

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2014

OBSAH

03. 03. 2014	STARONOVÁ REŠICA SE PO DVOU LETECH VRÁTÍ NA OSOBLAŽSKOU ÚZKOKOLEJKU	3
03. 03. 2014	VLAKY DO OSTRAVY PRODĚLÁVAJÍ. LEO EXPRESS PROTO ZVAŽUJE LINKU DO KOŠIC.....	3
06. 03. 2014	DO SRPNA PŘEDLOŽÍ MINISTERSTVO PLÁN NA OTEVŘENÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU.....	3
06. 03. 2014	PLZEŇSKÝ KRAJ CHCE OD ROKU 2015 VÝRAZNĚ OMEZIT NEVYUŽITÉ VLAKY.	4
06. 03. 2014	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – NEMANICE	5
07. 03. 2014	MINISTR PRACHAŘ PODPOŘIL PŘEVOD NÁDRAŽÍ NA SŽDC.....	6
09. 03. 2014	STÁT CHYSTÁ KONCEPCI VEŘEJNÉ DOPRAVY, KLADE PŘITOM TŘASKAVÉ OTÁZKY	6
10. 03. 2014	VLAKOVOU BITVU MEZI PRAHOU A OSTRAVOU ŘEŠÍ BRUSEL.....	7
10. 03. 2014	REVITALIZACE TRATI BŘECLAV – ZNOJMO SE PLÁNUJE NA PŘÍŠTÍ ROK.....	7
10. 03. 2014	ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU K 7. 4. 2014.....	8
11. 03. 2014	PŘÍLIŠ SENZAČNÍ BRUSEL. HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ SE UŽ NEHODÍ.....	8
12. 03. 2014	PŮJČOVÁNÍ HISTORICKÝCH LOKOMOTIV SE NADŠENCŮM KOMPLIKUJE.....	9
12. 03. 2014	OPRAVU PODEMLETÉ TRATĚ U KŘÍŽAN STAVBAŘI DOKONČÍ AŽ S KONCEM ČERVNA	9
13. 03. 2014	TRABLE SE ZÁKONEM: ZÁKLADNÍ JÍZDENKY ČD JAKO DAŇOVÝ DOKLAD UŽ NESTAČÍ	10
14. 03. 2014	POLSKÉ VLAKY PO NĚMECKU DOBÝVAJÍ ITÁLII (PESA BYDGOSZCZ).....	10
14. 03. 2014	ČESKÉ DRÁHY DOSTALY OD ÚOHS POKUTU 25 MILIONŮ KORUN (RAILJET)	10
14. 03. 2014	NOVÉ NÁDRAŽÍ VE VARECH JEN TAK NEBUDE. VŠE BRZDÍ TAHANICE O MAJETEK	12
14. 03. 2014	VÁLKA Z KOLEJÍ PŘEŠLA I DO ODŠKODNĚNÍ PASAŽÉRŮ. ČD VYPLATILY PŘES MILION	12
14. 03. 2014	NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ NA DLOUHO KONČÍ, VLAKY POJEDOU ZE ZASTÁVKY.....	14
16. 03. 2014	DOBŘÁ ZPRÁVA PRO TURISTY I RAMZOVOU: VLAKY ZDE BUDOU DÁL ZASTAVOVAT	14
16. 03. 2014	VÍTR ZKOMPLIKOVAL PROVOZ NA NĚKOLIKA TRATÍCH, VŠUDE SE UŽ JEZDÍ..	14
17. 03. 2014	RYCHLEJI NA VYSOČINU. STÁT INVESTUJE DO TRATĚ NA HLINSKO MILIARDU (PARDUBICE – ŽDÍREC NAD DOUBRAVOU).....	15
19. 03. 2014	NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ OŽIJE KULTUROU (PRAHA-ŽIŽKOV).....	15
19. 03. 2014	ŘÍDÍCÍ VÝBOR OBMĚNIL PĚT ČLENŮ DOZORČÍ RADY ČESKÝCH DRAH	16
19. 03. 2014	NA JINDŘICHOVRADECKÉ ÚZKOKOLEJCE ZKOUŠEJÍ NOVÉ MOTOROVÉ VOZY (M 27).....	16
20. 03. 2014	VLAKEM Z OSTRAVY DO PRAHY ZA DVĚ HODINY? K TRATI UŽ JSOU PŘIPOMÍNKY.....	17
20. 03. 2014	SKANSKA ZMODERNIZUJE ŽELEZNIČNÍ UZEL V PLZNI ZA 1,7 MILIARDY KČ (UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA).....	18

24. 03. 2014	VLÁDA MĚNÍ HLÍDAČE ŽELEZNICE. VŠECH SEDM ČLENŮ SPRÁVNÍ RADY ŠZDC KONČÍ	19
25. 03. 2014	JANČURA NABÍZÍ STÁTU, ŽE NAHRADÍ ČD NA TRATI NA SLOVENSKO. BEZ DOTACÍ	19
25. 03. 2014	ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZNOVU ŘEŠÍ, JAK SI ČD PRONAJALY RAKOUSKÉ LOKOMOTIVY	19
25. 03. 2014	DOPRAVA LETOS VYPÍŠE ZAKÁZKY ZA 54 MILIARD, PŘEDEVŠÍM NA ŽELEZNICI.....	20
26. 03. 2014	TUTO NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE 13 NOČNÍCH VLAKŮ ČESKÝCH DRAH (30. BŘEZNA 2014).....	21
27. 03. 2014	MOTORÁKY BUDOU JEZDIT DO ČAKOVIC BEZ SOUTĚŽE. ROPID SE BÁL SPORŮ (S34 PRAHA MASARYKOVO N. - PRAHA-ČAKOVICE).....	22
27. 03. 2014	NA ČESKÉ KOLEJE POPRVÉ VYRAZILY VAGONY S DĚTSKOU HERNOU (REGIOJET).....	22
27. 03. 2014	VLAKOVÁ TRATĚ PŘES POLSKO MÁ NAMÁLE. OPĚT BOJUJE O PŘEŽITÍ (MIKULOVICE – GLUCHOŁAZY – JINDŘICHOV VE SLEZSKU).....	23
27. 03. 2014	ŽELEZNICE V POČTU PŘEPRAVENÝCH OSOB DOTAHOVALA NÁSKOK AUTOBUSŮ	24
27. 03. 2014	DRÁHY OPRÁŠILY ESMERALDU, BUDE Z NÍ VLAK PRO DĚTI (812.613+912.001, CYKLOVLAK OKOŘ)	24
27. 03. 2014	MILIONY, NEBO JEDNA KORUNA? CENA VYPRODÁVANÝCH LOKÁLEK BUDE KLESAT.....	25
28. 03. 2014	DRÁHY ZLEVNÍ JÍZDENKY NA VÍKEND. SLEVOU DAJÍ JEN PO ZAVOLÁNÍ ČI NAPSÁNÍ (SKUPINOVÁ VÍKENDOVÁ JÍZDENKA)	25
29. 03. 2014	KRAJE TRESTAJÍ ZA ZPOŽDĚNÍ I ZA HORŠÍ VLAKY. OD DRAH ŽÁDAJÍ 34 MILIONŮ	26
30. 03. 2014	ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU NA KAČEROVĚ POSTAVÍ METROSTAV ZA 17 MIL. KČ.	26
30. 03. 2014	OMLAZOVACÍ KÚRA ČESKÝCH DRAH POKRAČUJE. STÁŘÍ VLAKŮ KLESLO O DVA ROKY.....	27
31. 03. 2014	KRAJE NECHTĚJÍ ZTRATIT VLIV NA REGIONÁLNÍ VLAKY, O SLOVO SE HLÁSÍ STÁT.....	27
31. 03. 2014	V BRITÁNII PADNE REKORDNÍ TREST ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ, ŽELEZNICE ZAPLATÍ DVĚ MILIARDY	28
31. 03. 2014	VE VLACÍCH Z OLOMOUCE DO HRUBÉ VODY ZAČÍNÁJÍ PLATIT JÍZDENKY MHD (OD 1. DUBNA 2014)	28

03. 03. 2014 Staronová Rešica se po dvou letech vrátí na osoblažskou úzkokolejku

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/legendarni-lokomotiva-resica-osoblazska-uzkokolejka-pdo-ostrava-zpravy.aspx?c=A140303_114205_ostrava-zpravy_itu)

Milovníci historických parních vlaků se mohou těšit, že na úzkokolejce mezi Třemešnou a Osoblahou začne po dvou letech znovu jezdit legendární lokomotiva Rešica. Počasí už sice připomíná jaro, ale na sezonu si návštěvníci musí počkat do začátku května. První turistický parní vlak na této trati vyjede 8. května. Rešica si tak odbude comeback a začne v předem vyhlášených termínech znovu jezdit a tahat historické vagonky. "Letos připomene deset let provozu turistických parních vlaků na Osoblažce. Rešica totiž v listopadu 2004 zahájila turistický provoz parních vlaků," připomněl předseda Klubu přátel osoblažské úzkokolejky David Chovančík. Dodal, že na parní lokomotivě se nyní ještě pracuje. Všichni ale podle něho pevně věří tomu, že všechno dobře dopadne a Rešica vyjede znovu na trať. Lokomotiva prochází opravou, jelikož na ní do roku 2009 "ležel" kompletní provoz parních vlaků. "V témže roce ale na trať dorazila z Rakouska parní lokomotiva s efektním modrým nátěrem zvaná Malý štokr, která v současné době zajišťuje provoz parních vlaků. Zároveň je silnější a utáhne více vagonků než Rešica," porovnal obě lokomotivy Chovančík. Na návrat populární lokomotivy se těší i děti. "Kdysi jsme s dětmi byli na zámku ve Slezských Rudolticích a nejvíce je nadchla právě jízda vláčkem. Už teď nám doma kreslí obrázky s mašinkami a ptají se, kdy se tam zase vydáme na výlet," poznamenala maminka dvou malých dětí Ilona Peterková z Opavy. Na Osoblažsko se prý vydají o letních prázdninách.

**03. 03. 2014 Vlaky do Ostravy prodělávají. Leo Express proto zvažuje linku do Košic**

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-zvazuje-linku-do-kosic-dtb-eko-doprava.aspx?c=A140303_174403_eko-doprava_suj)

Černé vlaky Leo Express mohou od příštího jízdního řádu začít jezdit poprvé na Slovensko nebo také do Ústí nad Labem. Soukromý železniční dopravce začíná hledat jiné trasy, kde není tak napjatý konkurenční boj jako mezi Prahou a Ostravou. Leo Express už podal žádost o kapacitu na slovenské železnici. "Nejsme ještě definitivně rozhodnutí, ale je to jedna z variant, kterou vážně řešíme," řekl majitel a šéf firmy Leoš Novotný. Podle něj by jednotky Stadler Flirt mezi Prahou a Košicemi jezdily dvakrát denně každým směrem, cesta by trvala celkem 7 hodin a 21 minut. Trasa by vedla přes Ostravu. Leo Express zatím řeší i způsob podnikání na Slovensku. Buď bude jezdit sám na vlastní riziko, nebo bude spolupracovat s tamějším národním dopravcem ŽSSK. "Hledáme trasy, kde dosud není taková konkurence a ne tolik deformované ceny," vysvětlil Novotný. Podle něj je slovenský úsek mimořádně zajímavý i proto, že jde o páteřní trasu, kde dosud žádný soukromý dopravce nepůsobí.

