen v několika případech, převážně v Karlovarském a Libereckém kraji. Ze zahraničních dopravců se v Česku nejvíc angažuje právě Arriva, která si čistila trh i dvěma nákupy. V minulosti pohltila firmu Abellio, dceřinou společnost nizozemských drah, a loni koupila i tuzemskou Veolii. RegioJet, který dlouhodobě za otevření železnice bojuje, se potýká s nedůvěrou bank kvůli ztrátovosti linky Praha – Ostrava. Dopravci se o soutěž na veřejnou dotovanou dopravu zajímají, což ukázal příklad z Liberce. Nabídku na krajského autobusového dopravce podalo celkem 13 firem. Už teď se přitom ukazuje, že i jejich nejvyšší nabídka je levnější, než kolik platí kraj dosud. Konkurence může přinést krajům a státu nejen nižší ceny než v nevysoutěžených smlouvách, ale i podstatně lepší kvalitu služeb. "National Express je společnost výrazně orientovaná na kvalitu poskytovaných služeb, její účast v soutěžích jistě přinese i další pozitivní prvky, ze kterých následně budou těžit hlavně zákazníci, tedy cestující," slibuje Paroubek.

07. 01. 2014 SŽDC připravila prodej první trati, teď počká na vládu (Čejč – Uhřice u Kyjova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/257262-szdc-pripravila-prodej-prvni-trati-ted-pocka-na-vladu/>)

Správa železniční dopravní cesty je připravena zahájit výprodej tratí, o které už nestojí – především lokálek, kde už kraje neprovozují žádnou dopravu. Jako první je k prodeji připravena jihomoravská trať Čejč – Uhřice. Dokumenty k prodeji zatím prošly schvalováním v SŽDC, ještě ale čekají na schválení vládou. Teprve pokud o koupi trati nebude mít nikdo zájem, mohou je za symbolickou cenu získat obce. Železniční správa loni představila plán rozprodeje tratí. V první vlně se chce kromě uhřické lokálky zbavit i dalších šesti v krajích Vysočina, Středočeský, Královéhradecký a Ústecký.

Železniční trať mezi Čejčí a Uhřicemi je bez vlaků od roku 1998. Na rozdíl od některých jiných tratí, kde již kraje nezajišťují pravidelnou osobní dopravu, po ní nejezdí ani příležitostné výletní vlaky – je už v tak špatném stavu, že na ní SŽDC vyhlásila vyluku. Aby si s ní nemusela dělat již vůbec žádné starosti, chce se teď železniční správa opuštěné lokálky zbavit a je první, kterou nabízí k prodeji. "Uvidíme, kdo o ni bude mít zájem. Po trati se nyní nedá jezdit a oprava by odhadem přišla na 20 milionů korun," uvedl jihomoravský oblastní ředitel SŽDC Pavel Surý. Je pochybné, že by prodej mohl trať zachránit a vrátit na ni vlaky – obce v okolí dávají přednost stavbě cyklostezek na tělesech starých tratí. Jedna vznikla místo snesené lokálky Kyjov – Mutěnice, stavbu další chystají obce mezi Uhřicemi a Ždánicemi.

Plány na prodej nepotřebných tratí představila SŽDC loni, postupně se chce zbavit 21 drah. Prodej připravuje v několika vlnách, v té první má být sedm tratí. Zájem o ně by měly i některé obce, které by však chtěly tratě získat bezúplatně – a to zase odmítá železniční správa. "SŽDC se musí chovat jako dobrý hospodář a nejprve tratě, které už sama nechce provozovat, musí nabídnout k prodeji. Trať ale nemůžeme prodat za nižší než nabídkovou cenu," vysvětloval mluvčí správy Marek Illiaš. SŽDC se odvolává na usnesení vlády z roku 2012, které sice s převodem tratí na obce také počítá, ovšem až poté, co nikdo neprojeví zájem o jejich odkoupení. Na jižní Moravě by se výprodej tratí měl v nejbližší době týkat pouze uhřické lokálky. V kraji je ovšem i několik dalších drah, kde vlaky nejezdí nebo jezdí pouze příležitostně. Jihomoravský kraj nezajišťuje osobní dopravu například na tratích Vranovice – Pohořelice nebo Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín a podle mluvčí krajského úřadu Denisy Kapitančikové se to v nejbližší době nezmění. Hevlín ale na své lokálce objednáva nejméně jednou za rok zvláštní vlaky, do Pohořelic zase jezdí nákladní vlaky.

Tratě na prodej (1. vlna):

- Čejč – Uhřice u Kyjova (Jihomoravský kraj)
- Moravské Budějovice – Jemnice (Kraj Vysočina)
- Dobronín – Polná (Kraj Vysočina)
- Dolní Bousov – Kopidlno (Středočeský a Královéhradecký kraj)
- Čelákovice – Mochov (Středočeský kraj)
- Čížkovice – Obrnice (Ústecký kraj)
- Kralovice u Rakovníka – Mladotice (Plzeňský kraj)

07. 01. 2014 Přes Negrelliho viadukt vlaky dva roky neprojedou, přijde o dva oblouky

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/negrelliho-viadukt-se-bude-dva-roky-opravovat-foy-/praha-zpravy.aspx?c=A140107_2019154_praha-zpravy_bur)

Negrelliho viadukt je po Karlově Mostě druhá nejstarší mostní stavba v Praze. Hlavnímu městu slouží úctyhodných 164 let. Nyní ale slavný železniční most čekají nejrozsáhlejší opravy v historii. Vlaky budou dva roky jezdit přes Smíchov. Na největší opravu v historii této nemovité kulturní památky, kterou připravuje na příští rok Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), upozornily Hospodářské noviny. Rekonstrukce má být důkladná, dokonce po vzoru rekonstruovaného Karlova mostu bude kámen po kameni rozebráno zábradlí a dva nejvíce poškozené mostní oblouky na Štvanici. Očíslované a restaurované kameny se pak vrátí na své místo. "Opravy vyřeší dnes nevyhovující stav mostní konstrukce, železničního svršku, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení," popisuje práce mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Zmizet mají i různé sklady, garáže a provozovny vestavěné v mostních obloucích. "Znehodnocují ho a znečišťují stavbu i okolí. Málokdo si tak uvědomuje nejen stáří této mostní stavby, ale i její skutečnou krásu," říká Ptačinský. Takto zabedněné části jsou například v oblasti autobusového nádraží na Florenci. Třeba se tím rozšíří prostor pro několik menších pražských galerií, které v září pod viaduktem dočasně nainstalovaly umělecká díla.

Hledá se náhrada za Masarykovo nádraží

"Výsledkem oprav bude kromě zvýšení kvality cestování a zkrácení jízdních dob také zlepšení kvality života kolem této rušné trati a v neposlední řadě zachování jedné z nejvýznamnějších památek v Praze a obnovení její zašlé slávy," slibuje si Ptačinský. Zahájení rekonstrukce, které se předpokládá v roce 2015, znamená dvouletou nepřetržitou výluku na železnici v úseku Masarykovo nádraží – Bubny. Většina vlaků bude proto převedena na trať Smíchov – Hostivice. Ale ideální trasy se ještě hledají a je možné, že svou roli sehrají i nádraží v Dejvicích či Bubnech. Jednoduše: musí se najít konečná, která nahradí Masarykovo nádraží.

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, který je mimochodem postaven ze tří druhů kamene, je provázána s modernizací právě Masarykova nádraží a trati Praha – Kladno s případným připojením na letiště. Po plánované dostavbě rychlodráhy Praha – Kladno se v dopravní špičce předpokládá u linek na Kladno interval 15 minut, na Kralupy nad Vltavou 30 minut a interval na letiště 10 minut. Celkem tak v dopravní špičce projede na trati až dvanáct párů vlaků za hodinu. "Otázky ceny, zhotovitele a dopadu na provoz jsou zatím předčasné, neboť to vše bude až výsledkem soutěže o zhotovitele. Nyní jsme ve fázi přípravné projektové dokumentace, kterou teprve jednotlivé strany připomínají," dodal mluvčí SŽDC.

Ochrana před povodní

Význam Negrelliho viaduktu pro Prahu prokázala i povodeň v roce 2002, kdy byl jedním ze čtyř mostů přes Vltavu v Praze, na nichž nebyl přerušen provoz. Po povodni se stal součástí protipovodňové ochrany v Karlíně i v Holešovicích. V mostních pilířích je zabudována konstrukce, do které se v případě povodně osadí mobilní bariéry.

10. 01. 2014 Dráhy přidělují právníkům zakázky bez soutěže. Vyplatily za ně miliony

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-rozdelovaly-pravnikum-miliony-bez-souteze-f7q-eko-doprava.aspx?c=A140109_183540_eko-doprava_zt)

České dráhy platí bez soutěže celkem stovky milionů za služby advokátních kanceláří. Dokumenty s hlavičkou "ČD důvěrné", které pro potřeby státem vlastněné společnosti vypracovávalo právní oddělení, dokazují, že České dráhy takovým způsobem rozdělují práci advokátům minimálně od roku 2012 až dodnes. Sporné utrácení za právní služby má v oboru dopravy letitou tradici. Samotného ministerstva dopravy se to týkalo v období ministra Aleše Řebíčka před rokem 2010, Ředitelství silnic a dálnic tuto praxi převzalo a pokračovalo až do roku 2012. Rozdíl je v jednom detailu. Ministerstvo nabídlo rámcovou smlouvu, kterou ve veřejné soutěži získaly čtyři právní firmy. Úředníci jim pak mohli zakázky přidělovat přímo, bez jakékoli vnější kontroly. Dráhy se však nezdržovaly ani s rámcovou smlouvou a jejich úředníci oslovují právníky jen podle svého uvážení. Využívají při tom své dominance na železnici, která jim dává status takzvaného "sektorového zadavatele" – taková firma může nakupovat služby bez soutěže až do deseti milionů za jednu zakázku. Nejdražší právní zakázka stála 9,95 milionu korun, vyplývá z dokumentu.

Státní podnik uhradil najatým právníkům v roce 2012 celkem 111 milionů, za osm měsíců loňského roku 60 milionů a další zakázky následovaly koncem října 2013. Z dokumentů vyplývá, že téměř

polovinu z celkové částky inkasovala kancelář Weil, Gotshal & Manges, která si za hodinu práce účtuje 4 800 korun. "Názor, že ceny jsou výrazně nad hladinou aktuálních cen právních služeb, jde těžko komentovat. Ze zkušeností vyplývá, že nízká hodinová sazba v nabídkách většinou v praxi znamená, že je pak účtováno větší množství práce," zdůvodňuje výši sazby mluvčí Českých drah Radek Joklík s tím, že externisty firma využívá jen v případech, kdy potřebuje specifické odborné znalosti. Dráhy zaplatily kanceláři Weil, Gotshal & Manges částku přes 20 milionů za spory, které vedly s hlavním dodavatelem kolejových vozidel, Škodou Transportation, i s hlavním konkurentem, firmami Radima Jančury. "Ve sporné agendě jsme jen za poslední dobu ochránili Českým drahám finanční prostředky v řádech desítek milionů korun," tvrdí šéf kanceláře Karel Muzikář.

Neformální debata s úředníky

Nešlo však jen o spory. Letos v únoru strávili právníci desítky hodin nad analýzou žádosti o informace od Lidových novin a připomínkovaním článku v časopisu Železničář. Desítky milionů získala v posledních dvou letech také kancelář Císař, Češka, Smutný, která jménem Českých drah spolupracovala s firmou Sekyra Group na správě pozemků u pražských nádraží Smíchov a Žižkov, případně administrovala výběrová řízení. Účtovala 3 800 korun za hodinu. Jaromír Císař z této kanceláře odmítl potvrdit i vyloučit, že s drahami spolupracuje. V milionech platily dráhy i kancelářím Havel, Holásek & Partners a Vyroubal Krajhanzl Školout. Do portfolia služeb první z nich patří i stížnost Radě pro rozhlasové a televizní vysílání za kritický pořad o ČD, druhá například provedla "neformální debatu" s pracovníky antimonopolního úřadu. Dráhy slibují, že v roce 2014 systém zprůhlední. "V prosinci 2013 schválila dozorčí rada vypsání veřejné zakázky na externí právní služby. Aktuálně ji připravujeme," řekl mluvčí Joklík.

11. 01. 2014 Kratší cesta, vyšší cena aneb Kuriózní jízdné Českých drah

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/257834-kratsi-cesta-vyssi-cena-aneb-kuriozni-jizdne-ceskych-drah/>)

Rozporuplně dopadla snaha Českých drah konkurovat autobusovým dopravcům. Na čtyřech tratích v Čechách vedla k tomu, že se cestujícím vyplatí koupit lístek na delší vzdálenost, než potřebují. Cena je totiž až o desítky korun nižší než u lístku na kratší vzdálenost. Podobná je situace i u některých vlakových spojení na Moravě. Například při cestě rychlíkem z Plzně zaplatí cestující jedoucí do Prahy sto korun. Ti, kteří nastupují až v Rokycanech o dvacet kilometrů dál, už ale platí o 25 korun více. Takzvané akční jízdné České dráhy zavedly u hlavních spojů do Prahy (z Hradce Králové, Pardubic či Českých Budějovic) a u vybraných vlaků na Moravě. Paradoxně je teď pro některé cestující výhodnější kupovat lístky do Prahy i přesto, že vystoupí už na dřívější zastávce.

Akční trasy jsou reakcí na konkurenci

České dráhy chtějí akčními spoji přilákat více cestujících. Konkurenční boj svádí hlavně s autobusovými dopravci. Ti jsou ovšem stejně drazí nebo i levnější než železnice. Kromě akčních cen se dráhy snaží i zpříjemnit lidem cestu. Vlakové spoje do Prahy například vybavily novými vagony.