Mezi Prahou a Košicemi zatím jezdí čtyři přímé vlaky Českých drah, tři z toho jezdí přes noc. Leo Express by jezdil přes den. I když jsou původně jednotky Stadler Flirt určené hlavně pro příměstskou dopravu, podle Novotného nebudou mít cestující problém v nich strávit i přes sedm hodin. Zvažuje ale, že například čtyřsedačky, kde není mnoho prostoru pro nohy, vyčlení pro rodiny. Podle Novotného zatím nepadlo definitivní rozhodnutí, ve hře jsou i jiné varianty, například více spojů, které by zajížděly do Starého Města u Uherského Hradiště. Zatím tam Leo Express vypravuje jeden pár spojů denně. Jednou ze zvažovaných variant je i spojení Prahy a Ústí nad Labem.

Leo Express vstoupil na trh na sklonku roku 2012. Firma skončí za loňský rok ve ztrátě. Podle Novotného se ale už ve druhém pololetí firma bez započítání nákladů na odpisy a úroky (EBITDA) dostala do plusu zhruba devět milionů korun. Ve ztrátě je i RegioJet, České dráhy výsledky za tuto trasu nezveřejňují.

06. 03. 2014 Do srpna předloží ministerstvo plán na otevření železničního trhu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-srna-predlozi-ministerstvo-plan-na-otevreni-zeleznicniho-trhu/1051500>)

Ministerstvo dopravy připraví do konce srpna plán na otevírání trhu železniční dopravy. Měl by obsahovat způsob, jak vznikne nezávislý železniční regulátor a jakým způsobem se bude řešit převod nádraží z Českých drah na správce kolejí. Na dnešním setkání s novináři to řekl ministr dopravy

Antonín Prachař. Právě zvládnutím těchto kroků podmiňuje nové vedení resortu případný vstup konkurenčních železničních dopravců na dotované rychlíkové tratě. "Ministerstvo dopravy může vypsát tendry na linky. Ale ministerstvo dopravy je stát a stát je zároveň vlastníkem Českých drah," uvedl Prachař. Dokud v Česku neexistuje institut nezávislého regulátora, vystavuje se tím podle něj ministerstvo při případném vypsání soutěží hrozbě, že bude ze strany neúspěšných dopravců napadáno za to, že není nezávislé. Podle majitele Student Agency Radima Jančury ale regulátor není potřeba k tomu, aby se mohly vypsát soutěže na dotované tratě. Než vybraný dopravce začne jezdit, uplynou dva roky a do té doby je hodně času na to, aby regulátor vznikl, upozornil Jančura. Podle brněnského podnikatele jde pouze o záminku, která blokuje otevření trhu. Deregulace by přinesla cestujícím vyšší kvalitu, nižší jízdné a úspory státnímu rozpočtu, dodal Jančura, který prostřednictvím RegioJetu konkuruje Českým drahám na trati z Prahy do Ostravy.

Pět tratí určených k soutěžím připravilo předchozí vedení ministerstva s tím, že první linky by se měly začít soutěžit koncem loňského roku. Mělo jít o spoje z Prahy do Chebu přes Karlovy Vary a Ústí nad Labem, z Prahy do Děčína přes Roudnici, spojení Plzně a Mostu, Liberce s Pardubicemi a spojení Liberce s Ústím nad Labem. Vypsání soutěží na tyto linky se nyní pravděpodobně výrazně zdrží a pravděpodobně bude pozměněn i harmonogram postupného otevírání železničního trhu, který schválil předchozí kabinet. Revize harmonogramu ale podle vedení ministerstva neznámá, že do konce roku 2019, kdy končí smlouva mezi ministerstvem a ČD, nebudou žádné nové soutěže na dotované rychlíkové spoje vypsány. Případné soutěže úřad stále zvažuje, uvedl první náměstek ministra Milan Feranec. Smlouva s drahami, kterou podepsal exministr Gustav Slamečka, totiž ministerstvu během desetileté platnosti umožňuje postupně otevřít konkurenci až 75 procent trhu.

Ideální pro efektivní trh na železnici není podle ministra ani to, že České dráhy vlastní nádražní budovy, které by logicky měly patřit Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta nyní spravuje koleje. Tento převod se musí dokončit a není možné, aby část infrastruktury vlastnil dopravce a část správce tratí, řekl Prachař. Problémem je stanovit, co všechno se bude převádět a za jakou cenu, aby se úřad vyvaroval toho, že bude osočován z nedovolené podpory Českých drah. Ministerstvo proto bude před konečným rozhodnutím chtít získat vyjádření Evropské komise, dodal ministr. Nejhlasitějším kritikem převodu je právě majitel RegioJetu Jančura. "Pokud se tak stane, okamžitě podáme žalobu na krajský soud a podnět k Evropské komisi kvůli nedovolené podpoře," uvedl již dříve. Dráhy by proti ostatním dopravcům byly podle něj zvýhodněné tím, že stát za miliardy korun prodává jiné státní organizaci majetek, který už fakticky vlastní. Soupis majetku, který by se mezi organizacemi měl převést, je podle obou státních firem prakticky hotový. Celkem by dopravce za prodej budov a pozemků mohl získat šest až sedm miliard korun. Kromě ministerstva dopravy musí ale pro uskutečnění transakce získat podporu vlády.

06. 03. 2014 Plzeňský kraj chce od roku 2015 výrazně omezit nevyužité vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-chce-od-roku-2015-vyrazne-omezit-nevyuzite-vlaky/1051614>)

Plzeňský kraj chce od roku 2015 výrazně omezit počty vlakových spojů. Může jít o snížení až o čtvrtinu oproti současné úrovni, tedy návrat do úrovně kilometrů ujetých v regionu osobními a spěšnými vlaky v roce 2002. Půjde o nejméně vytižené spoje, zejména mezi 09:00 do 13:00, případně večer, a soboty odpoledne a neděle dopoledne, kdy je obsazenost vlaků minimální, řekl ČTK hejtman Václav Šlajs (ČSSD). Postihne to páteční tratě, okrajové oblasti nikoliv. Analýzu nyní zpracovává krajský odbor dopravy a POVED (Plzeňský organizátor veřejné dopravy). "Měla by být hotová do poloviny roku, abychom mohli podle ní připravit rozpočet a měnit jízdní řády," uvedl. Redukcí by chtěl kraj, kterému se za šest let snížily daňové příjmy o téměř 900 milionů korun, ušetřit desítky milionů korun. "Není přímá úměra mezi snížením vlakokilometrů, protože platíme různé režijní náklady. Pokud snížíme počet kilometrů o pět procent, tak ušetříme dvě procenta," dodal. Propad daňových příjmů podle něj pokračuje i letos. Za dva měsíce činí 76 milionů korun, tedy deset procent. "Chtěl bych se vrátit na úroveň roku 2002, protože opravdu jezdíme o 24 procent vlakokilometrů více než tehdy, a počet cestujících o zhruba 30 procent ubyl. Prostě je to neekonomické a nedokážeme to zaplatit," uvedl. Úroveň by se měla snížit najednou od roku 2015. Protože pokud se pořád mění jízdní řády, není to funkční, řekl. Hejtman uvedl, že si je vědom, že bude muset vést "přesvědčovací kampaň". "Je sice pěkné, že jezdí každou hodinu z Plzně vlak na všechny směry, ale je to neudržitelné," uvedl. Podle něj je neekonomické, aby ve vlaku jezdili tři až šest cestujících.

Výrazná redukce by se týkala především vlaků. "Autobusy, které jezdí na pátečních linkách, kraj nedotuje. Ale ty, co jezdí na venkově, ano. Ale tam snižování není na místě," řekl Šlajs. Dopravní obslužnost obcí by podle něj tímto krokem "nebyla narušená". "Bylo by to na pátečních tratích, kde každou hodinu jede vlak a často v téměř stejnou dobu jede autobus," uvedl. Kraj nebude vůbec

omezovat ranní a odpolední vlaky do práce a škol. Řada občanů podle Šlajse považuje současný stav za luxus a kritizuje, že kraj platí prázdné vlaky. "Říkají nám, že bychom raději měli peníze dávat do sociální oblasti a do podpory malých obcí," uvedl. Sdružení měst a obcí Plzeňského kraje (SMOPK) uvedlo, že proti tomuto kroku není, pokud se to nedotkne venkovských oblastí, kde ale nechce snižovat ani vlakové spoje, ani autobusy. "Víme o tom, že kraj má v plánu rušit nevytížené vlaky v pracovní dny dopoledne a v sobotu a v neděli," řekl ČTK Marek Sýkora ze správního výboru SMPOK. Podle Šlajse jezdilo v roce 1988 z Plzně do Klatov 12 vlaků; dnes 18 a cestujících ubylo.

Plzeňský kraj dává letos na vlakovou i autobusovou dopravní obslužnost jednu miliardu korun. Náklady na ní rostou podle Šlajse o pět až šest procent ročně. Plzeňský kraj od roku 2002 trvale zvyšoval objednávku u Českých drah, ale na letošní rok objednal poprvé méně vlaků, a to o 5,6 procenta. Vlaky tak najedou tedy přes 5,26 milionu km. U autobusů kraj letos svoji objednávku nesnižoval.

06. 03. 2014 Slavnostní ukončení modernizace trati České Budějovice – Nemanice

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) společně se zhotoviteli slavnostně ukončila výstavu další významné stavby v rámci modernizace evropské železniční sítě s názvem „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“. Projekt, jehož realizace trvala tři roky, je součástí IV. železničního tranzitního koridoru na trati České Velenice – České Budějovice – Plzeň. Délka rekonstruovaného úseku je 2,62 km.

Z mezinárodního hlediska je stavba "Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I" součástí sítě nadnárodních železničních magistrál podle mezinárodních Dohod AGTC a AGC. Z hlediska vnitrostátního je úsek součástí IV. tranzitního železničního koridoru, který zahrnuje úsek tratí z Děčína st. hranice přes Prahu a České Budějovice do Horního Dvořiště státní hranice. Železniční stanice České Budějovice tvoří centrální bod železniční sítě Jihočeského kraje s vazbami jak do vnitrozemí k sousedním střediskům osídlení regionálního významu, tak do sousedního Rakouska. „Výsledkem modernizace je zvýšení traťové rychlosti a bezpečnosti provozu. Ke zvýšení bezpečnosti provozu došlo zejména vybudováním nových a úpravou stávajících zabezpečovacích a sdělovacích zařízení a zrušením nebo úpravou úrovnových silničních přejezdů. Rekonstrukcí nástupišť a zajištěním přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se zároveň zvýšila i samotná kvalita přepravy cestujících“, uvedl generální ředitel SŽDC Ing. Jiří Kolář.

Stavba "Modernizace trati České Budějovice - Nemanice I" zahrnovala také rekonstrukci železniční stanice České Budějovice. Rekonstrukcí prošla také zastávka České Budějovice severní zastávka. Cestující se mohou těšit na nové bezbariérové přístupy včetně výtahů a nástupišť ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější výstup a nástup. Nechybí ani nové informační a navigační systémy. Nejvýznamnější změnou na traťovém úseku České Budějovice – Nemanice (mimo) je zejména zdvoukolejnění úseku přes nadjezdy ulic Skuherského a Pekárenská.

Kolejové uspořádání severního zhlaví osobního nádraží železniční České Budějovice umožnilo v hlavních kolejích ve směru staničení od km 213,280 do km 213,945 zvýšit traťovou rychlost na 100 km/h (v opačném směru je v tomto úseku uvažována traťová rychlost 60 km/h). Úsek km 213,945 – km 214,787 má traťovou rychlost 120 km/h. Od km 214,787 do km 215,900 je ve vazbě na výhledové řešení úseku Nemanice – Ševětín navržena traťová rychlost až 140 km/h. V celé délce umožňují modernizované koleje prostorovou průchodnost Z-GC a třídu zatížení D4 UIC.

Stavbu v rámci Operačního programu Doprava financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Projekt „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“ je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Příspěvek EU na tuto stavbu může činit až 71,20 %.

Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	EUROVIA CS, a.s.
Náklady na výstavbu	713 444 852,22 Kč
Termín zahájení	únor 2011
Termín dokončení	leden 2014

Technické údaje

Délka rekonstruovaného úseku	2,62 km
Zřízení koleje UIC 60	5,12 km

Zřízení koleje S 49	0,12 km
Rekonstruované železniční mosty	12 ks
Rekonstruované železniční přejezdy	2 ks
Realizované přejezdové zabezpečovací zařízení	2 ks
Rekonstrukce podchodů pro pěší	3 ks
Nové výhybky celkem	25 ks
Realizace elektrického ohřevu výhybek	24 ks
Trakční vedení v délce	20 km
Protihlukové stěny	1,31 km
Individuální protihluková opatření	21 objektů

07. 03. 2014 Ministr Prachař podpořil převod nádraží na SŽDC

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministr-prachar-podporil-prevod-nadrazi-na-szdc-1067334>)

Je to klíčová otázka pro další existenci Českých drah. Převod nádraží a pozemků pod kolejemi na Správu železniční dopravní cesty by národnímu dopravci přihrál miliardy. Zatím na něj kvůli častému střídání ministrů dopravy i vlád nedošlo. S novým ministrem Antonínem Prachařem Českým drahám svítla naděje, že první peníze by mohly připlout na účty ještě letos. Drahám by se tím vyřešil například problém se splátkou za rychlovlaky Railjet. Prachař transakci včera jednoznačně podpořil. „Není možné, aby část infrastruktury patřila Českým drahám a druhá část správě železnic. To je nejhorší možný stav,“ řekl deníku E15 ministr. Materiál chce v příštích měsících předložit vládě se svým doporučujícím stanoviskem. Ještě předtím požádá o názor Evropskou komisi. Konkurence v čele s Radimem Jančurou totiž převod kritizuje a mluví o nedovolené veřejné podpoře. Prachař proto zatím neví, zda se majetek bude převádět za tržní cenu, která se dle posledního odhadu blíží sedmi miliardám, nebo cenu účetní, jež činí zhruba tři miliardy.

Na problém zadělala transformace drah z roku 2002. Dělení majetku mezi ČD a SŽDC proběhlo tehdy velmi nešikovně až absurdně. Příkladem mohou být nástupiště. Zatímco většina jich patří SŽDC, všechna první nástupiště vlastní dráhy. Dokončení převodu majetku ministr považuje za hlavní úkol. Teprve pak rozhodne, zda a jak se uskuteční otevření trhu dotované železnice.

09. 03. 2014 Stát chystá koncepci veřejné dopravy, klade přitom třaskavé otázky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/politika/stat-chysta-koncepci-verejne-dopravy-klade-pritom-traskave-otazky-1067787>)

V útrokách rozlehlé budovy ministerstva dopravy se rodí dokument, který může přinést největší změny ve fungování vlakových a autobusových linek od dob vzniku dnešních krajů. Úřad se přitom chce řídit heslem „veřejná doprava věc veřejná“. Vypracoval proto nejprve takzvanou zelenou knihu, která shrnuje problémy dotovaných i nedotovaných linek a spíše než odpovědi klade otázky. Podle informací serveru E15.cz materiál zítřkem počínaje začnou dostávat krajští hejtmani, univerzity, dopravní experti či dopravci, aby se k němu vyjádřili. „Nejhorší je, když si položíte otázku a pak si na ní odpovíte sám,“ uvedl pro server E15.cz ministr Antonín Prachař. Teprve po zelené knize a se zahrnutím připomínek vznikne do konce roku takzvaná kniha bílá, která bude představovat novou politiku státu ve veřejné dopravě. Zelená kniha popisuje hlavní problémy, jako je například nefunkující integrace a vzájemné uznávání jízdenek, plánování vlakových linek, které často končí na hranicích krajů, vysoké poplatky za vjezd na autobusová nádraží, která bývají v majetku dopravních firem, standardy odbavování cestujících, podobu autobusových zastávek nebo otevírání trhu vlakové dopravy.

Výsledky celé akce přitom mohou být na dnešní poměry až kacířské. Stát v dokumentu například řeší, jakým způsobem dál objednávat a dotovat vlaky. Dnes objednávat a platí rychlíky ministerstvo dopravy, o regionální vlaky se starají krajské úřady. Stát ale paradoxně krajům přispívá na vlaky třemi miliardami ročně. Z ministerstva se stále častěji ozývají hlasy, že všechny vlaky na území státu by měl objednávat a platit rezort dopravy. Krajští politici jsou podle zastánců tohoto pojetí až příliš spjatí se starosty obcí a objednávají často ekonomicky nesmyslné spoje, které navíc nenavazují na sousední kraj. S tím souvisí i případná liberalizace dotované dopravy na kolejích, kterou nové

vedení ministerstva prozatím poslalo k ledu. Jedna z nejprovokativnějších otázek proto zní: když se stát nakonec rozhodne pro plnou liberalizaci železnice, co bude dělat s národním dopravcem. Bude ještě vůbec potřebovat České dráhy v dnešním podobě? Na druhé straně Prachař dal několikrát najevo, že liberalizaci není příliš nakloněn a fandí silnému postavení Českých drah.

10. 03. 2014 Vlakovou bitvu mezi Prahou a Ostravou řeší Brusel

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cenova-valka-dopravcu-praha-ostrava-evropska-komise-f9m-eko-doprava.aspx?c=A140310_112556_eko-doprava_suj)

Nejméně do konce roku bude Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zkoumat cenovou válku dopravců mezi Prahou a Ostravou. Téměř tři roky trvající spor, kdy České dráhy za zlevnění a zneužití dominantního postavení napadl postupně RegioJet a Leo Express, zatím čeká na další posudek. Případ začíná zkoumat už i Evropská komise. "Máme v rukou posudky od tří dopravců, chceme si teď nechat udělat vlastní," řekl místopředseda ÚOHS Michal Petr. Každý totiž říká něco jiného: zatímco posudky od Regiojetu a Leo Express tvrdí, že dráhy mezi Prahou a Ostravou prodělávají a zlevněním zneužily svého dominantního postavení, posudek drah vyznívá opačně. "Ukazuje, že nejsou v zóně, která by prokazovala zneužití dominance," řekl Petr.

ÚOHS si už v minulosti stěžoval, že od dopravců nezískává všechna potřebná data, vyznat se ve veřejně přístupných údajích drah je navíc velmi složité. Například vyúčtování nákladů na jednotlivé rychlíkové linky, které před časem zveřejnilo ministerstvo dopravy, odhalilo rozdíly i v řádu desítek procent u zdánlivě stejně vysokých nákladů, jako jsou například mzdy nebo náklady na naftu. Na drahách už v roce 2012 udělali zaměstnanci úřadu přepadové šetření, při kterém pátrali například po mailech, v kterých by se vedení drah dohadovalo o zlevnění kvůli vytlačení soukromé konkurence. Nic takového ale nenašli.

ÚOHS musí navíc vymezit i to, na jakém relevantním trhu bude chování drah vůči konkurenci zkoumat. Tato otázka ještě není uzavřena a podle Petra zatím nelze vyloučit, že by se jednalo jen o pendolina, tedy jen o část spojů mezi Prahou a Ostravou. Na stejné trase přitom jezdí i expresy, které jsou jen nepatrně pomalejší než pendolina. Taková představa se nelíbí především RegioJetu. "Pokud by nebyly expresy konkurenční, neměly pak dráhy důvod snižovat jejich cenu," míní šéf RegioJetu Radim Jančura.

Boj tří dopravců mezi Prahou a Olomoucí začala řešit už i Evropská komise, na kterou se obrátil Leo Express. Tomu se nelíbí především souběh vlaků EC/IC na této trase směrem na Slovensko objednaných a placených ministerstvem dopravy, které pokrývají většinu trasy, kde jezdí i soukromí dopravci. Českým drahám na této trase stát ročně zaplatí přes 300 milionů korun. Podle informací MF DNES by mělo dojít k jednání v Bruselu na toto téma ještě tento měsíc.

10. 03. 2014 Revitalizace trati Břeclav – Znojmo se plánuje na příští rok

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/revitalizace-trati-breclav-znojmo-se-planuje-na-pristi-rok/1053133>)

Revitalizace části železniční trati z Břeclavi do Znojma začne nejdříve příští rok, přestože se počítalo s tím, že se začne už letos. Díky projektu zhruba za miliardu korun se v některých úsecích zvýší rychlost, opraví se přejezdy a provoz se bude řídit pomocí nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, vyplývá z dokumentů na informačním portálu EIA. Před několika lety se kalkulovalo s velkorysejší rekonstrukcí celé tratě, která by stála až 4,5 miliardy. Správa železniční dopravní cesty však zvolila vzhledem k penězům a také vzhledem k požadavkům Jihomoravského kraje úspornější variantu. Obsahuje kompletní rekonstrukci tratě ve dvou úsecích, a to Dyje – Hodonice a Boří les – Valtice, což je 14 kilometrů z celkové délky tratě 69 kilometrů. Zde se zvýší současná rychlost z 80 kilometrů za hodinu až na 120, přes Valtice město se bude jezdit místo čtyřcítkou dvakrát rychleji.