12. 01. 2014 RegioJet zdvojnásobí počet vozů. Nakoupil další v Rakousku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-nakoupil-45-vozu-z-rakouska-dbb-eko-doprava.aspx?c=A140112_111358_eko-doprava_suj)

Rakouské státní dráhy ÖBB se staly jedním z největších dodavatelů vozů pro českou železnici. Zatím posledním kupujícím je soukromý RegioJet, který nakoupil v Rakousku dalších 45 ojetých vagónů. Přes sto vozů od rakouských železnic kupují České dráhy. Nově nakoupené ojeté vozy nasadí RegioJet na vlaky na trase Praha – Ostrava – Žilina. 27 z nich jsou vozy první třídy, v RegioJetu označované jako Relax. Jde sice o ojeté vozy, v Česku patří kvůli zastaralému vozovému parku svým pohodlím k tomu nejlepšímu, co jezdí. "Vozy jsou stejné série, jaké již RegioJet na svých vlacích provozuje," řekl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. Podle něj jsou plně klimatizované, uvnitř obložené obklady s imitací dřeva a schválené pro rychlost 200 km/h. Se stejnými vozy měl ale RegioJet v létě problém s často nefunkční klimatizací.

RegioJet neplánuje, že by přidal nové spoje, naopak posílí stávající vlaky. "Prodloužíme naše soupravy a uspokojíme rostoucí zájem o cestu s námi – zejména ve špičkách. Naše spoje jsou často vyprodané a díky dalším vozům nabídneme více místa," řekl majitel RegioJetu Student Agency. Firma za loňský rok přepravila 1,6 milionů cestujících, což byl meziroční nárůst o 42,5 %. Letos chce přidat dalších třicet procent. Hospodaření RegioJetu je ztrátové, což firma vysvětluje cenovou válkou na této

trase. Podle Jančury má firma novou cenovou strategii. Ve třídě Standard být vždy nejdostupnějším dopravcem s nejlepší cenou a pro byznys cestující nabízet nejlepší poměr mezi zaplacenou cenou a kvalitou služeb. Cenu za nákup firma neuvedla. Se zásobou dalších desítek vozů chce oslovit i českou a slovenskou vládu a nabídnou provoz rychlíků, které si stát objednáva. „Jsme připraveni bez nároku na dotace převzít provoz ztrátových dálkových vlaků, jejichž provoz navíc stále stát dotuje ročně stovkami milionů Kč“, doplnil Jančura. Podobnou nabídku už Jančura provedl v minulosti. K provozu by ale potřeboval i další lokomotivy.

Rakouské státní dráhy se zbavují ve velkém svých vozů, které nasazovaly na své vlaky kategorie EC/IC. Nahrazují je totiž novými vozy Railjet. I když je většina vozů z osmdesátých let, na přelomu tisíciletí prošly kompletní modernizací. V Rakousku už nakoupily vozy i České dráhy. Už v roce 2011 koupily první část starších vozů, loni na podzim odsouhlasila dozorčí rada nákup i dalších 90 vozů. Po české železnici tak bude jezdit zhruba dvě stě vagónů z Rakouska.

13. 01. 2014 Začátek rekonstrukce trati Okříšky – Zastávka se plánuje za rok

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacatek-rekonstrukce-trati-okrisky-zastavka-se-planuje-za-rok/1029872>)

Železniční trať ze Zastávky u Brna do Okříšek se má začít rekonstruovat až v březnu příštího roku, původní předpoklady byly polovina letošního roku. Stavba za miliardu, která cestujícím přinese vyšší rychlost, bezpečnost, komfort a zkrácení jízdních dob, je nyní ve fázi posuzování vlivu na životní prostředí, vyplývá z prosincového dokumentu zveřejněném v Informačním systému EIA. Stavba financovaná z Operačního programu Doprava měla navazovat na zdvojkolejnění a elektrifikaci tratě Brno – Zastávka, nyní je možné, že se budou obě stavby dělat současně. Aktuálně je na trati ze Zastávky do Okříšek nejvyšší rychlost 60 kilometrů za hodinu, po rekonstrukci se zvýší až na stovku. Podle projektu se tak má zkrátit nejen doba jízdy, ale také zmizí delší čekání ve stanicích kvůli křížování, trať je totiž jednokolejná. Rychlík má uspořit při cestě ze Zastávky do Okříšek čtyři minuty, v opačném směru však 14 minut, osobní vlak má být rychlejší do Okříšek o deset minut, nazpět dokonce o 19. V nejzatíženějším úseku, tedy ze Zastávky do Náměště nad Oslavou, dnes jezdí denně 14 rychlíků a 39 osobních vlaků.

Při rekonstrukci dojde k sanaci železničního spodku, opravě železničního svršku, na trati bude nově sdělovací technika a zabezpečovací zařízení, které zvýší bezpečnost provozu. Opravovat se budou také mosty a přejezdy. Ve Třebíči vznikne podchod k novému ostrovnímu nástupišti, bude zajištěn i bezbariérový přístup. Přestavba stanice naváže na nový dopravní terminál u nádraží. Rekonstrukce se dočkají zastávky ve Vysokých Popovicích, Vladislavi a v Třebíči-Borovině, kde bude bezbariérový přístup a zvýšená nástupní hrana.

Dřívější záměry byly velkorysejší. Díky četným přeložkám se měla rychlost zvýšit na 120 až 140 kilometrů v hodině, nicméně tento záměr byl opuštěn ve chvíli, kdy se začalo vážně počítat s budoucí stavbou vysokorychlostní železnice z Brna do Prahy s plánovanou zastávkou v Jihlavě. Současná rekonstrukce s žádnými přeložkami nepočítá. Navazující úsek z Brna do Zastávky se měl začít dělat už loni, kvůli soudním průtahům je však nyní pravděpodobné, že stavba za čtyři miliardy začne v závěru letošního roku, nebo až příští rok.

14. 01. 2014 Ministerstvo nestihá, o tratě se soutěžit nebude (linky R5, R14, R15, R16, R20)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-nestiha-o-trate-se-soutezit-nebude-1052505>)

Rezort dopravy se kvůli nečinnosti při liberalizaci železnice dostal do časové tísně. Koudel za patami hoří úředníkům především v případě tratí Liberec – Pardubice a Plzeň – Most. Na obou nyní jezdí dotované rychlíky Českých drah na základě smluv se státem z roku 2006. Kontrakty, které dosud jako jediné vzešly z výběrových řízení, ale v prosinci definitivně vyprší. Podle nejhoršího scénáře ministerstvo v tak krátké době nestihne žádného dopravce vybrat a provoz na obou důležitých linkách skončí. Rezort dopravy spatřuje jediné řešení v přímém oslovení firem bez výběrového řízení. Klasický tendr by se už nestihl, na řadu přijde zřejmě později. „Situaci nyní řešíme. Rozhodl jsem, že dopisem oslovíme železniční dopravce, zda a za jakých podmínek by vykonávali v příštím grafikonu objednávku státu na obou linkách. Dopisy právě odcházejí,“ uvedl pro deník E15 ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. Termíny jsou ovšem šibeniční i tak. Nový dopravce obvykle potřebuje minimálně patnáct měsíců na zajištění potřebných vlaků a přípravu provozu. Vše tak směřuje k přímému zadání

zakázky Českým drahám, které budou podle informací deníku E15 osloveny jako první. Dráhy může zřejmě ohrozit pouze Arriva, jejíž motoráky už v tuzemsku zkušebně jezdí. „V případě, že nás ministerstvo osloví, budeme jednat a připravíme nabídku. Zatím jsme ale objednávku neobdrželi,“ uvedl mluvčí Českých drah (ČD) Petr Štáhlavský.

Konkurenční Arriva se na koleje snaží dostat dlouhodobě. Během podzimu jezdila furiantsky bez dotací na trati Praha – Kralupy nad Vltavou. „Pokud budeme osloveni, budeme mít zájem, jsme připraveni to organizačně zvládnout,“ uvedl manažer rozvoje Arrivy Transport ČR Daniel Adamka. Vybraný dopravce si musí co nejdříve zajistit kapacitu kolejí, jinak hrozí, že vůbec příští rok nevyjede. Kriticky se na situaci dívá další konkurent. „Ministerstvo na jedné straně neplní plány a sliby, které si samo stanovilo, a na straně druhé vytváří situaci, kdy bez soutěže potichu přiděluje zakázky Českým drahám. Navíc na trase, kde už v minulosti proběhla soutěž,“ vyjádřil se provozní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt. Podle něj je už nyní ohrožen i prosinec 2015 jako datum, kdy by vyjel vítěz řádného tendru. ČD se ke smlouvám na obě tratě dostaly v roce 2006, kdy ministerstvo vůbec poprvé zkoušelo na provoz dotovaných rychlíků vypsat tendry. Na dráhy se snesla vlna kritiky za podstřelenou cenu. V letošním roce dotace státu na liberecké trati činí 56 korun na vlakový kilometr, na mostecké trati 28 korun. To je hluboce pod průměrem, který přesahuje 120 korun na kilometr. Je tedy pravděpodobné, že stát bude po skončení současné smlouvy s Českými drahami platit výrazně více.

Liberalizace u ledu

O vpuštění konkurence do oblasti dotovaných rychlíků se mluví už léta, často se střídající ministři dopravy pro to ale neudělali fakticky nic. Naposledy loni v září schválila pokračování liberalizace Rusnokova vláda, první tendr měl být vypsan ještě do konce září, další dva do konce roku. Soutěžit se mělo právě o tratě z Liberce do Pardubic a z Plzně do Mostu a také o relace Praha – Děčín, Praha – Ústí nad Labem – Cheb a Liberec – Ústí nad Labem. Soutěže ale dosud vypsané nejsou.

14. 01. 2014 Nové koleje, opravy nádraží. Železnici na Frýdecko-Místecku čekají změny (trať č. 323)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/zeleznici-na-frydecko-mistecku-cekaji-zmeny-fzx-ostrava-zpravy.aspx?c=A140113_2021584_ostrava-zpravy_jog)

Správa železniční dopravní cesty chce v nejbližších dvou letech investovat téměř dvě miliardy korun do rekonstrukce trati mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Valašským Meziříčím. V plánu je kromě toho i modernizace nádraží a zastávek. Prakticky po celý příští rok budou muset cestující využívající služeb Českých drah na trati mezi Ostravou a Valašským Meziříčím se zpožděními většiny vlaků. Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC), která má kolejiště v České republice na starosti, totiž na trati chystá generální opravy hned dvou úseků, mezi Frýdkem-Místkem a Frýdlantem nad Ostravicí a Frýdlantem nad Ostravicí a Valašským Meziříčím. "Na příští rok chystáme na celé trati revitalizaci," řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. "Náklady pro rekonstrukci prvního úseku nyní předpokládáme na 990 milionů korun, pro druhý pak 989 milionů s tím, že práce na obou částech by měly skončit v závěru roku 2015," dodal.

Cestující musí počítat s náhradními autobusy

Oba úseky se budou opravovat po částech. Výluky tedy budou následovat postupně, mezi jednotlivými stanicemi. "Pravděpodobně budou výluky vždy pouze v úseku, na kterém se bude aktuálně pracovat. Tam bude zajištěna náhradní autobusová doprava," popsal Illiaš. "Přesný harmonogram výluk zatím neznáme," přidala se mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. "Vše bude záležet na rozpisu prací, teprve po jejich zveřejnění se těmto výlukám přizpůsobíme. Cestující s nimi budou seznámeni včas jak vývěskami na jednotlivých nádražích a zastávkách, tak na našich internetových stránkách," dodala. Na zvažované zdvojkolejnění a elektrifikaci si trať mezi Ostravou a Valašským Meziříčím podle všeho ještě několik let počká. Plán na zkapacitnění trati se opět vynořil před osmi roky, kdy se začalo hovořit o příchodu automobilky Hyundai. V první fázi měla být o další kolej a elektrickou trakci rozšířena trať mezi nádražím v Ostravě-Kunčicích a Frýdkem-Místkem, následovat měla odbočka do Českého Těšína, na niž je napojen právě areál jihokorejské automobilky a následným krokem mělo být zdvojkolejnění a elektrifikace trati do Valašského Meziříčí.

Záloha hlavní trati? Zatím zřejmě ne

Stát by tím získal zálohu pro případ problémů na hlavní trase spojující Ostravu s Přerovem a Olomoucí. Ta totiž občas bývá, například v době záplav nebo velkých havárií, jako byl pád mostu ve Studénce, neprůjezdná. "Co se týče další perspektivy investic do této trati, je aktuálně v plánu zpracování celkové studie proveditelnosti," vysvětlil Marek Illiaš s tím, že výsledek studie, který by měl být znám na podzim, může ovlivnit i rozsah plánované modernizace. "Na základě výsledku této studie

bude rozhodnuto, jak rozsáhlá modernizace a s jakými náklady bude zvolena," dodal mluvčí s tím, že vedle této trati se bude studie týkat i úseků Frýdek-Místek – Český Těšín, Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Vepřovice. Fakt, že si SŽDC už nechalo zpracovat na modernizaci trati Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí studii EIA, ale napovídá, že se s rozšířením trati nyní nepočítá. Součástí modernizace trati bude i posunutí nádraží v Bašce a rekonstrukce železniční zastávky v Przně.

14. 01. 2014 Proti změně trati pro rychlé vlaky na Vysočině je deset petic (VRT Praha – Brno)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/proti-zmene-trati-pro-rychle-vlak-ny-na-vysocine-je-deset-petic/1030486>)

Proti změně plánované trasy rychlých vlaků na Vysočině bylo podle informací ministerstva dopravy předáno úřadům kolem deseti petic z obcí, jichž se změna dotýká. Starostové dalších vsí řekli ČTK, že petice ještě neodeslali. Naopak projekt nové železnice podporují velká města, která mají šanci na to, že v nich rychlé vlaky budou zastavovat. Dnešního jednání nad územně technickou studií tratě se v Jihlavě zúčastnila přibližně stovka osob. Jednání kvůli plánované železnici v úseku Benešov – Brno se v Jihlavě konalo podruhé, první bylo už vloni. Dnes se starostové setkali se zástupci ministerstva dopravy, Správy železniční dopravní cesty i s projektanty. Další schůzky by měly následovat. Hejtmánův náměstek Libor Joukl (ČSSD) uvedl, že je potřeba o návrhu diskutovat, dokud v něm je možné dělat změny. "Stát tuto stavbu dokončí a v tuto chvíli je na nás, abychom pro Vysočinu získali maximum možného s minimem ztrát," řekl.

Podle Ludka Sosny, ředitele ministerského odboru strategie, je potřeba najít řešení, které bude pro kraj co nejvíc akceptovatelné. Zároveň to musí být ekonomicky přijatelná varianta. Náklady na výstavbu trati podle něj ještě nebyly vyčísleny. "Já bych byl velmi rád, kdyby se nám podařilo skončit někde kolem 500 až 600 milionů (korun) za kilometr," podotkl. Stavba vysokorychlostní železniční tratě mezi Prahou a Brnem by podle Sosny mohla začít někdy kolem roku 2025. Vlaky by po ní měly jezdit rychlostí až 350 kilometrů za hodinu. Kraj Vysočina by měl novou variantu jejího vedení zanést do své územní dokumentace asi za tři až čtyři roky. Na rozdíl od už zakresleného koridoru teď odborníci navrhuje vést trať namísto přes Havlíčkovobrodsko územím v okrese Pelhřimov. Od Jihlavy přes Velkou Bíteš by měla trať i nadále celkem kopírovat dálnici D1.

Nový návrh počítá se čtyřmi zastávkami rychlých vlaků v kraji, a to mezi Humpolcem a Pelhřimovem, v Jihlavě, Velkém Meziříčí a Velké Bíteši. Nejdříve se zastávka v kraji vůbec neplánovala. Koridor dlouhý skoro 100 kilometrů zasahuje do území 39 obcí. "Máme z toho pocit, že je to všechno děláno na míru Jihlavě a velkým městům bez ohledu na malé obce, kterými to povede," řekl po dnešním jednání Václav Honzl, starosta obce Staré Bříště na Pelhřimovsku. Vadí mu mimo jiné to, že bude poškozena krajina. "Lidé tu koupili bývalý mlýn, snaží se dělat agroturistiku. Teď jsou v šoku, že jim tam má vést koridor," podotkl. I v této vsi s 50 stálými obyvateli lidé podepisovali petici, ale ještě nebyla odeslána. Další starostové se obávají stavební uzávěry po vyznačení koridoru i poškození zemědělského hospodaření. Naopak mezi příznivce projektu patří velkomeziříčský starosta Radovan Necid (ODS). Město u dálnice D1, které trpí hustou automobilovou dopravou, by se díky nové železnici dočkalo významného dopravního terminálu. Nyní leží mimo hlavní vlakovou trať z Prahy do Brna. Podle dnešních údajů ministerstva dopravy by se kupříkladu cestování vlakem z Jihlavy do Prahy díky nové železnici zkrátilo na 40 minut. Podle jízdního řádu teď cesta trvá nejméně 2,5 hodiny. Do Brna by lidé z krajského města dojeli za 35 minut.

16. 01. 2014 Autobusová náhrada zrušených jihočeských vlaků nebude úplná (České Budějovice – Tábor, od 3. února 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/258596-autobusova-nahrada-zrusenych-jihoceskych-vlaku-nebude-uplna/>)

Pouhé dva měsíce po začátku nového jízdního řádu bude Jihočeský kraj omezovat provoz na své nejdůležitější trati – spojnici Českých Budějovic s Táborem. Kraj, resp. jeho společnost Jikord, která objednává veřejnou dopravu, zruší tři osobní vlaky mezi Českými Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí, tři mezi Táborem a Veselím nad Lužnicí a jeden z Českých Budějovic až do Tábora. Zrušené spoje by měly částečně nahradit autobusy, které ale neobslouží některé zastávky. Navíc autobusová náhrada za jeden vlak, který zatím jezdí denně, nepojede o víkendech.

Společnost Jikord oznámila mimořádnou změnu železničního jízdního řádu, která bude platit od 3. února – spočívá v rozsáhlém škrtnání regionálních vlaků mezi Českými Budějovicemi a Tábořem. Krajský organizátor dopravy postavil za rušení spojů hned dva důvody: peníze a průjezdnost trati. České dráhy, které vlaky provozují, požádaly o vyšší příspěvek na jejich provoz. "Jsou zvýšené vstupy, to je poplatek za dopravní cestu, zvýšené náklady za odpisy nových vozidel," poukázal krajský ředitel ČD Jiří Kafka. Kraj ale zvýšit platby za objednanou dopravu odmítl. "Napjatý rozpočet tomuto požadavku nemohl vyhovět," podotkl ředitel Jikordu Jiří Borovka. Přebytečné vlaky tak kraj škrtnl. Ke zrušení ale přispěl i fakt, že by vlaky stejně částečně nejezdily. V okolí Veselí nad Lužnicí se rekonstruuje trať, budou na ní proto výluky, při nichž by stejně cetující museli přestupovat do autobusů. Proti rušení regionálních vlaků a jejich pouze částečné náhradě autobusovou dopravou se ozvali starostové obcí u tábořsko-budějovické trati. Poukazují, že je ani cestující kraj na škrty včas neupozornil. Někteří lidé si navíc pořídily časové jízdenky Českých drah, které v autobusech neuplatní (jednotný krajský tarif neexistuje) a budou je muset vrátit.

Autobusy pojedou jindy a jinudy než vlaky

Autobusy, které zrušené osobní vlaky nahradí, ovšem budou mít jízdní řády odlišné od původních spojů. Zdaleka nebudou zastavovat všude, bez náhrady tak o spojení přijdou například Doubí u Tábora nebo Hrdějovice. Autobus, který má nahradit ranní vlak z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic, potom pojedou přímo do krajského města bez zastávek do obcí na cestě. Tento autobus navíc oproti vlaku, který jezdí denně, pojedou pouze v pracovní dny. Podle Jikordu to ale nevádí, protože zrušenými vlaky v průměru jezdí pouze 40 lidí. Některé autobusy budou také odjíždět o několik minut dříve než vlaky, které nahrazují. Mimořádné škrty v železniční dopravě postihly jižní Čechy i Ioni. V létě zrušilo ministerstvo dopravy několik rychlíků z Jindřichova Hradce na Jihlavu. S prosincovou změnou grafikonu se ale rychlíky zase vrátily. Jikord také postupně zcela ruší osobní vlaky na lokálkách, v posledních letech přestaly osobní vlaky jezdit do Netolic i Týna nad Vltavou.

Které vlaky přestanou jezdit:

Směr z Budějovic:

- v 5:24 z Č. Budějovic do Veselí nad Lužnicí (jezdí denně) – náhradní autobus pouze v pracovní dny; nestaví mezi Č. Budějovicemi a Chotýčany
- v 8:53 z Veselí nad Lužnicí do Tábora (jezdí jen v pracovní dny) – náhradní autobus nestaví v Řípce-Dráchově a Doubí u Tábora
- ve 20:29 z Č. Budějovic do Tábora – náhradní autobus nestaví mezi Č. Budějovicemi a Chotýčany, v Řípce-Dráchově a Doubí

Směr do Budějovic:

- v 5:58 z Veselí nad Lužnicí do Č. Budějovic (v úseku do Veselí vlak nadále pojedou) – náhradní autobus stává pouze ve Veselí n. L. zastávce
- v 10:55 z Veselí nad Lužnicí do Č. Budějovic (v úseku do Veselí vlak nadále pojedou) – náhradní autobus nestaví mezi Chotýčany a Č. Budějovicemi
- v 18:16 z Tábora do Veselí nad Lužnicí – náhradní autobus nestaví v Doubí u Tábora a Řípce-Dráchově

17. 01. 2014 Levnější koridor u Brandýsa nad Orlicí počítá se třemi kratšími tunely (Ústí nad Orlicí – Choceň)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/studie-upresnuje-trasu-koridoru-mezi-ustim-nad-orlici-a-chocni-pva-pardubice-zpravy.aspx?c=A140117_155702_pardubice-zpravy_jah)

Z patnácti miliard plánovaných v době před krizí se očekávané náklady na železniční koridor mezi Chocní a Ústím nad Orlicí snížily na pět miliard. Po stanici Ústí nad Orlicí budou správci železnice vylepšovat navazující úsek přes Brandýs nad Orlicí do Chocně. Stát ho chce mít dostavěný do roku 2020 kdy vyschnou zdroje, tedy skončí programovací období Evropské unie. Je to poslední mezistanční úsek prvního tranzitního železničního koridoru v České republice, který nebyl dosud modernizován. Zatímco minimální varianta by stála 1,7 miliardy a nejdražší patnáct miliard, zvolený kompromis zvaný Střed 2 znamená investici 4,8 miliardy korun. "Podíl prostředků Evropské unie může dosahovat 65 až 75 procent z celkových investičních nákladů," řekl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar. Studie počítá s návrhovou traťovou rychlostí 110 až 160 kilometrů za hodinu. "Na trase jsou navrženy tři tunely o délce 691, 561 a 379 metrů. Zastávka Bezpráví je zrušena," dodal Zdeněk Neusar. Původně plánovaná patnáctimiliardová varianta by umožnila výhled na maximální

rychlost dokonce 200 kilometrů v hodině. Měla to však být úplná novostavba vedoucí buď po estakádě, nebo ze dvou třetin tunely pod zemí. Tato varianta neprošla kvůli ekonomické neefektivitě.

I nižší cena může být plýtvání

Ani nižší částka však každému nepřipadá dostatečně nízká. "Celý nápad mi připadá jako pitomost a zbytečné plýtvání penězi. Kam všichni tak strašně spěcháme? Opravdu nám stojí pět minut ušetřeného času při průjezdu nádherným údolím meandrů Tiché Orlice za to? Není příjemnější na tu chvíli odlepit zrak od chytrého telefonu a pohladit oči i duši scenerií, kterou při cestě z Prahy do Ostravy nabízí příroda právě a jenom tady?" poznamenává obyvatel Brandýsa Zdeněk Držmíšek. Brandýskou stanicí nahradí zastávka, spolu s podchodem pro pěší ji projektanti umístili směrem na Choceň ještě před železniční přejezd u brandýské automobilky. Dráha zůstane podle údajů ministerstva "téměř zcela na současných drážních pozemcích". Starosta Brandýsa Petr Tomášek nové řešení vítá. "Jsem vcelku spokojen s tím, že podle studie bude trať procházet městem. Nemyslím si, že bude hlučnost tolik obtěžovat. Hlavně jsem rád, že zastávka zůstane ve městě."

19. 01. 2014 České dráhy zanedbávaly údržbu vlaků. Ukázaly to loňské nehody

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zanedbaly-udrzbu-vlaku-dth-eko-doprava.aspx?c=A140118_2023511_eko-doprava_klm)

Tři nehody vlaků Českých drah odhalily, že státní dopravce porušil předpisy a výrazně překročil dobu, po které musí vagon či lokomotiva na kontrolu. Dráhy přitom za údržbu a opravy svých vlaků platí ročně stovky milionů korun. Nehody souvisejí právě s tím, že dopravce měl vozy ve špatném stavu a ve dvou případech porušil vlastní předpisy. U dvou z těchto nehod byla hlavní příčinou zanedbaná údržba, u třetí byla také, hlavní vinu na nehodě však neslo něco jiného. Ukazují to veřejně dostupné závěrečné zprávy Drážní inspekce. "Z pohledu Drážní inspekce se jedná o závažný problém," upozorňuje mluvčí úřadu Martin Drápal. Zjištění ukazují, že loni nebylo dostatečně zaručeno, že se vozidla dostávají včas na kontrolu. Špatný stav pak zvyšuje riziko nehod.

Například v případě březnové nehody rychlíku mezi Chotovinami a Tábořem vagon vykolejil kvůli prasklé části podvozku. Inspektoři při vyšetřování zjistili, že dráhy několikanásobně překročily doporučený kilometrický proběh pro periodickou opravu a kontrolu možných závad. Jinými slovy je to podobné, jako když vám automobilka doporučuje, abyste šli na kontrolu brzd po deseti tisících kilometrech, a vy se dostavíte třeba až po třiceti tisících. Tento vlak po vykolejení zastavila cestující zatáhnutím za záchrannou brzdu. Podle výpovědi vlakvedoucího mu sdělila, že vůz při jízdě nadskočil a bylo vidět jiskry od kol, a proto použila záchrannou brzdu.

Kontrola pouze vizuální

Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského byly po této nehodě všechny vozy stejného typu zkontrolovány. "Všechny jsou už komplexně modernizovány a rekonstruovány," dodal Štáhlavský. Špatná údržba byla také důvodem vykolejení rychlíku v Nepomuku v květnu loňského roku. Podle kontrolorů došlo k vykolejení kvůli nezajištění spojovacích šroubů na podvozku lokomotivy. Inspekce při vyšetřování zjistila, že České dráhy se při údržbě řídí interním předpisem, podle kterého se kontrola dotažení šroubů má provádět jen vizuálně a pro periodické opravy je jen doporučená hranice namísto horní hranice počtu ujetých kilometrů. Technická závada byla i příčinou vykolejení motorového osobního vozu v dubnu mezi Klenčí a Poběžovicemi. Vykolejení způsobil lom nápravy. Dráhy však v tomto případě údržbu zanedbaly, protože šlo o závadu v garanční době po opravě. "Přesto i v tomto případě jsme přijali opatření zaměřené na zvýšení kontroly určitých celků u dodavatelů," dodal Štáhlavský.