Ke zrychlení dopravy přispěje i rekonstrukce přejezdů a revitalizace dalších 25 kilometrů trati mezi Břeclaví a Mikulovem a Znojmem a Božicemi. Cestující ve stanici Valtice město a Hodonice budou mít k dispozici nové nástupiště včetně bezbariérového přístupu. Beze změny ale zůstane jedna z nejvyužívanějších stanic v Mikulově. Stavba bude spolufinancovaná z operačního programu Doprava a z fondů Evropské unie. V současnosti jezdí mezi okresními městy pouze osobní vlaky, které trasu ujedou za 80 minut. Kdyby se rekonstruovala celá trať, mohly se vlaky stát konkurenceschopné i na trase Brno – Znojmo. Otázka také je, zda České dráhy nasadí na trať po rekonstrukci vlaky, které maximální plánovanou rychlost využijí.

10. 03. 2014 Změna jízdního řádu k 7. 4. 2014

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-19731/>)

11. 03. 2014 Příliš senzační Brusel. Havířovské nádraží se už nehodí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/265854-prilis-senzacni-brusel-havirovske-nadrazi-se-uz-nehodi/>)

Rozhodnutí Českých drah zbourat nádraží v Havířově vyvolalo mohutnou vlnu kritiky. Za unikátní budovu se postavila i Česká komora architektů, která usiluje o to, aby se stavba stala památkou. "Nádraží v Havířově je senzační ukázkou architektury šedesátých let," říká historik architektury Zdeněk Lukeš. Nádraží se snaží zachránit také skupina mladých lidí, kteří si říkají Přátelé havířovského nádraží. Během jedné z akcí před nádražím postavili dobový model kopřivnické Tatrovky a sami vítali cestující v oblečení z šedesátých let, aby se místní rozpomněli na to, jak moderní budova to byla v době svého vzniku. "Chceme, aby si lidé vzpomněli, jak to nádraží bylo krásné, když bylo udržované. Není nutné ho bourat, ale začít se o něj pořádně starat," vyzývá "přítelkyně" havířovského nádraží Ela Chmiel.

Zchátralý Brusel

Aktivisté se snaží přesvědčit vedení Českých drah, aby unikátní nádraží opravilo. Jenže dráhy chtějí sešlou halu z roku 1969 zbourat a pro odbavování cestujících předělat sousední kancelářskou budovu. "Tyto prostory jsou už dvanáct let nevyužívané, nelze pro ně sehnat nájemce, takže se tu dělá běžný úklid, ale zatýká sem a prostory jako celá budova potřebují v případě zachování obrovské investice," popisuje mluvčí drah Kateřina Šubová na příkladu nádražní restaurace míru poškození celého objektu.

Architekt Josef Pleskot: "Jsem přesvědčen o tom, že by ta budova měla být zachována, že by měl být hledán způsob, jak ji zachránit."

Historik architektury Benjamin Fagner: "Je to skutečně velmi solidní, velmi dobrá architektura, která snese srovnání s produkcí jinde v Evropě."

Architekt Ladislav Lábus: "Ono se strašně snadno bourá, ale ta stavba má opravdu svou hodnotu, i když ji možná zatím nevidíme."

Historik architektury Zdeněk Lukeš: "Nádraží v Havířově je senzační ukáзка architektury 60. let. Je to ten nejlepší Brusel, který se nám tady zachoval."

Zchátralé nádraží představuje prakticky netknutý příklad architektonické moderny šedesátých let. V tehdejší Československu se jí začalo říkat "Brusel" podle úspěšné expozice na světové výstavě Expo 58 v belgické metropoli. "Expo prolomilo konzervativní bariéru a najednou vznikla úplně jiná architektura, která se vrátila k modernismu a která hledala na Západě, nikoliv na Východě," říká historik architektury Martin Strakoš.

Najednou rozbít sorelu

Havířovské nádraží poutá pozornost velkou prosklenou fasádou, kterou proniká světlo z přednádražního prostoru, dále výrazným členěním prostoru nebo pozoruhodným op-artovým stropem, který reaguje na dobové umění i českou tradici kubismu. "Schodiště je diagonálně zasazeno do prostoru. Dynamika je další poznávací prvek, protože architektura padesátých let u nás byla statická," pokračuje Martin Strakoš. Havířov je město založené v roce 1955, podle příkazů vládnoucí komunistické strany. Nové nádraží se podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou začalo stavět v roce 1965 po deseti letech monopolu socialistického realismu. "A najednou bylo možné to rozbít. Architekti do toho zasáhli tím, že zdůrazňovali asymetričnost, diagonalitu, dynamiku, což dobře souviselo s rozvojem společnosti v šedesátých letech, s rozvojem automobilismu, volného času a svobodnějšího života," uvažuje dále Strakoš. Nyní má být havířovské nádraží podle projektu, který již schválili zástupci drah i města, zbouráno. "Cestující volají nejen po nových vlacích, ale také po novém kulturním cestování a prostředí, ve kterém pobývají při čekání na vlak," argumentuje mluvčí drah. Případná záchrana současné haly by podle ní byla příliš nákladná.



Strašná rozmazlenost

Projektovaná demolice stávající haly a rekonstrukce vedlejší budovy má stát 100 milionů korun, zatímco záchrana nádraží by stála téměř 300 milionů, tvrdí České dráhy. Občanské sdružení Důl architektury, které také usiluje o opravu haly, takové počty zpochybňuje. "Tuto kalkulaci nikdo neviděl a my velmi pochybujeme o její správnosti. Myslíme si, že kalkulace je pouze účelová a není podložená," tvrdí architektka Lucie Chytilová. Jenže oponentní posudek s levnější kalkulací zatím nikdo nevypracoval. "Je strašná rozmazlenost to prostě zbourat po tak krátké době a postavit něco nového, protože za dalších dvacet let to budou chtít zase zbourat. Lidé, když jim nabídnete něco nového, jsou úplně vyvedení z míry a chtějí to a nedochází jim, že to třeba není ta správná volba," zlobí se Nela Pietrová z Přátel havířovského nádraží.

12. 03. 2014 Půjčování historických lokomotiv se nadšencům komplikuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/265957-pujcovani-historickych-lokomotiv-se-nadsencum-komplikuje/>)

Vedení Národního technického muzea (NTM) zavádí nová pravidla pro půjčování historických lokomotiv a vagonů. Chce totiž, aby nadšenecké spolky platily kvůli možnému poškození za svěřené exponáty pojistku. To je ale dost často nad jejich finanční možnosti. "Pojistky jsou zcela nezbytné. Jednak je to dáno zákonem, ale i zkušenostmi NTM. Několik exponátů zapůjčených různým spolkům se nám vrátilo v rozebraném stavu," argumentuje ředitel NTM Karel Ksandr. Třeba Železniční muzeum výtopna Jaroměř – nezisková organizace složená z nadšenců – má od NTM zapůjčeny čtyři lokomotivy, nákladní vůz a autodrezínu Kyklop. Podle nových pravidel by je mělo letos na své náklady pojistit. "To je pro nás těžko řešitelný problém, pojistné činí odhadem půl milionu korun na jednu lokomotivu," uvedl Jiří Mužík z železničního muzea. "Pokud bude NTM trvat na svém, expozice by patrně přišla o ty nejzajímavější kusy," dodal.

Nadšencům nepomůže ani to, že státní majetek zhodnocují. Třetí nejstarší lokomotivu Conrad Vorlauf z roku 1873 pro stát opravují. Technické muzeum nabídlo, že za exponáty přijme i ručení majetkem. V Jaroměři to zvažují. Expozici chtějí zachránit, jinak lokomotivy na podzim, kdy vyprší staré smlouvy, musí vrátit do státního depozitáře v Chomutově. Podobně jezdila z Tanvaldu do Kořenova parní zubačka a tamní nadšenci by ji chtěli znovu vrátit na koleje. S technickým muzeem se na zápůjčce zatím nedohodli. "Bylo nám nabídnuto komerční pojištění půl milionu korun za rok, což vůbec není ve finančních možnostech společnosti," podotýká Kateřina Preusslerová z Železniční společnosti Tanvald. Stát zapůjčil čtvrtinu ze své sbírky 146 kolejových vozidel.

12. 03. 2014 Opravu podemleté tratě u Křižan stavbaři dokončí až s koncem června

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/266043-opravu-podemlete-trate-u-krizan-stavbari-dokonci-az-s-koncem-cervna/>)

Šlo o jednu z nejvíce postižených obcí při loňské červnové povodni. Křižany se dlouho vzpamatovávaly z přívalu velké vody a oprava tamní podemleté tratě přitom bude definitivně hotová nejspíš na konci června. O měsíc se tak prodlouží. Velká voda tam na začátku června strhla násyp a zhruba 70 metrů kolejí zůstalo viset ve vzduchu. Většina zeminy už se stihla vybagrovat, stále ale hrozí, že se svah sesune. Důležitou trať spojující Ústecký a Liberecký kraj tak nadále nahrazují autobusy. Nestabilní svah je v této chvíli lehčí o 20 tisíc kubíků zeminy. Přesto podle odborníků není vyloučené, že se znovu nezačne hýbat. Stavební firmy už ale mají pro případ dalších pohybů krizový scénář. Spodní část stavby by v takové chvíli musely znovu provizorně zasypat. "Ten nejhorší posuv bychom byli schopní zajistit zhruba do dvou hodin. Dál bychom to potom přitěžovali," říká stavbyvedoucí Karel Kuter.

Podemleté koleje u Křižan patří mezi nejrozsáhlejší škody, které loňská povodeň na železnici způsobila. Celková oprava vyjde minimálně na 80 milionů korun. Kvůli výluce byly rychlíky z Liberce do Ústí nad Labem a v opačném směru v úseku Liberec – Jablonné v Podještědí nahrazeny autobusy. Vlaky přes Křižany nejedí už desátý měsíc. Jde přitom o klíčovou trať, kudy jezdí rychlíky spojující Liberecký a Ústecký kraj. Výluka ale paradoxně šetří peníze Libereckému kraji. Provoz náhradních autobusů je totiž 3x levnější než vlaků. Velká voda zasáhla na počátku června v Libereckém kraji 45 obcí a zůstaly po ní škody za 568,4 milionu korun. Nejpoškozenější byly krajské silnice, jejichž oprava přijde na 244 milionů korun. Na 175 milionů korun vyčíslily škody státní organizace, škody na majetku obcí přesáhly 145 milionů korun. Nejpostiženější obcí byla Višňová, které stát vyčlenil 914 tisíc korun, přes půl milionu zamířilo do Stráže pod Ralskem.