Inspekce nemůže dopravce pokutovat

Dráhy už inspekci kritizovaný předpis pro opravy upravily. "V současné době probíhá připomínkové a schvalovací řízení a platnost novelizovaného předpisu se předpokládá od jara letošního roku," uvedl Štáhlavský. Dopravce ročně do oprav a údržby dává přes půl miliardy korun. Podle Štáhlavského by se měl rozpočet na tyto činnosti navýšit pro letošní rok v řádu stovek milionů korun. Mluvčí inspektorů Drápal upozorňuje, že za podobné chyby není v pravomoci inspekce dávat pokuty. "Obdobných mimořádných událostí však není mnoho. Pokud zjistíme, že by se mohlo jednat o systémový problém, tak se jej snažíme řešit vydáním bezpečnostního doporučení," dodal Drápal. Problémy s údržbou mají podle inspekce i jiní dopravci, jména konkrétních firem však zveřejňuje úřad jen při mimořádných událostech, jako je například vykolejení. "Při výkonu státního dozoru problémy při údržbě vozového parku zjišťujeme i u jiných dopravců, než jsou České dráhy nebo ČD Cargo," potvrdil Drápal.

Inspektoři například v létě při namátkové kontrole odstavili jeden z vagonů kvůli nevyhovujícímu stavu, nechtějí však uvést jméno dopravce.

Problematické nehody

Příčinou nehody u Chotovin u Tábora z března 2013 byl prasklý spodní závěs sekundárního odpružení podvozku. Podle zprávy Drážní inspekce (DI) vůz od poslední opravy a kontroly ujel přes 900 tisíc kilometrů. Norma je přitom 250 tisíc. Vzniklá škoda byla půl milionu. O měsíc později vykolejil vlak u Klenčí pod Čerchovem. Kvůli lomu nápravy vznikla téměř čtvrtmilionová škoda, nikdo naštěstí nebyl zraněn. Inspekce zjistila, že České dráhy neprovedly periodické kontroly: od poslední opravy vyvazovací vůz ujel přes 600 tisíc kilometrů, ačkoliv norma je 240 tisíc. Co do škody, nejzávažnější nehoda byla vykolejení lokomotivy rychlíku u Nepomuku na Plzeňsku na května 2013. Kvůli vypadnutí spojovacích šroubů se škoda vyšplhala na bezmála dva a půl milionu korun. DI zjistila, že interní předpis drah nařizuje jen vizuální kontrolu. Lokomotiva navíc ujela o 150 tisíc kilometrů víc, než pro vyvazovací opravu nařizuje norma.

20. 01. 2014 Strojvedoucí ČD se zbaví papírů, dostanou elektronické čtečky

Zdroj: E15.cz (<http://e-svet.e15.cz/technika/strojvedouci-cd-se-zbavi-papiru-dostanou-elektronicke-ctecky-1054083>)

Stohy papírů v lokomotivách Českých drah se stanou nejpozději v polovině letošního prosince minulostí. Vedení národního dopravce chce s novým grafikonem vybavit strojvedoucí elektronickými čtečkami naplněnými předpisy, jízdními řády, technickými informacemi o trati, schémata lokomotiv, vyhláškami a dalšími nezbytnými i zbytnými dokumenty, které se dnes používají v papírové podobě a zabírají místo v kabině. „Má to hned několik výhod, například snížení nákladů na tisk, snadnou aktualizaci nebo zlepšení pracovních podmínek strojvedoucích,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Pro dodavatele čteček se tím rýsuje zajímavý obchod. Dopravce plánuje nakoupit téměř čtyři tisíce kusů, na něž má připraveno až 14 milionů korun. Maximální cena na kus tak vychází zhruba na 3 500 korun bez DPH, dá se ale předpokládat, že konkurence během soutěže cenu srazí.

Samotní strojvedoucí změnu vítají. „Může to být velikým přínosem. Čtečky jsou lehké, jednoduché na obsluhu, obsah se snadno aktualizuje. Mohou navíc nést více pracovních a studijních dokumentů, než je nejnütnější minimum,“ řekl prezident Federace strojvůdců Jindřich Hlas. Připustil ovšem, že konzervativnější jednotlivci z řad jeho kolegů se mohou na novinku dívat s nedůvěrou. Podle Štáhlavského dráhy zvolily čtečky, neboť jsou šetrnější k očím než tablety. Dobrý zrak je přitom pro výkon povolání strojvedoucího základním předpokladem.

21. 01. 2014 Cheb čeká na troleje z Německa – vrátí ho na evropskou železniční mapu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/259162-cheb-ceka-na-troleje-z-nemecka-vrati-ho-na-evropskou-zeleznicni-mapu/>)

Do bavorského Hofu jezdí od loňského prosince elektrické vlaky z Drážďan. Dále směrem na Norimberk se cestující stále dostanou pouze motorákem, ale mělo by se to změnit. Karlovarský kraj usiluje o to, aby německý správce kolejí DB Netz při elektrizaci nezapomněl ani na odbočku z tzv. Sasko-francké magistrály, která vede z Ředvic (Marktredwitz) do Chebu. Potom by konečně nabyl kýženého mezinárodního významu rekonstruovaný železniční koridor Praha – Cheb a opět posílil význam regionu jako význačné evropské železniční křižovatky. Přes Cheb je nyní díky napojení na síť Supercity nejrychlejší železniční spojení z Prahy do Norimberku – za 4 hodiny a 34 minut (někdejší přímé rychlíky přes Domažlice jezdily o čtvrt hodiny déle). Na rozdíl od minulosti, kdy přes Cheb jezdil slavný vlak Karlštejn, je ale nutné přestoupit. Vedení Karlovarského kraje se to nelíbí, Cheb dnes není významnou železniční křižovatkou, ale spíše místem na úplném okraji německé i české železniční mapy. Problém spočívá v tom, že Správa železniční dopravní cesty ani její německý protějšek DB Netz zatím trať z Chebu dále na Norimberk neelektrizovaly. "Chybí jak na části českého území, tak na části německého území elektrifikovaná trať. Z toho důvodu tam nejezdí přímé spoje," shrnula mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

V představách krajského vedení by mohly z Prahy do Norimberku jezdit přímé spoje Pendolino, ale význam Chebu by vzrostl také díky silnější nákladní dopravě. "Pro karlovarský region je důležité, aby bylo napojení pro těžkou dálkovou nákladní dopravu," zdůraznil náměstek hejtmana Petr Navrátil (ČSSD). Podle Marka Illiaše ze SŽDC je v plánu elektrizace trati až na státní hranici, s tím je ale potřeba počkat na německou stranu. Ta se stavbou sloupů v úseku Marktredwitz – Schirnding, který odbočuje od hlavní trati z Norimberku do Drážďan, dlouho váhala. Teď s ní – a také rekonstrukcí trati,

aby unesla těžké nákladní vlaky – sice počítají, bude ale třeba počkat na elektrizaci bavorského úseku z Norimberku do Hofu. Elektrické vlaky z Chebu do Bavorska tak budou jezdit nejdříve za pět let.

Mezistátní dálková doprava v Chebu oslaví právě letos smutné výročí. Koncem roku 2004 tudy projel poslední přímý denní vlak Praha – Cheb – Norimberk, který ukončil dlouhou železniční historii, která se k této trase vázala. Vždyť i za nejužšího komunismu tudy jezdil Západní expres, který spojoval Prahu a Paříž a pro mnoho Čechoslováků představoval závan svobody. Po roce 1993 jezdil tento vlak jako EC Karlštejn do Dortmundu, později už jenom do Norimberku. Po zrušení denního vlaku do Norimberku ještě dva roky jezdil přes Cheb noční rychlík Praha – Frankfurt. Ukončení provozu denních a posléze i nočních dálkových mezistátních vlaků přes Cheb tehdy zdůvodnily ČD nadcházející rekonstrukcí trati z Plzně. Ta sice už skončila, ale přesto všechny vlaky od Prahy jezdí jen do Chebu, popř. Františkových Lázní. Přímé spojení Prahy a Plzně s Bavorskem zajišťují denně čtyři páry expresů, které ale jezdí přes Domažlice do Mnichova.

Pendolinem do Norimberku? Již dnes čtyřikrát denně

Přestože vedení Karlovarského kraje doufá, že se jednou bude cestovat z Chebu do Norimberku Pendolinem, mnoho let už tomu tak je – i když trochu skromněji. Stejnou přezdívkou jako české dálkové jednotky mají německé motoráky, které čtyřikrát denně jezdí na přímé lince Cheb – Norimberk. Stejně jako české "rychlavlaky" jsou vybaveny naklápěcím systémem. Až do roku 2012 jezdily do Chebu starší jednotky vybavené přímo naklápěcím systémem Pendolino od Fiatu, od loňska je nahradily novější soupravy, které mají naklápěcí systém Adtranz.

21. 01. 2014 Druhé brněnské referendum nebude, zastupitelé ho odmítli

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/259252-druhe-brnenske-referendum-nebude-zastupitele-ho-odmitli/>)

Referendum o poloze hlavního nádraží v Brně nebude. Zastupitelé nepřijali návrh Strany zelených na jeho vypsání. Referendum se podle předkládaného návrhu mělo kvůli zajištění účasti konat letos v říjnu v rámci komunálních voleb. O budoucnosti nádraží hlasovali Brňané již před deseti lety, kritici odsunu nádraží však neuspěli právě kvůli nízké účasti. Podle předsedy brněnských zelených Martina Andera není přesun nádraží dobrým krokem pro cestující ani pro obyvatele Brna. "Odsunem nádraží by se cestujícím prodloužila doba cestování. Nádraží by mělo stát okolo 20 miliard korun, ale stovky milionů z rozpočtu města znamená už jen příprava odsunu a další náklady. A o takové investici by měli rozhodovat lidé," uvedl Ander. Náměstek primátora Robert Kotzian (ODS) označil Anderův postoj za snahu získat politické body. "Vyhlášení nového místního referenda o poloze nádraží několik měsíců před komunálními volbami a bez znalosti výsledku studie považují za politizaci věcného problému a snahu o zneužití tématu k získání politických bodů," řekl Kotzian. Sdružení Nádraží v centru, které nyní vystupuje jako občanská aliance Referendum 2014, se však referenda nevzdává. Začalo sbírat podpisy pod petici za jeho uspořádání, potřebuje jich 19 tisíc. "Z dnešního zahájení jsme zjistili, že lidé referendum ochotně podporují," uvedla v tiskové zprávě koordinátorka Lýdia Grešáková.

Ministerstvo dopravy si nechalo zpracovat studie obou variant nového nádraží, tedy jak toho odsunutého u řeky, tak toho pod Petrovem zhruba v místech za dnešním pátým a šestým nástupištěm. "Termín je do konce března, ale už zhruba o měsíc dříve bude ministerstvo posílat podněty k vyjádření jednotlivým aktérům. Jeden z nich je i město a už si pomalu podle toho, co víme, chystáme odpověď," uvedl Kotzian. Hodlá podporovat takové řešení nádraží a jeho polohu, kterou zvolí stát a kterou také zaplatí. "Vyzývám všechny účastníky debaty, aby zaujali stejný postoj," doplnil Kotzian. Obává se totiž, že by se nemuselo stavět nádraží žádné a Brno by se stalo dopravní periferií, které by neleželo na křižovatce tranzitních koridorů. "Chci požádat Správu železniční a dopravní cesty, aby studie, až budou hotové, představila novinářům, dala jim co největší množství podkladů, podle kterých budou moci informovat. Média sehraji v informování o výsledcích studie klíčovou roli," míní Kotzian. "Je potřeba, aby veřejnost získala věcné informace," dodal. Přestavba železničního uzlu se v Brně připravuje desítky let, stále na ni chybějí peníze. Odhadované náklady jsou 15 až 25 miliard korun, v závislosti na zvoleném řešení.

23. 01. 2014 České dráhy zjednodušily odbavení cestujících s vnitrostátními elektronickými jízdenkami

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-19364/>)

Vnitrostátní jízdenky eTiket zakoupené na eShopu Českých drah už není potřeba tisknout a zákazník nemusí mít ani notebook nebo chytrý telefon. Nově totiž může vlakový personál ověřit platnost

elektronických jízdenek podle unikátního kódu transakce, který si nechá cestující poslat jako běžnou SMS nebo si ho opiše z jízdenky zasláné e-mailem. Tento zjednodušený postup je možné použít u většiny vnitrostátních dokladů koupených na eShopu – jednosměrných nebo zpátečních jízdenek (základních nebo zákaznických), Včasných, Akčních, Celodenních, Skupinových nebo Skupinových víkendových jízdenek. Ještě snadnější to mají zákazníci, kteří při nákupu v eShopu uvedou číslo své In Karty. V takovém případě stačí, když kartu předloží vlakovému personálu a ten jízdenku sám dohledá prostřednictvím přenosné pokladny. Výjimkou jsou traťové jízdenky zakoupené k In-kartě. Tady je zatím stále potřeba, aby si zákazník kartu po nákupu aktualizoval u libovolné pokladní přepážky ČD.

Při zakoupení vnitrostátní jízdenky pro cesty po ČR mají cestující tyto možnosti, jak jízdenku předat průvodčímu ve vlaku ke kontrole:

- jízdenka vytištěná na papír formátu A4
- jízdenka ve formátu PDF zobrazená na monitoru přenosného elektronického zařízení (notebook nebo mobilní telefon)
- sdělení kódu transakce (šestimístný kód, který je uveden na PDF jízdence vpravo dole nad grafickým kódem)
- sdělení kódu transakce, který si cestující nechá poslat pomocí SMS zprávy na svůj mobilní telefon (díky tomu není nutné si pamatovat kód transakce; poslání SMS zprávy s údaji o jízdence si zákazníci zajistí vložením telefonního čísla při zadání údajů o cestujícím na konci nákupního procesu)
- předložením In Karty, jejíž číslo cestující uvedl během nákupu na eShopu ČD (cestující vybere v eShopu jako typ průkazu In Kartou a následně zadá její číslo; při kontrole průvodčí najde všechny platné jízdenky zakoupené k předložené In Kartě na daný den a den následující)
- jízdenka ve formátu PNG se zobrazeným 2D kódem přímo v chytrém mobilním telefonu (cestující ho získají při nákupu přes mobilní web ČD).

Ve všech těchto případech je však nutné průvodčímu předložit také osobní průkaz nebo In Kartou, jejichž číslo cestující uvedl při nákupu jízdenky v eShopu ČD.

Zákazníci si přes eShop s oblibou pořizují Včasné jízdenky Česko a Evropa, které díky nákupu v předstihu garantují nižší ceny. Loni jich České dráhy takto prodaly zhruba půl milionu. Kromě nich je však možné v eShopu pořídít řadu dalších jízdenek z širokého portfolia dopravce, nově i jízdní doklady na autovlak Praha – Poprad/Košice.

24. 01. 2014 ČD Cargo dostane podnikatelský plán, počítá s návratem do zisku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-dostane-podnikatelsky-plan-pocita-s-navratem-do-zisku-1055374>)

Dozorčí rada nákladního železničního dopravce ČD Cargo má dnes na programu zásadní bod: dlouho očekávaný podnikatelský plán na letošní rok. Podle zdrojů deníku E15 přitom plán počítá s návratem do provozního zisku. Ten by měl činit zhruba dva miliony korun, což spíše odpovídá termínu černá nula. Celkový hospodářský výsledek bez mimořádných položek z prodeje majetku a dalších operací by měl být vyrovnaný v roce 2017. Plán přitom počítá se zachováním jednotlivých vozových zásilek, které podnik dlouhodobě přepravuje se ztrátou. Podmínkou je snížení ceny za použití kolejí právě pro tento druh dopravy. ČD Cargo se předloni dostalo do ztráty dvou miliard korun, provozní výsledek byl minus 1,4 miliardy. Za loňský rok podnik sice očekává zhruba půlmiliardový zisk, zásluhu na tom má ale právě prodej dlouhodobého majetku včetně lokomotiv. Provozní ztráta podniku zatím nebyla upřesněna. Nákladní dcera Českých drah zaměstnává zhruba 9500 lidí, ani letos se přitom nevyhne propouštění.

24. 01. 2014 Česko má první soukromou železniční zastávku. Má lákat lidi na pivo (Varnsdorf-pivovar Kocour)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zastavka-varnsdorf-pivovar-kocour-duj-eko-doprava.aspx?c=A140124_113936_eko-doprava_neh)

Majitel varnsdorfského pivovaru Kocour Josef Šusta se stal prvním soukromníkem v Česku, který si postavil na tuzemské železnici vlastní zastávku. Po třech letech od původního nápadu už u jeho minipivovaru zastavují všechny vlaky mezi Libercem a saským Seiffhennersdorfem. "Chtěl jsem zastávku, aby k nám mohli lidé jezdit na pivo vlakem i třeba z větší dálky, například z Liberce,"

vysvětlil Šusta, sám železniční nadšenec. Zastávka ho nakonec přišla na zhruba milion korun, postavil si ji sám za pomoci místních řemesníků. Podle Pavla Blažka ze společnosti Transport Advisory, která Šustovi s přípravou zastávky pomáhala, je první u nás, kterou zaplatila fyzická osoba. Druhá "soukromá" zastávka je v Jihlavě, kde ji platila v průmyslové zóně sídlící společnost Bosch.



Od nápadu k otevření uplynuly zhruba tři roky. "Bylo potřeba získat povolení od zhruba 40 institucí," říká Blažek. Klíčový byl souhlas Správy železniční dopravní cesty, která trať vlastní a provozuje. "Protože se zastávka nachází v obvodu dráhy, tedy na našich pozemcích, SŽDC je účastníkem stavebního a územního řízení, která si ale vede samotný investor," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Dodal, že pokud investor splňuje požadavky z hlediska předpisů, norem či stávající infrastruktury a jsou vyřešeny podmínky budoucí správy a údržby zastávky, není problém se souhlasem. "Jde o stejný postup jako v případě, kdy silničáři potřebují opravit most nad naší tratí," dodal. Vzhledem k tomu, že jde o koncový úsek tratě s malým významem, neměl správce kolejí závažnější připomínky. Zastavování vlaků u pivovaru objednal Ústecký kraj. Varnsdorf tak získal třetí železniční zastávku, kromě nádraží vlaky začaly ještě zastavovat na zastávce Varnsdorf staré nádraží.

Inspirací byly pivní bedny

Josef Šusta vybuřoval pivovar na místě někdejší keramičky, své podnikání začínal v autodopravě. Jeho nadšení pro železnici je patrné i v pivovaru: koupil si dva lůžkové vozy vyřazené z moskevského rychlíku, zrenovoval je do původní podoby a na dvoře pivovaru slouží pro ubytování hostů. Samotnou zastávku navrhla architektonická kancelář Domyjinak. "Inspirací formy zastávky nám byly historické pivní bedny, které navozují souvislost stavby s pivovarem, pro materiálové řešení z rezavého plechu pak industriální charakter areálu", vysvětlil námět tvůrců architekt Petr Šikola.

Přístřešek je vyroben z masivních dvoucentimetrových plátů rezavé oceli se zamýšlenou patinou, v nichž je vyvrtané množství otvorů do tvaru kocoura – loga pivovaru, doplněný dřevěnou lavicí s popisem železničních stanic. Uvnitř zastávky je kromě jízdního řádu i otvírák na lahve. Šusta chce lidi nalákat i akcí, kdy za předloženou jízdenku dostanou první pivo zdarma. Ve svých plánech má i pořízení historického motoráčku, který by vozil turisty po nyní zarůstající trati z Varnsdorfu do Eibau.

24. 01. 2014 Jizerská zubačka se parní krásky nedočká, zůstane za zdmi muzea (404.003)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/259718-jizerska-zubacka-se-parni-krasky-nedocka-zustane-za-zdmi-muzea/>)

Mohla být jedním z lákadel ozubnicové dráhy v Jizerských horách. Šance, že se na koleje vrátí, je ale teď mizivá. Jde o parní lokomotivu z roku 1901. Opravit a zprovoznit ji chtěla společnost, která se snaží známou zubačku propagovat. Jednání s majitelem lokomotivy, Národním technickým muzeem, ale zkrachovala. Mezi Tanvaldem a Harrachovem jezdila od začátku 20. století až do 60. let a ze tří sesterských lokomotiv vydržela nejdéle. Později ji ještě vystavili v Kořenově, nakonec – už nepojízdná - skončila v Jaroměři. "Tenkrát se lokomotivy nečísovaly, ale dostávaly svá jména. Tato se jmenuje Polaun, což je německy Polubný," vypráví jednatel jaroměřského železničního muzea Ladislav Havránek.

Jde o naprostý unikát – podobná už v Česku není. I proto ji chtěla obecně prospěšná společnost vrátit na koleje. Historické jízdy na nejstřednější trati v zemi jsou totiž velmi populární. "Chtěli jsme tuto lokomotivu kompletně opravit a pak s ní provozovat zvláštní vlaky na této kulturní památce," říká ředitel Železniční společnosti Tanvald Petr Prokeš. Společnost zatím užívá své dieselové ozubnicové lokomotivy. V tuto chvíli jsou zazimované v Turnově.

Opravu jejich starší sestry chtěla společnost zaplatit sama. Ze strany vlastníka, Národního technického muzea, ale údajně narazila na neochotu. Záruky, které chtělo, jsou prý nesplnitelné. "Požadovalo komerční pojistné ve výši zhruba 500 tisíc korun," upřesňuje Prokeš. To prý opravu, na kterou měly jít peníze z norských fondů, znemožní. Podle muzea je ale postup standardní. "Kterékoli muzeum kdekoli na světě, když půjčuje své exponáty, se stará o to, aby se jim nic nestalo," podotýká generální ředitel muzea Karel Ksandr. Hodnota stroje jakožto unikátního sbírkového předmětu je totiž v podstatě nevyčíslitelná. Tanvaldská společnost se rozhodla boj vzdát. Unikátní exponát tak zůstane za vraty depa.

25. 01. 2014 Půlstoletí od tragédie u Kladna. Za smrt 14 lidí mohla lidská chyba (Zákolany, 25. ledna 1964)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vyroci-zeleznicni-tragedie-v-zakolanech-fd7-/praha-zpravy.aspx?c=A140124_115706_praha-zpravy_bur)

Lidská chyba přesně před 50 způsobila jedno z největších železničních neštěstí na českém území. Neovladatelný nákladní vlak 25. ledna 1964 narazil v Zákolanech na Kladensku do osobní soupravy stojící ve stanici. Výsledkem bylo 14 mrtvých, 18 zraněných osob a 36 zcela zdemolovaných vagonů. Na ten den si Vladimír Černý pamatuje dodnes. Byla sobota, mrzlo a on studoval na měšťanské škole v Kralupech. Bylo mu patnáct a po vyučování se chystal na nádraží odjet zpět domů – do Zákolan. Musel pěšky. "Ke konci vyučování nám řekli, že v Zákolanech došlo k nehodě. Museli jsme těch sedm kilometrů pěšky, protože vlaky vůbec nejezdily," zavzpomínal dnes pětadesátiletý muž.



Nehodu jednoho z největších železničních neštěstí na českém území tehdy způsobila lidská chyba. Dozorčí provozu připravoval ve stanici Kladno-Dubí k odjezdu nákladní vlak směrem do Kralup nad Vltavou. Pověřil vlakovou četou, aby provedla odmrazení jednotlivých vozů a přezkoušení tlaku v brzdách. Přestože pracovníci neměli potřebné zkoušky, vlak byl "zkontrolován" a vypraven na trať. S osobním vlakem se měl křížovat v Zákolanech. Již cestou se ale zjistilo, že soupravu nelze ovládat. Jeho rychlost se stále zvyšovala a nešlo jej přibrzdit. Ve všech stanicích dostával strojvůdce příkaz: "Stůj, zastavte všemi prostředky!"

Chybějící zkoušky i zkušenosti měly za následek, že železničáři nepoužili všechny způsoby, jak nákladní vlak zastavit. "Záchrannou brzdu, jelikož byla zaplombovaná, nepoužili. Když strojvedoucí zpozoroval před sebou lokomotivu osobního vlaku, z lokomotivy vyskočil," píše se v policejním protokolu. Hned nato se vlaky střetly. První vagon osobního vlaku byl zcela rozdrčen. "Stalo se to přímo na nádraží, blízko tehdejší továrny na piana. Vlakvedoucí stačil vyskočit. Místní tehdy vzpomínali na velkou ránu a houkání. A taky na roztrhaná těla. Bylo to ošklivé. Ten nákladní vlak od Kladna byl přetížený. Byl plný ingotů a železa. Prostě si nechal naložit víc, než souprava snesla," řekl Černý, který téměř polovinu ze 14 obětí neštěstí znal. "Přímo ze Zákolan zahynulo pět lidí. Například mladá maminka dvou kluků. Nebo náčelník místního Sokola. Ten to tehdy odnesl nejméně," dodal. Černý vzpomíná, jak tragédii vyšetřovala speciální komise. Na místo přijel dokonce osobně i tehdejší ministr dopravy Alois Indra. "Vyšetřovalo se i v noci. Svítily si na to z aut obrovskými vojenskými světly. Ty jsme předtím ještě nikdy neviděli."

Tragédii obecní kronikář nezaznamenal

Škoda činila více než dva miliony korun, přičemž zcela rozbito bylo 36 vozů, částečně poškozeno osm, silně byly poškozeny dvě lokomotivy, zničena byla výhybka, 100 metrů kolejí a zabezpečovací zařízení. Doprava byla na trati obnovena 27. ledna 1964. Zajímavostí je, že sedmou největší železniční tragédií z hlediska obětí na českém území nepřipomíná v místech žádná pamětní deska, žádný památník. Dokonce ji v Zákolanech nezaznamenal ani obecní kronikář. "V místní kronice není o tragédii ani slovo. Důležité však je, že nezapomínají místní," dodal Černý. Nejtragičtější srážkou dvou vlaků v českých zemích zůstává srážka osobního a motorového vlaku v listopadu 1960 u obce Stěblová na Pardubicku. Nehoda si vyžádala 118 obětí. Druhým nejtragičtějším neštěstím byla srážka rychlíku a osobního vlaku u stanice Šakvice na trati Brno – Břeclav v prosinci 1953, kdy zahynulo 103 lidí.

27. 01. 2014 Jančura vyfoukl Českým drahám vagon

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancura-vyfoukl-ceskym-draham-vagony-1055874>)

České dráhy a RegioJet si nekonkurují jen na lince z Prahy do Ostravy. Podle informací deníku E15 potvrzených ze dvou zdrojů vyfoukl majitel RegioJetu Radim Jančura drahám před nose kvalitní a přitom laciné vagon z Rakouska. Výhodný nákup 80 rakouských vozů ohlásily dráhy už na podzim, akvizici za více než 400 milionů schválila i dozorčí rada. Jenže hned v první polovině ledna oznámil nákup 45 vagonů z Rakouska i Jančura. RegioJet si tak zdvojnásobil vozový park. A nyní se ukazuje, že na úkor Českých drah, které se snaží zachránit alespoň zbylých 34 vozů.