13. 03. 2014 Trable se zákonem: základní jízdenky ČD jako daňový doklad už nestačí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/266169-trable-se-zakonom-zakladni-jizdenky-cd-jako-danovy-doklad-uz-nestaci/>)

Mnoha lidem, kteří při cestě do práce vlakem Českých drah automaticky odkládali jízdenky pro pozdější účetnictví, zkomplikoval život nový zákon. Ten totiž základní místenky jako daňový doklad kvůli nedostatečným údajům neuznává. Většina lidí ale o této novince dlouho nevěděla a musí o správný doklad zpětně zažádat. Jen za únor tak dráhy musely řešit 1 600 dodatečných žádostí o vystavení dokladů. Pro začátek příklad z praxe: Muž oslovený ČT absolvuje pracovní cestu vlakem z Brna do Prahy několikrát měsíčně. Až dosud si obyčejné jízdenky schovával a následně vyúčtoval jako pracovní náklady. Jízdenky z posledních třech měsíců mu ale účetní nemohla uznat – brání jí v tom totiž nový zákon. Lidem s podobnou zkušeností tak nezbyde než jízdenky oskenovat a e-mailem zaslat žádost o zaslání daňového dokladu. Podle novely zákona o DPH totiž účtárny musí uznat jen jízdenky s dodatečnými informacemi, které dosud na základních typech chyběly. Mezi jinými jde například o údaj výše DPH. Podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové situaci s jízdenkami komplikuje fakt, že na některé šablony se požadované informace už nevejdou. Každý, kdo potřebuje daňový doklad, proto musí myslet předem a požádat o něj už na pokladně. Následně by měl dostat hned dva tiskopisy. Neznalost nového nařízení přitom komplikuje život nejen samotným cestujícím, ale i daňovým účtárnám, které musí neplatné daňové doklady zpětně vyřizovat.

- Jízdenky koupené u průvodčích nebo z e-shopu ČD jsou daňovým dokladem už samy o sobě.
- Konkurenční dopravce na železnici Leo express vydává všechny jízdenky jako daňové.
- RegioJet od začátku svého fungování na pokladně vystaví daňový doklad zvlášť.

14. 03. 2014 Polské vlaky po Německu dobývají Itálii (Pesa Bydgoszcz)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/polske-vlaky-po-nemecku-dobývaji-italii-1069394>)

Polská společnost Pesa Bydgoszcz dál úspěšně proniká se svými vlaky na západoevropské trhy. Po obřím kontraktu s Deutsche Bahn zaujali Poláci se svými motoráky i italského národního dopravce Trenitalia. Do Itálie dodají 40 dieselových souprav za téměř 140 milionů eur. První vlak by měl dorazit z Polska do Itálie letos v prosinci. Podle serveru Railjournal.com zahrnuje kontrakt opci na dalších 20 vlaků a také údržbu celé flotily. Podobně jako v případě Německa se i k italskému státnímu dopravci Pesa dostala přes drobnější zakázky u menších dopravců. Stejně vlaky, které začnou Poláci letos dodávat Trenitalia, už jezdí pro tři tamní regionální drážní společnosti, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Emilia Romagna a Ferrovie Nord Milano. Lokálky pro Apeninský poloostrov jsou podobné těm, které si v počtu 31 kusů objednaly i České dráhy. Italové si ovšem připlatili za třívozovou variantu, Češi se vozí v soupravách, které jsou o jeden vůz kratší. Pesa Bydgoszcz se k mezinárodní expanzi rozmáchla v posledních letech. Zatím zřejmě největším úspěchem je předloňský rámcový kontrakt s Deutsche Bahn na dodávku až 470 motorových vlaků. Hodnota zakázky je ohraničena maximální sumou 1,2 miliardy eur. „Chceme být globálním hráčem, už se nerozhlížíme pouze po evropských trzích, díváme se i dál,“ uvedl v loňském roce šéf Pesy Tomasz Zaboklicki.

Velké plány nevýrazné firmy

Zatím stroje z produkce Pesy jezdí hlavně v Polsku, České republice, na Ukrajině, v Pobaltí, Německu a Itálii. Velké naděje firma vkládá do rodiny lokomotiv Gama. Rozmach a velkorysé plány přitom kontrastují s poměrně nevýraznou historií firmy. Ta se de facto vyvinula z klasické opravárenské dílny polských drah, období českých železničních oprav a strojírny, takzvaných žosek. Jako samostatná firma funguje od roku 1991, první zahraniční kontrakt získala o tři roky později. Šlo o dodávku spacích vagonů do Litvy.

14. 03. 2014 České dráhy dostaly od ÚOHS pokutu 25 milionů korun (railjet)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-dostaly-od-uohs-pokutu-25-milionu-korun/1054801>)

České dráhy dostaly od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) pokutu 25 milionů korun za nákup vlakových souprav Railjet bez otevřeného výběrového řízení. Pokuta není pravomocná,

dráhy se proti ní odvolaly. ČTK to dnes řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Jde o dosud nejvyšší pokutu, kterou ÚOHS za porušení zákona o veřejných zakázkách uložil. Rozhodl o ní loni v prosinci. Ministr dopravy Antonín Prachař v Bruselu novinářům řekl, že jako ministr dopravy případ zdědil. České dráhy původně chtěly koupit 16 railjetů, pak svou poptávku změnila na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec jich český dopravce koupí od Siemensu pouze sedm zhruba za 2,5 miliardy korun.

České dráhy podaly proti prvoinstančnímu rozhodnutí antimonopolnímu úřadu rozklad, potvrdil mluvčí dopravce Radek Joklík. Nákup railjetů tak ještě musí předseda ÚOHS přezkoumat. O nákupu railjetů rozhodlo bývalé vedení ČD v čele s dlouholetým generálním ředitelem Petrem Žaludou. Peníze na zaplacení moderních vozidel chtěl dopravce získat z prodeje nádraží, který se ale dosud nepodařilo uskutečnit, a není vůbec jisté, zda pro něj nakonec státní firma získá politickou podporu. Na nákup si tak zřejmě budou muset České dráhy půjčit.

Ministr dopravy Antonín Prachař o podání na ÚOHS věděl a v Bruselu dnes novinářům připomněl, že rozhodnutí padlo loni v prosinci. "Jako ministr dopravy jsem tento případ zdědil. Rozhodnutí není v této chvíli pravomocné, České dráhy nepochybně podají rozklad a proces bude pokračovat dál," řekl. Podle antimonopolního úřadu firma postupovala v jednacím řízení bez uveřejnění neoprávněně. Dráhy v řízení u ÚOHS tvrdily, že pouze rozšířily rozsah původní zakázky na nákup 16 souprav Railjet, a proto zakázku zadaly ve zjednodušeném řízení bez soutěže. S tím ÚOHS nesouhlasí. "O dodatečné dodávky nejde, neboť původní zakázka zněla na 16 sedmivozových souprav, zatímco v přezkoumávané zakázce to je 15 souprav, z toho sedm sedmivozových a osm osmivozových, které se navíc významně odlišují od specifikace původních souprav," uvedl Rafaj. Podle něj se obě zakázky zásadně odlišují. "Jednalo se tedy o zcela novou veřejnou zakázku a pro její zadání v jednacím řízení bez uveřejnění nebyly naplněny zákonné podmínky," uvedl Rafaj.

První soupravu nových vlaků Railjet (Viaggio Comfort) od společnosti Siemens dostanou České dráhy na přelomu dubna a května. Lidé by se novým vlakem mohli svézt po povinných zkouškách v polovině roku. Všechny sedm objednaných souprav by mělo do Česka dorazit nejpozději v listopadu. Od léta by měla být první souprava nasazená ve zkušebním provozu na trati z Prahy do Brna, Vídně a Štýrského Hradce. Celkem má státní dopravce za sedm objednaných jednotek zaplatit téměř 100 milionů eur. Část této sumy ve formě zálohy už České dráhy výrobci zaplatily ještě před měnovou intervencí České národní banky. Doplatek se ale kvůli oslabení koruny vůči euru prodražil zhruba o 100 milionů korun. Kromě sedmi objednaných souprav chystal bývalý management dražbu nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Tyto soupravy měly být nasazeny z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny rychlovlaků vedení firmy loni zastavilo.

Výběr nejvyšších pokut antimonopolního úřadu za veřejné zakázky

- 25,000.000 korun – Rekordní sankci dostaly v prosinci 2013 České dráhy za nákup vlakových souprav Railjet bez otevřeného výběrového řízení. Pokuta není pravomocná, dráhy se proti ní odvolaly.
- 9,000.000 korun – Předseda ÚOHS v roce 2012 potvrdil pokutu devět milionů korun společnosti Vodovody a kanalizace Pardubice kvůli chybám v tendru na modernizaci biologické čistírny odpadních vod v Semtíně. Firma proti verdiktu podala žalobu ke Krajskému soudu v Brně.
- 6,550.000 korun – Pokutu dostalo v květnu 2011 město Liberec za chyby v tendrech souvisejících s mistrovstvím světa v klasickém lyžování v roce 2009. Město podle úřadu tendry nezákonně dělilo. ÚOHS pokuty ukládal v několika správních řízeních. Většinu pokut zrušil loni Krajský soud v Brně, případem se bude zabývat ještě Nejvyšší správní soud (NSS).
- 5,000.000 korun – Státní podnik Moravské naftové doly v likvidaci dostal v září 2007 pokutu za pochybení při zakázce na odstranění ekologických škod. Likvidátorka firmy zadala zakázku bez řádného výběrového řízení, pouze přímo oslovila tři firmy.
- Pětimilionovou pokutu dostala v roce 2013 také Praha. Chybovala v tendru na jednotný ekonomický systém, který spravuje účetnictví magistrátu a stovek pražských příspěvkových organizací. Veřejnou zakázku v celkové hodnotě 643,32 milionu Kč zadala bez otevřené soutěže. Praha už pokutu zaplatila.
- 4,000.000 korun – Příspěvková organizace Armádní Servisní, která provozuje pro armádu ubytovny, dostala pokutu loni na podzim. Tendr na úklidové a recepční služby uzavřela bez otevřené soutěže. Pokuta je pravomocná.
- 3,000.000 korun – Pokutu dostal Liberec v květnu 2010 kvůli pochybením v miliardovém tendru na svoz a nakládání s odpadem. Liberec mimo jiné v tendru stanovil podmínky, jejichž část diskriminovala potenciální zájemce s lepšími nabídkami. Město se proti pokutě odvolalo, v prosinci 2010 šéf ÚOHS verdikt potvrdil. Sankci v srpnu 2012 zrušil Krajský soud v Brně, ÚOHS se odvolal k NSS.

- Třímilionovou pokutu dostal v dubnu 2007 také Zlín, který podle úřadu porušil zákon o veřejných zakázkách, když ve 13 řízeních nebylo omezení počtu zájemců o veřejnou zakázku losem transparentní. Pokutu později zrušil soud, nakonec byla snížena na 800.000 korun.

- 1,200.000 korun – Úřad vlády dostal pokutu loni v červnu za spornou zakázku pro firmu Promopro. Sankce za zadání více než půlmiliardového tendru na zajištění audiovizuální techniky v době českého předsednictví EU v roce 2009 bez soutěže je pravomocná.

Pozn. Výběr nejvyšších pokut od ÚOHS v oblasti veřejných zakázek podle databází na webu úřadu. ÚOHS nezveřejňuje nepravomocné pokuty.

14. 03. 2014 Nové nádraží ve Varech jen tak nebude. Vše brzdí tahanice o majetek

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/stare-nadrazi-ve-varech-chatra-dep-/vary-zpravy.aspx?c=A140314_2044944_vary-zpravy_mav)

Zchátralé horní nádraží označili obyvatelé Karlových Varů jako jeden z nejzávažnějších problémů ve městě. Jeho plánovaná demolice a stavba nového objektu ze skla a oceli, je ale podle nejnovějších informací kvůli majetkovým sporům zatím stále v nedohlednu. České dráhy, které v roce 2010 ohlásily, že budovu čeká demolice, odkládají už léta kvůli nevyjasněným majetkovým vztahům výstavbu nové dvoupodlažní výpravní budovy ze skla a oceli za 60 milionů korun. Její modernizace přitom měla začít už na podzim 2011. Nelíbí se to ani vedení magistrátu. Město totiž nemůže začít s budováním 80 metrů dlouhé lávky přes kolejiště a ani s úpravami veřejných prostor před nádražím. "Třetí rok vyčleňujeme v rozpočtu přibližně milion korun na zahájení prací, které jsou pro nás životně důležité, protože prostory před nádražím by měly být chloubou města. Stále čekáme, až se železničáři rozhoupou," řekl náměstek primátora Jaroslav Růžička. Regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová ve čtvrtek uvedla, že pokračují jednání o převodu výpravních budov z Českých drah na Správu železniční cesty. "Až do vyřešení budoucího vlastnictví budov je investice odložena," konstatovala.

Za největší ostudu lázeňského města označili horní nádraží účastníci ankety pořádané magistrátem. Ale i lidé mimo region si neberou servítky. "Příjezd na nádraží byl pro mě docela šok. Zvenku i zevnitř oprýskaná, zchátralá budova, nikde žádná restaurace ani bufet. Jediný stánek na prostranství před nádražím, kde postávala a sprostě klela postarší bezdomovkyně. Rozpačité výrazy měla ve tvářích i skupina Němců, kteří přijížděli z Chebu stejným vlakem jako já. První dojem z Karlových Varů by jeden čekal úplně jiný," řekl MF DNES Východočech Martin Biben.

14. 03. 2014 Válka z kolejí přešla i do odškodnění pasažérů. ČD vyplatily přes milion

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/valka-z-koleji-presla-i-do-odskodneni-pasazeru-cd-loni-vyplatily-pres-milion-1069650>)

Kromě cenové války, která stále u vlaků na trase Praha - Ostrava pokračuje, se konkurence mezi Českými drahami, RegioJetem a Leo Expressem přesunula i do oblasti odškodnění zákazníka při zpoždění či jiném diskomfortu. Čeští přepravci si na sebe dobrovolně berou větší bič, než požaduje Brusel. „Sami na sebe uplatňujeme přísnější pravidla pro odškodnění cestujících, než ukládá obecná legislativa EU a ČR,“ řekl na dotaz E15.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Nad rámec nařízení EU dráhy poskytují například garanci posledního spojení. To znamená, že při ujetí posledního přípoje umožnit na naše náklady přepravu taxi. Mezi nadstandardní odškodné patří i to za nepohodlí (vůz netopí, nejde klimatizace atp.). „Přísnější limity jsme nastavili oproti nařízením EU a legislativě ČR také v případě odmítnutí cesty cestujícím a jeho požadavku na vrácení jízdného v případě zpoždění vlaku. Zatímco obecná legislativa EU a ČR hovoří v tomto případě o limitu 60 minut, ČD uznávají i zdržení například jen pět minut pro to, aby cestující mohl odmítnout cestu a požádal o vrácení jízdného v plné výši. Jak Štáhlavský uvedl, vlivem povodní, poškození tratí a následné opravě škod v roce 2013 mírně klesla přesnost vlaků u Českých drah o 0,6 procenta. Přesnost vlaků byla v roce 2013 celkem 92,5 procenta, zatímco v roce 2012 to bylo 93,1 procenta. Ze zhruba 2,5 milionu loni vypravených vlakových spojů ČD bylo 4741 vlaků zpožděno nad 60 minut.

Obecně platné limity pro uplatnění kompenzací za zpoždění podle požadavků Evropské unie

- 60 a více minut je výše odškodného 25 % z ceny jízdenky minimálně 16 Euro, ve vnitrostátní přepravě 400 Kč

- 120 a více minut je výše odškodného 50 % z ceny jízdenky minimálně 8 Euro, ve vnitrostátní přepravě 200 Kč

Jaké odškodnění vyplatily České dráhy v roce 2013

Důvod	Počet případů	Kompence v Kč
- odškodnění v mezistátní přepravě	1 246	957 052 Kč
- ve vnitrostátní přepravě	616	122 980
- taxi	289	170 422
- ubytování (hotel)	18	27 323

Jaké odškodnění vyplatily ČD v roce 2012

Způsob	Počet případů	Kompence v Kč
- v mezistátní přepravě	821	521 581
- ve vnitrostátní přepravě	431	63 959
- taxi	220	129 892

RegioJet

„Železniční dopravce RegioJet má kompenzace jako součást vztahu k zákazníkům od počátku. Nevyužili jsme tak výjimku, kterou si vyjednala Česká republika v rámci EU. Přejde nám prostě fér, když je nižší kvalita služeb vrátit zákazníkovi část nebo celé jízdné,“ řekl E15.cz mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. Celý systém kompenzací je podle Ondrůje zabudován do našeho rezervačního systému a kompenzační plnění nastává automaticky. To znamená, že cestující se nemusí ničeho nikde domáhat – pokud nastane důvod ke kompenzaci, je mu automaticky načtena – často ještě před dojezdem do cílové zastávky. Peníze si pak může hned jednoduše vyzvednout na pobočce, případně jsou mu připsány na jeho konto či kreditovou jízdenku.

Odškodnění za zpoždění vždy

U vlaků IC RegioJet firma kompenzuje diskomfort vždy. Když dojde ke zpoždění bez jejího zavinění, je to 10 procent z ceny jízdenky od hodiny zpoždění, a 50 procent, je-li zpoždění větší než 120 minut. Pokud se jedná o zpoždění z jejího zavinění – například z důvodu poruchy – kompenzujeme 10 procent jízdného po 30 minutách, 50 procent po 60 minutách a 100 procent po uplynutí 120 minut. Kompence do výše až 100 procent užívá také při výrazném snížení pohodlí cestujících – například při nefunkčnosti topení či klimatizace.

Kompence je účinná automaticky. Každý cestující má možnost o ni požádat také palubní personál nebo prodejní místo. Lhůta pro uplatnění kompenzace je šest měsíců. Údaje o počtu a finanční částce odškodného RegioJet podle Ondrůje nezveřejňuje. „V roce 2013 výrazně vzrostl počet cestujících ve vlacích IC RegioJet o více než 40 procent, tak samozřejmě i počet vyplacených kompenzací je vyšší,“ uvedl pouze mluvčí.

Leo Express

„Výše odškodnění při zpoždění vlaku u nás činí z ceny jízdenky 25 procent při zpoždění 60 až 119 minut, 50 procent při zpoždění 120 a více minut pokud cestující jízdu již započal. Dále má cestující nárok na vrácení jízdného v plné výši v případě, že spoj, který hodlal pro přepravu použít, má z nástupní stanice cestujícího zpoždění 60 minut a více a cestující s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu se proto vzdal jízdy,“ řekla E15.cz marketingová manažerka LE Petra Lipovská.

Cestující svůj nárok mohou uplatnit na pokladnách LE, kde jim je kompenzace vyplacena v hotovosti nebo na zákaznické lince, kde jim je hodnota odškodnění připsána na jejich účet ve formě kreditu, který mohou využít na úhradu dalších jízd. Vždy je potřeba se prokázat platnou jízdenkou na daný spoj, který měl zpoždění. Lhůta pro uplatnění kompenzace je tři měsíce.

Jízdenku zakoupenou na jméno, ať už online na webu nebo na pokladnách LE, je možno stornovat až do chvíle odjezdu bez stornopoplatku. Hodnota jízdenky je převedena v plné výši na účet cestujícího ve formě kreditu, který může využít na další jízdenky. „Pokud cestující zakoupí jízdenku na pokladně a neudá svou e-mailovou adresu, pak jsou při stornu jízdenky účtovány stornopoplatky 10 procent z ceny každého dokladu zvlášť, při jeho vrácení v čase delším než 24 hodin před okamžikem plánovaného odjezdu vlaku a 50 procent z ceny každého dokladu zvlášť, v čase kratším než 24 hodin před okamžikem plánovaného odjezdu vlaku, a to s možností storna až do okamžiku pravidelného odjezdu vlaku,“ upřesnila Lipovská. „Hodnotu vyplacených odškodnění za minulý rok nebudeme zveřejňovat, nicméně podíl spojů s takovým zpožděním, aby byly kompenzace vypláceny je minimální. Pohybuje se v jednotkách procent,“ uzavřela manažerka Leo Expressu.

14. 03. 2014 Nádraží v Ústí nad Orlicí na dlouho končí, vlaky pojedou ze zastávky

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/nadrazi-usti-konci-Ons-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140314_151540_pardubice-zpravy_mt)

Nádražní budova na hlavním železničním nádraží v Ústí nad Orlicí obslouží v sobotu poslední cestující. Jakým účelům bude dál stočtyřicetiletá stavba sloužit, zůstává otázkou. Jisté však je, že jízdenky už se v ní prodávat nebudou. Modernizace železničního koridoru z Prahy na Olomouc pokračovala do další fáze, kvůli které se v Ústí přesouvá osobní vlaková doprava na zastávku blíže centru. Od neděle tak budou všechny vlaky včetně rychlíků zastavovat na stanici Ústí nad Orlicí město. Výluka potrvá do konce srpna, pak by už měla začít fungovat nová odbavovací budova, kterou nyní stavějí dělníci naproti historické budově. Hlavní nádraží bude do konce léta pro veřejnost zcela uzavřené. "Zastávka v centru města bude pro většinu Oušťáků pohodlnější. Jsem ráda, že budu moci chodit na vlak pěšky a ne se každé ráno stresovat, zda zaparkuji u hlavního nádraží," řekla Veronika Fadrná. Někteří však mají obavy z dopravních komplikací. "Určitě budou zpoždění, nedovedu si představit, jak dvoje koleje zvládnou nápor hlavního nádraží," uvedl Tomáš Janota. Nejistotu mezi místními vyvolávají také parkovací plochy u zastávky. Starosta Ústí nad Orlicí Petr Hájek však tvrdí, že jich bude dostatek. "Vybuďovali jsme nových třicet míst za bytovým domem v ulici Svatopluka Čecha, několik dalších přibýlo i u nástupiště ve směru na Českou Třebovou, celkem u zastávky zaparkuje až 95 aut," uvedl Hájek. Z hlavního nádraží vede kromě hlavního koridoru mezi Prahou a Moravou i trať ve směru na Letohrad. Spojení mezi Letohradem a zastávkou Ústí nad Orlicí město zajistí náhradní autobusová doprava. Mezi hlavním nádražím a zastávkou v centru nebude jezdit žádný spoj. "Uvažovali jsme o zavedení šesti autobusových linek denně ale stálo by to zhruba tři sta tisíc a to je na město hodně," sdělil starosta Hájek.