Podle mluvčího ČD Radka Joklíka byla varianta s 80 vagonů maximalistická, dráhy prý s Rakušany nyní jednájí o nákupu „necelých čtyřiceti vozů“. „Tyto vozy bezprostředně potřebujeme pro zajištění provozu. Další strategie obnovy vozidlového parku bude záviset na rozhodnutí orgánů společnosti,“ uvedl Joklík. Jenže ve vedení ČD podle některých informací panuje z takového výsledku rozladění,

mluví se i o údajně neseriózním jednání Rakouských spolkových drah. Ty se vagonů zbavují díky stále většímu rozšíření rychlovlaků RailJet. Jsou to přitom stále kvalitní vozy pro rychlost dvou set kilometrů v hodině, jsou vybaveny vakuovými toaletami a přípojkou k internetu. Nepotřebují proto ani zásadní úpravy, mohou jít rovnou do provozu. Cenu pět milionů za kus odborníci považují za více než příznivou.

Vinu za ztrátu příležitosti nelze však zcela házet na České dráhy. Ty jsou jako národní dopravce při akvizicích nepružné z principu, neboť podléhají zákonu o veřejných zakázkách. Jančurovou výhodou je rychlé rozhodování a platba takřikajíc na dřevo. Při rakouských jednáních ale zřejmě využil prostředníka, což mohlo pro něho znamenat i vyšší cenu. Mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj nestandardní postup odmítá. „Vagony potřebujeme a koupili jsme je standardní cestou. O případných dalších zájemcích nic nevíme,“ sdělil Ondrůj. České dráhy v každém případě potřebují obnovit vozový park na vnitrostátních rychlicích a rakouský výprodej byl jednou z největších příležitostí.

27. 01. 2014 Fosforové vlaky už v létě nedostanou výjimku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/fosforove-vlaky-uz-v-lete-nedostanou-vyjimku-1055890>)

Břeclavská chemička Fosfa a kolejový dopravce AWT budou muset do půl roku vyřešit zásadní problém. Ministerstvo dopravy už podle informací deníku E15 nehodlá dále prodloužovat výjimku na přepravu nebezpečného fosforu z Kazachstánu. Týká se vagonů, které neodpovídají Řádu pro přepravu nebezpečných věcí (RID), závaznému i v Evropské unii. Takových vagonů je nyní zhruba dvacet procent z celkového počtu. Dopravce tak bude muset sehnat odpovídající vagony nebo omezit množství dováženého fosforu.

Původní výjimka vypršela s koncem loňského roku a ministerstvo s jejím prodloužením váhalo. Nakonec se skřípěním zubů a po projednání s Evropskou komisí povolilo provoz kazašských cisteren do konce června. „Jde o dobu nezbytně nutnou pro zajištění zbývajících přepravních prostředků v souladu s RID. Vydání výjimky na delší období jsme shledali jako neopodstatněné,“ uvedl mluvčí úřadu Martin Novák. Dopravce AWT s Fosfou v zádech přitom žádal výjimku na další tři roky pro 75 vagonů. Ministerstvo nakonec přes velký tlak povolilo vjezd na české území pouze 45 vagonům nespĺňujícím předpis. Stanovilo ale řadu podmínek, například omezení rychlosti, přepravu pouze v noci nebo prohlídku znalcem před započítáním a během přepravy.

Trasa fosforového vlaku vede jednou měsíčně z Petrovic u Karviné přes Bohumín a Přerov do Břeclavi. Žlutý fosfor by se měl podle tuzemských a unijních pravidel správně vozit v takzvaných nádržkových kontejnerech, nikoli v cisternách vyrobených v někdejší Sovětském svazu. „Zda bude možné tyto přepravy zajistit plně s využitím nádržkových kontejnerů, závisí na dostupnosti těchto kontejnerů na trhu,“ uvedl Petr Špetlák z AWT. Podle něj počet vyhovujících vagonů na trhu nedostačuje, a tak výjimky sovětským vagonům poskytuje i Německo a Polsko. Vyjádření Fosfy se deníku E15 nepodařilo získat. V živé paměti zůstává vykolejení fosforového vlaku firmy Kazfosfat na západě Ukrajiny v roce 2007, při němž se několik vagonů vzňalo a jedovatý mrak zamořil dvě desítky vesnic.

27. 01. 2014 Praha poprvé soutěží vlaky. Na deset let osloví jen tři firmy (S34)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/praha-vyhlasila-prvni-soutez-na-vlak-y-z-masarykova-nadrazi-do-cakovic-1en-eko-doprava.aspx?c=A140127_121552_eko-doprava_spi)

Po více než roce se na české železnici začíná soutěžit o to, kdo bude za veřejné peníze provozovat osobní vlaky. Soutěž na provoz linky S34 mezi Masarykovým nádražím a Čakovickými vypsala Ropid, organizace zřízená hlavním městem. Dosud bez jakékoliv soutěže na trase jezdí společnost KŽC Doprava se starými motorovými vozy řady 810. Cena je přitom vyšší, než za kterou například Liberecký kraj platí provoz moderních nízkopodlažních jednotek Siemens Desiro. "Zákon to sice nepožaduje, ale přesto v nejbližší době oslovíme i ostatní železniční dopravce, kteří v regionu působí nebo působili, a zjistíme, který z dopravců by požadoval nejnižší dotaci na této lince. Podle toho potom uzavřeme desetiletou smlouvu s jedním z dopravců," potvrdil mluvčí Ropidu Filip Drápal. Ropid osloví kromě KŽC Doprava také České dráhy a společnost Arriva vlaky, která se nedávno pokoušela přesvědčit Ropid, aby si začal objednávat jejich vlaky mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Neuspěla a vlaky stáhla. V Česku má však Arriva modernizované německé motorové vozy.

Provoz na lince je zajištěn do února

Ropid však nemá příliš mnoho času: smlouva s KŽC vyprší na konci února. Ostatní vlakové linky objednané Ropidem zůstanou i nadále bez soutěže a v provozu Českých drah. Jediným kritériem v soutěži má být cena. Podle Drápala budou už v nové smlouvě zpřísněné standardy kvality oproti zkušebnímu provozu. "Budeme požadovat například akustický i vizuální informační systém ve vlacích, aspoň částečnou bezbariérovost spojů," řekl Drápal. Tyto podmínky však zřejmě nebudou platit okamžitě, splnit je bude nutné do pěti let po podpisu smlouvy. "Standardy kvality pro tuto linku se nyní ladí," řekl Drápal. Dosud za kilometr platí Ropid zhruba 84 korun. Podle Drápala počet cestujících na lince roste. "Aktuálně přepraví linka více než 400 lidí denně a měsíc od měsíce toto číslo roste. V ranní špičce jsou spoje, které jezdí vytižené z 90 procent, takže si linka velmi rychle našla své cestující," upřesnil Drápal. O soutěžích na české železnici se zatím více mluví, než že by je někdo vypisoval. Vláda už loni v září schválila plán na další soutěže na rychlíkové tratě, ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák však výběrové řízení dosud nevyhlásil. Loni nevyhlásil soutěž ani žádný z krajů. Ročně přitom proteče objednávkami krajů a státu na vlaky přes 12 miliard korun.

28. 01. 2014 Prachař obmění vedení Českých drah. Jako první odejde Zelený

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prachar-obmeni-vedeni-ceskych-drah-jako-prvni-odejde-zeleny-1056176>)

Dny Dalibora Zeleného v čele Českých drah (ČD) jsou s největší pravděpodobností sečteny. Podle zdrojů deníku E15 si jej nepřeje nastupující ministr dopravy Antonín Prachař. Ten chce zároveň udělat zásadní obměny v řídicím výboru a dozorčí radě ČD. „Nebudu se vyjadřovat prostřednictvím médií k jakýmkoli personálním otázkám,“ uvedl nový ministr dopravy Prachař. Jenže při svých četných jednáních se zástupci rezortu se už nechal slyšet, že mu stávající generální ředitel Českých drah není po chuti. Klíčové čtvrtletní zasedání dozorčí rady drah, kde se podle původního plánu měla Zelenému schválit smlouva na další tři roky, už nemá tento bod na programu. Na schůzi míří jako nový ministr i Prachař. Spekuluje se o tom, že Zeleného by měl nahradit dosavadní výkonný ředitel ČD pro provoz Daniel Kurucz. Ten byl donedávna vysokým manažerem Agrofertu, kde se osvědčil. K Prachařovu mateřskému hnutí ANO tak má velmi blízko. Šéf hnutí Andrej Babiš navíc několikrát kritizoval současného šéfa drah za poslední vypsání tendry.

Zeleného hodila přes palubu už stará vláda

Zeleného problém tkví mimo jiné v tom, že vedle nové vládní garnitury jej fakticky „zařízla“ i ta stará, která jej do čela drah sama posadila. Novou manažerskou smlouvu s půlmilionovým měsíčním platem včetně všech odměn měl dostat už v polovině prosince. Tehdy ale odklad zařídil ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. Na následném jednání počátkem ledna zatrhl schválení smlouvy Žákův náměstek a předseda řídicího výboru ČD Lukáš Hampl. Zelený, kterému původní smlouva vypršela na Silvestra, se tak už několik týdnů vznášá ve vzduchoprázdnu.

Dozorčí rada ČD alespoň provizorně schválila Zelenému na leden třístatisícový plat. Kvůli konfliktu se zákoníkem práce budou zřejmě muset radní ve čtvrtek postavení Zeleného řešit. V úvahu připadá například provizorní smlouva na jeden nebo dva měsíce. Absurdním, avšak nikoli vyloučeným, scénářem může být i schválení původně navržené tříleté smlouvy. Pro Zeleného by tím následný vyhazov měl alespoň příjemnou tečku v podobě dvanáctiměsíčního odstupu.

Odboráři už šéfa odepsali

Zastáncem Zeleného je šéf dozorčí rady drah Zdeněk Žemlička. Podle něj se Zelený v čele drah osvědčil. „Já bych smlouvu chtěl odsouhlasit i navzdory novému ministrovi. Myslím si, že bychom měli jako dozorčí rada konat,“ řekl deníku E15 Žemlička. Naopak odboráři a jejich zástupci v radě už Zeleného podle všeho odepsali. „Myslím si, že dojde k personálním změnám, a to i na postu nejvyšším,“ uvedl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Je přitom známým faktem, že odbory v létě dosazenému řediteli nikdy nepřišly na chuť.

28. 01. 2014 Českým drahám loni opět přibylo cestujících

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-19404/>)

Služby národního železničního dopravce loni využilo o půl milionu více zákazníků než před rokem. České dráhy tak pokračují v trendu navzdory jarním povodním, které cestující v postižených oblastech z vlaků dočasně vyhnaly. „Meziroční srovnání s rokem 2012 je rovněž ovlivněno skutečností, že rok 2012 byl přestupný. I když jde jen o jeden den, představuje to 300 – 500 tisíc cestujících,“ říká

náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán. „Celkem jsme loni přepravili 169, 3 milionu zákazníků. Přepravní výkon se meziročně zvýšil o 17 milionů osobokilometrů.“ Růstový trend zaznamenávají České dráhy třetím rokem a dávají ho do souvislosti především s modernizací vozidlového parku a se zlepšováním služeb. Zákazníci přibývají zejména v dálkových a příměstských spojkách. Průměrná délka cesty je cca 41 kilometrů. „Významnou roli hraje také aktivní obchodní politika, akční nabídky a cílení produktů na konkrétní skupiny cestujících,“ dodává Michal Štěpán.

Podle nedávného průzkumu spokojenosti cestujících vnímají lidé České dráhy jako tradičního dopravce, kterého znají, cítí se s ním bezpečně, a který je doveze prakticky kamkoliv, kam potřebují. Na dotazník odpovídalo v průběhu roku 5253 cestujících. Silnou stránkou se v očích zákazníků stává personál a gastronomické služby. Obecně se míra spokojenosti cestujících Českých drah pohybuje kolem 80 %, ve spojkách jako je SC Pendolino, je to dokonce přes 90 %. Za největší problém považují dotazování zpoždění, které však dopravce ve většině případů nemůže ovlivnit.

28. 01. 2014 Vlaky až do centra Horního Slavkova? Pokud bude trať, kraj je objedná

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/260099-vlaky-az-do-centra-horniho-slavkova-pokud-bude-trat-kraj-je-objedna/>)

Aby jezdily vlaky až do centra Horního Slavkova, by chtěl Karlovarský kraj. Zavázal se, že pokud Správa železniční dopravní cesty opraví traťový úsek z místní části Kounice, kde dnes trať z Krásného Jezů končí, vlaky na něm objedná. SŽDC loni zprovoznila trať Krásný Jez – Kounice na žádost slavkovského výrobce nákladních vagonů. Karlovarský kraj se potom rozhodl, že bude o víkendech objednávat osobní vlaky. Po obnovené trati jezdily na okraj Horního Slavkova osobní vlaky loni v létě o víkendech a na letošní rok Karlovarský kraj opět objednal dopravu pouze na soboty a neděle od dubna do září. Krajské vedení uvažuje i o objednání více spojků. "Uvažujeme o rozšíření provozu na delší období a s větší frekvencí vlaků," uvedl náměstek hejtmána Petr Navrátil (ČSSD). Aby byly vlaky úspěšné, bylo by lepší, kdyby mohly jezdit až do centra Horního Slavkova. Na rozdíl od mnoha jiných měst má železnice ve Slavkově ideální podmínky, trať vede jen pár desítek metrů od náměstí. Případná oprava trati je ale záležitost Správy železniční dopravní cesty. Ta by nyní mohla o rekonstrukci železnice Kounice – Horní Slavkov začít uvažovat. "Rada Karlovarského kraje vyjádřila takzvaný veřejný zájem, v podstatě závazek, že pokud se trať opraví, budou na ní jezdit vlaky," upozornil náměstek hejtmána Petr Navrátil (ČSSD).