16. 03. 2014 Dobrá zpráva pro turisty i Ramzovou: vlaky zde budou dál zastavovat

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/v-zastavce-ramzova-budou-i-nadale-zastavovat-vlak-8b-olomouc-prilohy.aspx?c=A140312_2044368_olomouc-zpravy_stk)

České dráhy vyslaly do Jeseníků dobrou zprávu. Největší tuzemský železniční dopravce totiž nezruší nejvýše položenou rychlíkovou zastávku v České republice na Ramzové. Úspory nákladů tam nicméně omezí některé služby. Od března si cestující na zastávce nekoupí jízdenky, tamní výdejna byla uzavřena. Dráhy také dočasně uzavřely čekárnu a úschovnu zavazadel. "Zastavování vlaků ve stanici Ramzová se toto omezení ale v žádném případě nedotkne, což je pro cestovní ruch jen dobře. I nadále budou rychlíky i osobní vlaky jezdit podle platného jízdního řádu. Odbavení cestujících proběhne ve vlaku bez přirážky," informovala Lenka Dusová ze Sdružení cestovního ruchu Jeseníky. Turisté tak mohou dál bez problémů cestovat na Ramzovou, která je oblíbeným turistickým cílem. Dálkově obsluhovaný rozhlas bude i nadále informovat cestující o příjezdech a odjezdech vlaků. Co bude se zastávkou dál, České dráhy ještě stále zvažují. "V současné době intenzivně jednáme o budoucím využití této železniční zastávky, včetně zajištění prodeje jízdních dokladů a provozu úschovny zavazadel," sdělila za České dráhy Hana Motyková, ředitelka Krajského centra osobní dopravy Olomouc "Navíc jednáme i o rozšíření dalších služeb užitečných pro turisty a návštěvníky Jeseníků. Předpokládáme, že jednání skončí nejpozději během dubna," dodala.

16. 03. 2014 Vítr zkomplikoval provoz na několika tratích, všude se už jezdí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vitr-zkomplikoval-provoz-na- nekolika-tratich-vsude-se-uz-jezdi/1055488>)

Větrná smršť v průběhu dne přerušila provoz na několika železničních tratích. Většinou za to mohly spadlé stromy nebo větve. Všechny úseky ale byly už zprůjezdněny. Jako poslední byl provoz obnoven v úseku Žihle – Blatno u Jesenice na trati mezi Plzní a Žatcem, kde rychlík najel na spadlé větve a byl poškozen. Při kolizích vlaků nebyl nikdo zraněn. ČTK to řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Vlaky odpoledne nejezdily například v úsecích Česká Kamenice – Mlýny, Osek – Louka u Litvínova nebo Telč – Dačice. Většinou šlo o malé tratě, výluka se dotkla jen několika osobních vlaků. Nejezdilo se také mezi Moravskými Budějovicemi a Znojmem. Osobní vlak tam najel do spadlého stromu, rozbilo se mu čelní sklo. I tato nehoda se ale obešla bez zranění a vlaky tam už opět jezdí. Větve spadlé na trakční vedení přerušily už ráno provoz na železnici mezi Hlubokou nad Vltavou a Zámostí v jižních Čechách na trati z Prahy do Českých Budějovic. Silný vítr zablokoval také koleje mezi Jedlovou a Svorem na trati z Bakova do České Lípy. Provoz se v obou případech podařilo obnovit kolem 09:00. Vítr v noci přerušil dopravu také mezi Lichkovem a Jablonným a mezi Jablonným a Hanušovicemi, kde v nočních hodinách narazil nákladní vlak

do spadlého stromu. Potíže postihly cestující tří osobních a jednoho spěšného vlaku, dočasně je převážely autobusy. Trať byla zprovozněna kolem 08:30.

17. 03. 2014 Rychleji na Vysočinu. Stát investuje do tratě na Hlinsko miliardu (Pardubice – Ždírec nad Doubravou)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/stat-investuje-do-trate-na-vysocinu-dbh-pardubice-zpravy.aspx?c=A140317_145235_pardubice-zpravy_klu)

Pardubický kraj chce zlepšit železniční spojení na Vysočinu. Svědčí o tom oznámení záměru revitalizace tratě mezi Chrudimí a Hlinskem, které je založeno jen pár dní v informačním systému posuzování vlivu na životní prostředí (EIA). U Slatiňan mají vlaky jezdit rychlostí až 120 kilometrů v hodině. Na čtyřicetkilometrovém úseku tratě nedojde pouze k úpravám zabezpečovacího zařízení a kolejí. V Hlinsku se cestující dočkají nového nástupiště a na bezpečnost budou ve větších stanicích dohlížet kamery. Železničáři počítají i s novým informačním systémem pro cestující. "Stavba zajišťuje zvýšení bezpečnosti cestujících, kultury cestování i propustnosti stanic," stojí v záměru, který má být realizován už příští rok. Špatné je hlavně staré zabezpečovací zařízení mezi Žďárcem u Skutče a Hlinskem. "Nevyhovuje současným nárokům na provoz a na bezpečnost železničního provozu," prozrazuje studie. Na nádraží v Hlinsku například dodnes hradlaři ovládají ručně stahované závory. Obnovu tratě, na níž byl zahájen provoz mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem v roce 1871, zaplatí stát. "Celkové investiční náklady se pohybují okolo 995 milionů korun," řekl Marek Illiaš ze Správy železniční dopravní cesty, která u nás spravuje železniční síť.

Svršek, spodek, nástupiště, kamery, přejezdy...

A čeho se takto vysoká investice do železnice vlastně dotkne? "Revitalizace počítá s opravou železniční stanice Chrudim a Hlinsko a úpravou traťových úseků Chrast u Chrudimi – Slatiňany a Slatiňany – Chrudim," doplnil Marek Illiaš. Stavbaři budou ve velkém předělávat nejenom výhybnu Cejřov u Vrbatova Kostelce, ale modernizace se dotkne hlavně stanic a některých přejezdů mezi Hlinskem a Medlešicemi. "Ve stanicích bude rekonstruován železniční svršek a spodek, nástupiště, přístřešky pro cestující, osvětlení stanice a rozvody nízkého napětí, zabezpečovací a sdělovací zařízení, ohřev výhybek," popisuje záměr stostránková studie. Cestujícím by se měla i zkrátit doba cestování. Zvýšit se má rychlost vlaků mezi Chrastí a Chrudimí. V úseku Slatiňany – Chrudim je navrženo zvýšení ze stávající rychlosti 70 až 90 kilometrů v hodině na 120 kilometrů v hodině. Větší zastávky budou vybaveny kamerovým systémem a novým informačním systémem pro cestující. Pokud půjde všechno podle plánu, stavba bude zahájena v březnu příštího roku.

Bez Medlešické spojky se cestování nezkrátí, namítá kraj

Cestování mezi Hlinskem a Pardubicemi se podle kraje i přes miliardovou investici výrazně nezkrátí. "Rozhodující úsek této trati, který by mohl ovlivnit zkrácení jízdních dob a zvýšení komfortu cestujících, je takzvaná Medlešická spojka. Ta ovšem není v projektu revitalizace obsažena," odvětil zastánce kratšího propojení mezi Chrudimí a Pardubicemi a radní odpovědný za dopravu Jaromír Dušek. Nedořešená Medlešická spojka tak bude i po plánované modernizaci brzdit plány kraje, který by rád zvýšil počty spojů na této trati. "V současnosti to není možné, a ani projekt po svém dokončení nám zvýšení kapacity a rychlosti nenabídne. Limitujícím faktorem je především výše zmiňovaná úvratňová jízda z Pardubic do Chrudimi přes Rosice nad Labem a přes jednokolejný železniční most přes Labe," doplnil Jaromír Dušek.

19. 03. 2014 Nákladové nádraží ožije kulturou (Praha-Žižkov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/266694-nakladove-nadrazi-ozije-kulturou/>)

Na území Nákladového nádraží Žižkov vzniká nová kulturní scéna. Areál chtěli původně přestavět developpeři, loni ale nabyl statusu kulturní památky, což jeho budoucnost prozatím změnilo. Od jara do podzimu se zde bude hrát divadlo, pořádat výstavy i koncerty. Vloni se v prostorách nádraží konal Designblok a Bienále, letos se kulturní pásmo výstav, koncertů a divadelních vystoupení nezastaví od dubna do října. "Letos jsme vyčlenili z rozpočtu městské části necelé dva miliony korun na podporu kulturních akcí," uvedl zástupce starostky Prahy 3 Matěj Stropnický. Návštěvníci uvidí divadelní představení speciálně vytvořená pro specifický prostor funkcionalistické stavby, budou se moci zúčastnit filmových projekcí nebo hudebních akcí a workshopů na téma architektura či kinematografie. Praha 3 chce ve spolupráci s neziskovými a zájmovými organizacemi otevřít nádraží pestrému okruhu diváků, dodal Stropnický. Účast na kulturním programu letos znovu přislíbilo Divadlo letí, ale

i organizátoři United Islands, Galerie Jaroslava Fragnera a Národní filmový archiv. V září se tu uskuteční Dny žižkovského kulturního dědictví. Syrovost prostředí nahrává i projektu Miroslava Bambuška Ropa. Suterénní skladovací hala stejně jako kolejisté poslouží jako jeviště a hlediště zároveň. Festival podporuje vlastník areálu České dráhy i developer, který chtěl část nádraží zbourat a přestavět na byty a kanceláře. "Věříme, že tu lokalitu udělají zajímavou pro veřejnost, což je předstupeň toho, aby do budoucna mohlo dojít k revitalizaci objektu," uvedl ředitel Sekyra Group Leoš Andrlé. "Širší veřejnost v Praze si uvědomí, že ta památka bude žít, a to je důležité pro ministerstvo kultury, magistrát i developery, kteří tam cítí určitý potenciál," doplnil ředitel galerie Jaroslava Fragnera Dan Merta.