Víkendové vlaky do Kounic měly loni u cestujících velký ohlas. Kraj přitom k objednávce osobních vlaků zprvu přistupoval velmi obezřetně, jeho zástupci hovořili o zkušebním provozu, na který by již nemuselo nic navázat. Posléze ale pohled na slavkovské vlaky změnili. Zda se jim skutečně podaří prosadit obnovu dráhy až do slavkovského centra, ale závisí především na penězích, které státní správce kolejí bude mít. Rekonstrukce úseku dlouhého 1,6 kilometru totiž vyjde až dvakrát dražší než oprava šestikilometrové trati z Krásného Jezů do Kounic dokončená loni. Ve Slavkově jsou totiž dva mosty a tunel. Podle náměstka Navrátila chybějí na mnoha místech koleje, které rozkradli zloději kovů.

Přes Horní Slavkov vedla železniční trať od roku 1901, kdy rakouská Státní dráha prodloužila lokálku Nové Sedlo u Lokte – Loket až do Krásného Jezů. Propojila tak chebsko-karlovarskou trať s dráhou Mariánské Lázně – Karlovy Vary. Slavkovský úsek se ale stal jednou z obětí plošného škrtání regionální železniční dopravy v roce 1997, od té doby jezdily vlaky opět pouze po starším úseku do Lokte. Od loňského roku je trať z Krásného Jezů do Kounic obnovena vzhledem k zájmu zdejšího výrobce nákladních vagonů o její využívání. Letos po ní budou o jarních a letních víkendech jezdit čtyři páry vlaků denně, vesměs jako prodloužení trasy vlaků Rakovník – Krásný Jez.

28. 01. 2014 Mimořádná změna jízdního řádu od 3. února 2014

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/mimoradna-zmena-jr-14.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila na pondělí 3. února 2014 mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy. Na základě žádostí Českých drah a příslušných krajů dojde k úpravám v jízdě vlaků na celkem pěti železničních tratích.

Změny se týkají následujících regionálních spojků:

- Na trati 087 Česká Lípa – Lovosice bude vlak 6176 nově zastavovat ve stanici Žalhostice a dále byl upraven odjezd vlaku 6543 ze stanice Lovosice.

- Na trati 089 Varnsdorf – Seifhennersdorf byla uvedena do provozu nová zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour, na které zastavují všechny vlaky.
- Na trati 114 Postoloprty – Lovosice byl upraven příjezd vlaku 6543 do stanice Lovosice.
- Na trati 220 byly v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice a opačně zrušeny vlaky 8202, 8203, 8205 a v celé své trase pak vlaky 8210, 8232, 8235, 8237. Poloha vlaku 8234 byla posunuta o 12 minut později.
- Na trati 261 Svitavy – Žďárec u Skutče budou všechny vlaky nově zastavovat v Pomezí místo v Pomezí zastávce, kde budou projíždět.

S ohledem na převážně lokální úpravy menšího významu bude tato změna provedena pouze v jízdních řádech umístěných na nádražích a v internetových vyhledávačích. Pro běžné uživatele knižního jízdního řádu bude zveřejněna na internetových stránkách Správy železniční dopravní cesty a Českých drah. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích Českých drah.

29. 01. 2014 Na nástupištích chybí výpravčí, vlaky jezdí na červenou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-jezdi-na-cervenou-chybi-vypravci-dyv-/eko-doprava.aspx?c=A140128_212523_eko-doprava_vaz)

Množí se případy, kdy vlaky odjedou ze stanice, i když svítí červená. Loni jich bylo pětadvacet, dvakrát víc než o rok dříve. K žádné nehodě sice nedošlo, vlaky však měly i mnohahodinová zpoždění. Podle drážní inspekce za to může i omezení počtu výpravčích. Cestování po železnici je stále v tuzemsku mnohonásobně bezpečnější než po silnici. I vlaky však čím dál více ovlivňují chyby železničářů. Ukazují to statistiky Drážní inspekce za loňský rok v počtech projetí na červenou. Inspektoři kromě nepozornosti strojvedoucích upozorňují i na problém redukce počtu výpravčích, kteří chodí k vlaku a dávají signál, že může vlak odjet.

Ve stanicích výpravčí sice dál sedí, ale podle předpisů už nemusí vycházet na nástupiště. "Chybí tak dvojitá kontrola," vysvětlil mluvčí drážní inspekce Martin Drápal. Podle něj je řešením lepší technické zabezpečení, které by vlak v případě chyby strojvedce samo zastavilo. "Jedná se o vlaky, jejichž rychlost bývá vyšší, tudíž se toto pochybení hůře eliminuje a následky mohou být větší," řekl Drápal, podle kterého jsou loňská čísla varující. Podle něj je případů ve skutečnosti více, často si však strojvedoucí uvědomil svoji chybu a okamžitě zastavil ještě před návěstidlem, lidově označovaném jako semafor. Celkový počet projetí vlaků na červenou stoupl na 55. Drážní inspekce ještě eviduje chyby při posunování, kde došlo k nepatrnému poklesu. Jde však o případy, kdy se vlak pohybuje nízkou rychlostí.

Strojvůdci jsou nepozorní, jejich práce je stále náročnější

Podle šéfa Federace strojvůdců Jindřicha Hlase nemají tato projetí na červenou žádný společný jmenovatel. "Zabývali jsme se tím, ale stává se to zkušeným i nezkušeným strojvůdcům," říká Hlas. Podle něj může být hlavním důvodem nesoustředěnost, rozhodně ne neznalost předpisů. "Strojvůdci musí myslet na čím dál více věcí, nejen v práci. Za službu vystřídají třeba tři lokomotivy, jsou rozlitanější," vysvětluje možné příčiny Hlas. Drážní inspekce však vidí příčinu i v tom, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v řadě stanic zrušila přítomnost výpravčího přímo u vlaku a pokyn k odjezdu dostává strojvedoucí jen díky návěstidlu, případně pokynu vlakvedoucího. "Dříve musel dostat strojvůdce pokyn od výpravčího, dnes je jen na něm, zda se rozjede," řekl Drápal za inspektory. Výpravčí je přítom ve stanici fyzicky přítomen, ale nemusí chodit z kanceláře.

Podle Drážní inspekce jsou problematické hlavně tratě, kde chybí dostatečné zabezpečovací zařízení. "Provozovatel dráhy odstranil bezpečnostní pojistku tvořenou výpravčím a tu nijak nenahradil," napsala například Drážní inspekce do protokolu ke květnové události v Kunovicích-Loučce, kde vlak projel na červenou. Inspekce doporučila, aby výpravčí dál chodili k vlakům až do doby, než se na trati objeví lepší zabezpečení, které by bylo schopné vlak zastavit hned po chybě.

V sedmi případech se výpravčí na nástupiště vrátili

Na dráze přitom aktuálně pracují dva druhy výpravčích, kterých je celkově přes čtyři tisíce. Zhruba 1 400 výpravčích nosí červené čepice a mají chodit ze své kanceláře i na nástupiště. Podle mluvčího SŽDC Pavla Tesáře mají na starosti "sledování jízdy vlaků a styk s cestující veřejností". Neznamená to však, že musí vždy i přímo výpravkou dávat strojvedoucímu pokyn k odjezdu. Zbytek jsou výpravčí, kteří nemusí z kanceláře vyjít a vlakům dávají povolení k odjezdu jen signalizací na návěstidle. To jsou takzvaní modří výpravčí. SŽDC od loňského prosince v osmi stanicích zrušila výpravu vlaků výpravčím, do sedmi stanic ji naopak znovu zavedla. "Došlo k tomu po přehodnocení místních

podmínek," vysvětlil Tesař. Podle něj nejsou mimořádné události chybou SŽDC. "Příčinou vzniku mimořádné události byla ve všech případech nepozornost, tedy selhání lidského činitele. Červená na návěstidle vždy znamená pro strojvedoucího zákaz další jízdy," řekl Tesař.

30. 01. 2014 Jančura chystá žalobu na České dráhy, chce vymáhat škodu 700 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancura-chysta-zalobu-na-ceske-drahy-chce-vymahat-skodu-700-milionu-1056942>)

Léta se vlekoucím sporem železničních dopravců na trati Praha – Ostrava se bude muset zabývat soud. Majitel společnosti RegioJet Radim Jančura chystá žalobu na České dráhy o náhradu škody, kterou vyčíslil ke konci loňského roku zhruba na 700 milionů korun. Jančura to uvedl v rozhovoru pro deník E15. Dráhy podle něj zapříčinily škodu tím, že po nástupu RegioJetu na trať výrazně snížily ceny. „Dominantní firma nesmí být pod svými náklady, aby nekomplikovala vstup nových soutěžitelů, kteří chtějí její dominanci rozbít,“ doplnila právní zástupkyně firmy Markéta Jančurová. Žaloba poputuje na soud v létě. Jančura přitom už déle než tři roky čeká ve stejné kauze na výrok Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Ten by mu v případě příznivého vývoje mohl dodat pro soudní spor munici – žaloba však bude podána v každém případě.

Postup ČD a nečinnost ÚOHS stojí podle Jančury za tím, že žluté vlaky ve směru na Ostravsko jsou stále ztrátové, což hatí i nový projekt linky Praha – Hamburk. Ten vyžaduje investici zhruba tři miliard korun. „Pokud bude prodělávat Ostrava, nikdo nám takové peníze na Hamburk nepůjčí,“ zdůraznil Jančura. Na rozjezd linky do Hamburku by prý přitom stačilo rychlé rozhodnutí ÚOHS. „Pokud úřad velmi brzy, řekněme do konce března, nerozhodne o Ostravě a nebude hlídat dominanty, aby svého postavení nezneužívaly, tak nebude nikdy Berlín a Hamburk,“ doplnil Jančura. Závazný termín rozjezdu žluté linky do severního Německa je přitom prosinec 2015. To by se prý dalo ještě stihnout, mezi řádky lze ale vyčíst, že Jančura už s tímto projektem příliš nepočítá. Soustředit se chce spíše na další linky v českých zemích a na Slovensku. Rovněž proto nedávno nakoupil v Rakousku 45 ojetých vagonů, za které včetně rekonstrukce zaplatí necelou půl miliardu korun. Tu si půjčil od banky. Problém by neměly činit ani lokomotivy. „Máme zdroj, u něhož si můžeme pořídit další lokomotivy na rychlost 160 kilometrů v hodině,“ sdělil dopravce. Ještě v únoru chce písemně nabídnout ministerstvu dopravy převzetí některých spojů, na kterých dnes jezdí dotované vlaky Českých drah. „Stát takovou nabídku nemůže odmítnout, nemůže platit dotace, když je někdo ochoten tu linku provozovat bez dotací. Pan ministr Prachař ví, že přijdu,“ uvedl Jančura. O jaké linky má zájem, ale nesdělil. V tuzemsku či na Slovensku zřejmě skončí i nové vagony, které si RegioJet nechává vyrobit v Rumunsku pro Hamburk. Ačkoli firma původně počítala se 73 novými vozy, v případě krachu hamburského projektu zůstane jen u deseti, jež se už vyrábějí.

Na Slovensku se daří vydělávat

Jedinou dotovanou linkou RegioJetu je slovenská relace Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Loni ji využilo 1,76 milionu cestujících, meziročně o půl milionu více. Podle mluvčího firmy Aleše Ondrúje loni vykázal RegioJet na Slovensku – na rozdíl od Česka – zisk v řádech desítek tisíc eur. „Je to přiměřený zisk pro zdravé podnikání. Firma jej může investovat do dalšího rozvoje služeb a zaměstnanců,“ uvedl Ondrúj.

30. 01. 2014 Karlovarský kraj má všechny nové motoráky, nahradily hlavně elektrické vlaky (řada 844)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/260372-karlovarsky-kraj-ma-vsechny-nove-motoraky-nahradily-hlavne-elektricke-vlakly/>)

Velký krok k moderní železnici má za sebou Karlovarský kraj. Na 85 procentech spojů v regionu se cestující setkají s vlaky, které byly vyrobeny v posledních letech nebo alespoň prošly zásadní rekonstrukcí. České dráhy přispěly k obměně motorovými jednotkami Regioshark – ze série určené pro Karlovarský kraj dnes převzaly poslední. Má to ale svoji daň, motoráky jezdí především po hlavních elektrizovaných tratích – již léta (dříve pronajaté z Německa) zajíždějí z Chebu do Mariánských Lázní, nově i do Karlových Varů. Osm dvoučlankových motorových jednotek, které ČD pro provoz v Karlovarském kraji zakoupily, se sice nemusí zdát jako vysoký počet, dopravce s nimi ale chce obsloužit množství tratí. Podle krajského ředitele drah Vladimíra Omelky budou jezdit z Chebu do Aše i Lubů, z Karlových Varů do Johannegeorgenstadtu (tam ale jen na jednom páru vlaků), ale také na hlavních tratích Cheb – Mariánské Lázně a Cheb – Karlovy Vary. Motoráky tak budou jezdit pod trolejemi. Dráhy jsou však přesvědčeny, že je to v případě nevelkého regionu

výhodnější, než kdyby objednaly nové motoráky i elektrické soupravy, jak to udělaly například ve větším Ústeckém kraji. "Mají univerzální použití, a tak je můžeme nasadit na tratě, kde mohou jezdit až stovacetikilometrovou rychlostí, tak na malé regionální tratě," charakterizoval Vladimír Omelka jednotky Regioshark.

Kromě Regiosharků jezdí v kraji také rekonstruované jednotky Regionova a také jejich poněkud odlišný klimatizovaný "bratranec", kterého pro trať z Mariánských Lázní do Karlových Varů zakoupila společnost GW Train Regio a také motorové soupravy Regioshuttle a Desiro německého dopravce Vogtlandbahn. Náměstek hejtmána Petr Navrátil: "Obměna většiny kolejových vozidel Českých drah na tratích v našem regionu je pro cestující velmi příjemným signálem o zvyšující se kvalitě přepravy. Komfortní cestování a zároveň zkrácení přepravních časů by v budoucnu mohlo příznivě ovlivnit počty lidí, kteří zatím dopravu po železnici využívají." Elektrické vlaky jezdí v kraji především jako rychlíky, v regionální dopravě jde o jednu soupravu (lokomotiva s klasickými vozy z 80. let) na páru nejvytíženějších spojů v pracovní dny. Zřejmě se to nezmění. Dráhy nákupem Regiosharků naplnily podmínku modernizace vozového parku, pod kterou jim Karlovarský kraj před čtyřmi lety přidal desetiletou smlouvu na zajištění základní dopravní obsluhy.

Že osm Regiosharků v kraji zůstane a při nejbližší příležitosti je ČD nepřestěhují jinam, kde se budou chtít pochlubit novými vlaky, zajišťuje nejenom smlouva na zajištění dopravy, ale také způsob, kterým byl nákup financován. Karlovarský kraj drahám zprostředkoval evropskou dotaci z Regionálního operačního programu Severozápad – pokryla 40 procent z celkové ceny 510 milionů korun. Vlaky by v kraji měly zůstat i po roce 2019, kdy vyprší smlouva s ČD. "O tom, jestli ji prodloužíme nebo vozy v případě výběrového řízení přejdou na jiného dopravce, teprve jednáme," řekl náměstek karlovarského hejtmána Petr Navrátil (ČSSD).

Soupravy, které dráhy označují jako Regioshark, vyrábí polská strojírna PESA Bydgoszcz jako řadu 223M Link, ve výrobním programu je také jednočlánková a tříčlánková verze. ČD byly první společností, která typ Link objednala, následovala ji například německá společnost Regentalbahn, která provozuje dopravu v česko-bavorském pohraničí. Největší objednávku (na 470 kusů) ale posléze učinil německý národní dopravce DB. Ve verzi pro ČD mají jednotky 120 míst k sezení (z toho devět v první třídě), maximální rychlost 120 km/h a jsou vybaveny wi-fi zesilovačem. Dráhy objednaly celkem 31 jednotek, kromě Karlovarského kraje jezdí také v Ústeckém, Plzeňském a Zlínském kraji.

30. 01. 2014 Nový ministr dopravy Antonín Prachař převzal úřad

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Novy_ministr_dopravy_Antonin_Prachar_prevzal_urad.htm)

Premiér Bohuslav Sobotka uvedl do úřadu nového ministra dopravy Antonína Prachaře. Oficiální akt se uskutečnil ve čtvrtek 30. ledna. Ministr dopravy při nástupu nastínil své strategické priority a zmínil aktuální úkoly, které jej od první chvíle v resortu čekají. „Prioritou je výstavba infrastruktury. Jsme tranzitní země a přes nás by se měla odvíjet podstatná část tranzitu, protože je to příjem do státního rozpočtu. Naše dálniční i železniční síť není napojena na hlavní evropskou síť a spousta dodavatelů nás objíždí. Na to se musíme soustředit a vypsat příslušná výběrová řízení,“ uvedl ministr Prachař. Nastupující ministr upozornil, že se chce seznámit s přípravou dostavby dálnic a učinit vše proto, aby stavební práce mohly co nejdříve pokračovat.

Mezi okamžité vládní úkoly zařadil legislativní analýzu. „Potýkáme se se změtí zákonů a první úkol ze zasedání vlády je prověrka legislativního procesu, analýza toho, co v legislativním plánu je, analýza toho, co z něho chceme vyhodit ven a na druhou stranu toho, co bychom tam v dohledné době velmi rádi dali,“ sdělil ministr. Neodkladná je ještě příprava další etapy pro výběr mýta od roku 2016. „Do deseti dnů musíme předložit vládě materiál týkající se složení řídicího výboru,“ upozornil Prachař. Ministr se chce také co nejdříve zabývat situací v klíčové podřízené organizaci Ředitelství silnic a dálnic. Setká se proto s generálním ředitelem ŘSD Pavlem Kočicou a probere s ním aktuální agendu včetně personálních otázek.

30. 01. 2014 Zelený v čele ČD nejspíš skončí, má smlouvu jen do konce února

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleny-v-cele-cd-nejspis-skonci-ma-smlouvu-jen-do-konce-unora/1037110>)

Dalibor Zelený v čele Českých drah zřejmě v nejbližší době skončí. Dozorčí rada mu na doporučení nového ministra dopravy Antonína Prachaře (ANO) prodloužila manažerskou smlouvu jen do konce

února. ČTK to dnes řekl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša. Prachař na zasedání oznámil, že má v úmyslu obměnit řídicí výbor a jeho prostřednictvím i dozorčí radu, která Zeleného do čela ČD zvolila. "Rozhodnutí dozorčí rady prodloužit tento termín o měsíc je velmi moudré," reagoval na rozhodnutí rady Prachař.

Řídicí výbor Českých drah je nutné vyměnit kvůli personálním změnám na místech náměstků na ministerstvu dopravy, uvedl v České televizi Prachař. Dnes odvolal dva náměstky Jaroslava Demla a Lukáše Hampla. Náměstky na ministerstvu by kromě dříve uvedených jmen Milana Ferance a Kamila Rudoleckého měli doplnit bývalý šéf Ředitelství vodních cest Miroslav Šefara a vládní zmocněnec pro Galileo Karel Dobeš, řekl. Právě odvolaný náměstek Hampl je předsedou řídicího výboru ČD. Spolu s ministrem financí a šéfem hnutí ANO Andrejem Babišem plánuje Prachař přinést na jednání vlády návrh na novou podobu výboru, ten následně nominuje dozorčí radu. Dozorčí rada rozhoduje o jmenování představenstva v Českých drahách.

Zelený s prodloužením smlouvy na dobu neurčitou neuspěl už na předchozím zasedání dozorčí rady začátkem ledna. Tehdy mu kontrolní orgán obdobně prodloužil smlouvu jen do konce měsíce. Do čela Českých drah nastoupil po rozsáhlé personální výměně původního managementu, kterou krátce po svém nástupu prosadil bývalý ministr Zdeněk Žák (SPOZ). Tehdy z vedení ČD musel odejít jejich dlouholetý šéf Petr Žaluda, kterému Žák vyčítal přílišné zadlužení společnosti.

Dozorčí rada dnes schválila manažerský plán společnosti pro letošní rok. Počítá s provozním ziskem před úroky a zdaněním EBIT ve výši 24 milionů korun. Za rok 2012, kdy ČD naposledy zveřejnily celoroční výsledky, skončil tento ukazatel ve ztrátě 218 milionů korun. Plánovaný výsledek ČD dosáhnou tehdy, když se uhradí všechny smluvní závazky od objednatelů a firma realizuje masivní úspory, dodal mluvčí společnosti Radek Joklík.

Vizitka Dalibora Zeleného (56):

Datum a místo narození: 2. června 1957 v Jihlavě

Vzdělání: Vysoká škola dopravy a spojů v Žilině

Současné funkce: generální ředitel a předseda představenstva Českých drah (obojí od července 2013), předseda dozorčí rady ČD Cargo (od září 2013).

Kariéra: po vysoké škole začal pracovat na železnici, mimo jiné jako výpravčí; v 90. letech vedl obchodně-přepravní ředitelství Českých drah v České Třebové; od října 1995 do února 1997 byl náměstkem ministra dopravy pro železnice, později působil jako poradce generálního inspektora ČD; ředitelem ČD již byl od září 1998 do března 2003; od října 2006 do dubna 2008 vedl společnost Železnice SR, která má na Slovensku na starosti správu železniční infrastruktury; před návratem do ČD působil jako konzultant evropských projektů.

Členství v politických stranách: v letech 1993 až 1997 byl členem ODS; na podzim 2010 byl zvolen jako neustraník na kandidátce ČSSD do zastupitelstva České Třebové.

Ostatní:

- Jako šéf Českých drah v letech 1998 až 2003 prožil mj. transformaci firmy ze státní organizace na akciovou společnost, podepsal i dodatek smlouvy na nákup Pendolin, což později prošetřovala policie. Zelený jakákoli podezření odmítl a policie na jaře 2007 vyšetřování odložila s tím, že nebyl spáchán žádný trestný čin.

- Koncem roku 2002 se v tisku objevila informace, že Zelený získal luxusní byt od společnosti Step, které dráhy předtím prodaly lukrativní pozemky v Libni. Podezření z korupčního jednání Zelený odmítl.

- Podruhé nastoupil do čela Českých drah loni v létě, tedy krátce po rozsáhlé personální výměně původního managementu, kterou po svém nástupu prosadil tehdejší ministr dopravy Zdeněk Žák (SPOZ). Z vedení ČD tehdy musel odejít dlouholetý šéf firmy Petr Žaluda, kterému Žák vyčítal přílišné zadlužení společnosti.

- Po nástupu do čela ČD loni v červenci Zelený řekl, že dráhy musí především zastavit své zadlužování a současně musí zajistit obnovu zastaralého vozidlového parku, zejména na méně vytížených rychlíkových tratích v osobní dopravě. V nákladní dopravě žádal posílit obchodní oddělení ČD Carga a prověřit možnost spojení s jeho slovenským protějškem ZSSK Cargo.

- V polovině prosince 2013 konstatovala dozorčí rada ČD, že je se Zeleného prací spokojena a za uplynulých pět měsíců mu přiznala odměny tři čtvrtě milionu korun. Zároveň mu však odmítla prodloužit manažerskou smlouvu. Od začátku letošního roku má proto Zelený pouze překlenovací kontrakt. Dnes mu dozorčí rada ČD na doporučení nového ministra dopravy Antonína Prachaře prodloužila manažerskou smlouvu jen do konce února.

- Tento týden se v souvislosti s jmenováním nové vlády v tisku objevila informace, že Zeleného má v čele ČD nahradit jeho dosavadní náměstek Dalibor Kurucz. Podle úterní Mladé fronty Dnes už byl Kurucz na schůzce s Andrejem Babišem, šéfem hnutí ANO, které nominovalo ministra dopravy.

31. 01. 2014 Místo cyklostezky ze Slavonic do Rakouska by místní chtěli koleje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/260526-misto-cyklostezky-ze-slavonic-do-rakouska-by-mistni-chteli-koleje/>)

To, co začalo s koncem druhé světové války, se teď chystá dokončit hornorakouská vláda – nadobro ukončí veškeré naděje na obnovení železniční dopravy na hraničním přechodu Slavonice-Waldkirchen. Vlaky přes hranice nejezdí od konce druhé světové války, stále ale je možné přeshraniční úsek obnovit. Definitivní konec by tak učinila až cyklostezka, již chtějí Rakušané postavit. Proti tomu protestovaly u hranic desítky lidí z obou stran. Tvrdí, že by železnice našla využití – mohla by se na ni přenést například doprava dřeva, která dnes zatěžuje místní silnice.

Trať z Kostelce do Schwarzenau – tedy spojka hlavních tratí Vídeň–Cheb (Dráha císaře Františka Josefa) a Domažlice–Trenčianska Teplá (Českomoravská transverzální dráha) – byla v provozu od roku 1903, ovšem po roce 1945 doprava v přeshraničním úseku ustala. V 50. letech potom dráhu přetřela železná opona a vojáci vytrhali koleje. Iniciativy po roce 1989 nedosáhly obnovy, ačkoli se několikrát hovořilo i o termínech zprovoznění. Horní Rakousko, které převzalo celou trať ze Schwarzenau přes Waidhofen do Waldkirchenu od Rakouských spolkových drah, ale považuje i existující část trati za prodělečnou a dopravu na ní už neobjednává. Postupně ji chce nahradit cyklostezkou, začít by se mělo mezi Waldkirchenem a Slavonicemi. Dvakrát sice již zahájení stavby odložila, až ale začne, asfalt definitivně pohřbí úvahy o obnovení přeshraničního železničního spojení. "Pokud se zruší stávající těleso a udělá se tam nějaká nová umělá stavba, těžko se potom bude obnovovat," vysvětlil jihočeský krajský ředitel Českých drah Jiří Kafka.

Na opuštěném waldkirchenském nádraží proto dnes proběhl pokus aktivistů z obou stran hranice rozhodnutí ještě zvrátit. Chtěli by, aby přes hranice vlaky opět jezdily, cyklostezku považují za omyl. "Je to chybný plán, rušení železnice má negativní vliv na celý region," podotkla mluvčí aktivistů Christa Binderová. Podle lidí ze Slavonic, kteří protest podpořili, by obnovení trati uvítali. Chtěli by, aby se na ni přestěhovala nákladní doprava z místních silnic. "Tranzitní přeprava, především dřeva, by mohla jet po železnici," upozornila Martina Havlíčková, která proti kamionové dopravě sepsala i petici. Jiří Beneš ze sdružení Volba pro Slavonicko potom upozornil, že cyklostezka nemusí vést po starém železničním tělese, a navždy tak znemožnit obnovu trati. Podle starostů z obou stran hranice ale protesty přicházejí pozdě. Projekt cyklostezky má zelenou. "Rakouská strana je rozhodnuta, že nebude řešit železniční provoz v naší oblasti," řekl slavonický starosta Josef Urban (KSČM). Ačkoli chtějí aktivisté v protestech proti cyklostezce ještě pokračovat, vlaky tak už nejspíš nikdy nedojedou dále než do Slavonic.