Kolem osudu funkcionalistické budovy se vedou bouřlivé diskuse

Revitalizace kulturní památky by mohla začít po změně územního plánu nejdřív za 3 roky. Představy developera, památkářů i radních se shodují v tom, že by nádraží poskytlo zázemí různým kulturním institucím – třeba národnímu filmovému archivu. Kolem osudu funkcionalistické budovy se vedou bouřlivé diskuse už několik let. Společnost Žižkov station development, která vznikla spojením Českých drah a firmy Sekyra Group, plánovala rozsáhlou výstavbu, jíž mělo nádraží ustoupit. Proti demolici se ale postavila část odborné i laické veřejnosti. Ministerstvo kultury nakonec loni na jaře rozhodlo, že nádraží, které stojí na rozsáhlých nevyužívaných pozemcích, musí být zachováno. Původní plány na výstavbu nové městské čtvrti ale i nadále trvají. Nádraží se stane jejím centrem. Leoš Anderle ze společnosti Sekyra Group už dříve uvedl, že cestu vidí ve spojení neziskového sektoru s komerčním. Pomoci by měly také státní instituce. Náklady na konverzi totiž překračují možnosti městské části i developera, upozornil.

Stavba z 30. let patřila podle odborníků k nejmodernějším svého druhu v Evropě jak z hlediska technologie, tak z hlediska architektury. Nákladové nádraží Žižkov bylo vybudováno v roce 1936 jako koncové velkokapacitní nádraží, sloužící k překládce a skladování zboží. Funkcionalistické industriální budovy jsou architektky velmi ceněny. S nárůstem kamionové dopravy ztrácelo nádraží postupně na významu a v roce 2002 byl provoz ukončen. V současné době využívají areál logistické, spediční a velkoobchodní společnosti jako sklady. Budovy však postupně chátrají.

19. 03. 2014 Řídící výbor obměnil pět členů dozorčí rady Českých drah

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ridici-vybor-obmenil-pet-clenu-dozorci-rady-ceskych-drah/1056993>)

Pět z devíti členů dozorčí rady Českých drah končí. Z funkce je dnes odvolal řídicí výbor dopravce, který do dozorčího orgánu jmenoval například prvního náměstka ministra dopravy Milana Fernace nebo bývalého šéfa pražského dopravního podniku Milana Křístka. ČTK to řekl mluvčí českých drah Radek Joklík. Kromě nich dozorčí radu doplní bývalý člen správní rady ČD Cargo Michal Zdeněk a bývalí náměstci ministra dopravy Vojtěch Kocourek a Antonín Tesařík. Z dozorčí rady se kromě Miroslava Svítka (ČSSD) a tří zástupců odborů museli poroučet všichni členové, o jejichž působení v radě rozhoduje řídicí výbor. Zástupce odborů do rady delegují zaměstnanci státní firmy. Dobrovolně dozorčí radu opustil její předseda Zdeněk Žemlička, který na funkci podal rezignaci 20. února, uvedly ČD. Kromě něj dozorčí orgán opustily Ivana Kubaštová, Miroslav Svítek, Antonín Věchet a František Žerava. Odvolané členy Dozorčí rady prosadil do kontrolního orgánu drah krátce po svém jmenování exministr dopravy Zdeněk Žák. Původní dozorčí rada nejprve koncem loňského června vyměnila vedení ČD v čele s bývalým generálním ředitelem Petrem Žaludou a okamžitě jmenovala šéfem Českých drah Dalibora Zeleného, který státního dopravce řídil mezi roky 1998 a 2003. Začátkem letošního února po změně vlády nicméně rada ve stejném složení Zeleného odvolala a generálním ředitelem drah zvolila Dalibora Kurucze, někdejšího náměstka ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Jeho pravomoci dnes ale řídicí výbor omezil. Dokumenty a smlouvy za České dráhy budou muset nově podepisovat vždy dva členové tříčlenného představenstva. Nebude tak jako doposud stačit jediný podpis předsedy představenstva, řekl ČTK Joklík. Kurucz v Českých drahách zastává jak funkci generálního ředitele, tak předsedy představenstva.

19. 03. 2014 Na jindřichohradecké úzkokolejce zkoušejí nové motorové vozy (M 27)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/266838-na-jindrichohradecke-uzkokolejce-zkouseji-nove-motorove-vozy/>)

Jindřichohradecká úzkokolejka mění svou podobu. Na trať se na zkušební jízdu dnes vydaly prototypy moderních motorových vlaků. Unikátní projekt za šest desítek milionů korun podpořili bruselští

úředníci. První soukromý dopravce tak zakončuje záchranu železnice, kterou České dráhy chtěly zrušit. Testy potvrzují tři měsíce. Nová motorová jednotka má 32 míst, v prvních testech obstála podle provozovatelů na výbornou. Nový vůz vyrobili v české firmě ze starých rumunských vlaků. Ponechali z nich jen rám a podvozky, zbytek je nový. O konečnou podobu se postarali architekti, kteří si prosadili především kulatá okna. Nové vlaky postupně nahradí dosluhující soupravy. Zamíří na obrataňskou i bystřickou trať. Obě chtějí provozovatelé postupně opravit. Práce si vyžádají přes půl miliardy korun. "Chtěli bychom, aby se zvýšila atraktivita tratě hlavně pro obyvatele Kraje Vysočina a Jihočeského kraje," řekl předseda představenstva Jindřichohradeckých místních drah Boris Čajánek. Soukromá úzkokolejka funguje už téměř 18 let. Denně po ní železničáři vypraví téměř tři desítky vlaků.



Dvě lokálky s rozchodem kolejí pouhých 760 mm, zato s délkou úctyhodných 79 km patří už víc než sto let ke koloritu Jindřichohradecka. Obě tratě, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice i Jindřichův Hradec – Obrataň, dodnes slouží každodenní osobní a nákladní dopravě. Zároveň jsou významnou technickou památkou a velkým lákadlem pro turisty, kteří ocení, že trať vede dobře zachovalou přírodou České Kanady.

Jára Cimrman a jindřichohradecká úzkokolejka

Turisty ale do okolí Jindřichova Hradce láká také nejoblíbenější fiktivní postava české historie. Ten se po úzkokolejce údajně projel v roce 1900, a to rovnou bez platné jízdenky. "Po několika bezúspěšných pokusech o probuzení spícího cestujícího a zkontrolování jeho jízdenky, během nichž Cimrman upadl nejdříve pod lavici a posléze i do mdlob, průvodčí Albert Duba zavolal vlakvedoucího Jiřího Pavlíka. Když se po důkladné osobní prohlídce ukázalo, že cestující je slepým pasažérem, zatáhnul vlakvedoucí Pavlík za záchranou brzdu a vlak uprostřed hustých lesů v km 22,3 zastavil. Poté byl slepý pasažér Cimrman donucen za pomoci vlakové čety z vlaku vystoupit," vypráví historie úzkokolejky. Třeba právě místo vyhození Cimrmana z vlaku, dnes zastávka Kaproun, kde se nachází vskutku neobvyklý pomník, může být jedním z tipů na výlet v okolí železnice.

20. 03. 2014 Vlakem z Ostravy do Prahy za dvě hodiny? K trati už jsou připomínky

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/vlakem-spojenci-ostrava-praha-koridor-dwi-/ostrava-zpravy.aspx?c=A140320_2047463_ostrava-zpravy_dar)

Moravskoslezský kraj má protnout vysokorychlostní trať, po které vlakové soupravy pojedou více než třísetkilometrovou rychlostí. Ačkoliv se zahájením výstavby se počítá nejdříve v roce 2030, objevily se první spory kvůli plánované trase už nyní. Na ostravském hlavním nádraží nasednete do moderního vlaku. Za hodinu zastavíte v Brně, stejný čas pak potrvá jízda do Prahy. Ne, to není úryvek ze sci-fi románu. Přesně tak si představuje budoucnost české železnice Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) po výstavbě vysokorychlostní trati. Na změnu dojezdových časů z říše pohádek ve skutečnost si však počkáme. Pokud se nic mimořádného nestane, na trase Ostrava Přerov by se mělo stavět někdy v letech 2030 až 2040. "No byla by to paráda, to by se hodilo do Prahy zajet na otočku. Moc ale nevěřím, že na výstavbu a nové vlaky budou peníze," konstatoval Marek Dostál z Nového Jičína, který vlakem pracovní i osobně často jezdí do Prahy.

O financování se ještě konkrétně nehovoří, zatím je vše ve stadiu příprav. "V úseku mezi Ostravou a Přerovem by šlo o zcela novou trať v celé délce. Mezi Ostravou a Jistebníkem by vysokorychlostní trať vedla souběžně se stávající železnicí, dále již v nové trase," řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Vysokorychlostní trať podle projektu bude od Hranic na Ostravu kopírovat trasu dálnice D1. U Studénky se začíná stáčet na jihovýchod a v Jistebníku by se přimkla ke stávající železnici. "Díky vysokorychlostní trati by se ulevilo stávající železnici, uvolnily by se kapacity pro nákladní a příměstskou dopravu. Obě jsou v okolí větších aglomerací už na hraně," dodal mluvčí SŽDC. Upozornil, že vlak se pak stane atraktivní i pro kamiony a lidi, co nyní jezdí autem. "To by výrazně ulevilo silnicím," řekl Ptačinský. K návrhu trasy vysokorychlostní železnice se nyní vyjadřují obce a města. Většina souhlasí, výjimkou je však Studénka na Novojičínsku.

Rychlá železnice je moc blízko, zlobí se Studénka

Zastupitelé Studénky na Novojičínsku s novou trasou vysokorychlostní železnice nesouhlasí. Nelíbí se jim, že počítá s demolicemi, a obávají se hluku. Projektant se snaží o odklonění trati. "Z jedné strany dálnice, z další plynovod, teď ještě vysokorychlostní železnice. To už je opravdu hodně. Nesouhlasíme," zní ze Studénky. Studénka odmítla trasu vysokorychlostní železnice, která se podle projektu právě kolem města na Novojičínsku odklání od dálnice a přibližuje se ke stávající železniční trati. "Původní trasa vedla asi o 300 metrů dále od zástavby než ta nejnovější. Vlaky původně měly

jezdit za horizontem. Jaké však bylo naše překvapení, když jsme na stůl dostali zcela něco jiného, tedy vlaky na horizontu," hněval se starosta Studénky Ladislav Honusek.

Mluvčí SŽDC Ptačinský přiznal, že trasa plánované supermoderní železnice se právě u Studénky změnila. "Ano, nová trasa z technicko-provozních důvodů vybočila z původně chráněného koridoru a přiblížila se k městu," řekl Ptačinský. Důvod je zřejmý. Projektant chtěl, aby se nová trať už v Jistebníku přiblížila k současné železnici a koleje pak souběžně vedly až do Ostravy. Jenže poloměr zatáček u plánované trati je kvůli vysoké rychlosti vlaků natolik dlouhý, že se trať musí od dálnice odklánět už u Studénky. "To však znamená demolici domů, ochranné pásmo zasahující do další zástavby a nebezpečí hluku, protože vlaky budou jezdit kousek za domy," přiblížil starosta Studénky Honusek. Neuchlácholilo ho ani ujištění projektantů, že lidé ve Studénce rychlé vlaky pořádně ani neuslyší. "Ano, říkali, že při své rychlosti jen krátce zahvízdají a budou pryč. Fajn, ale zároveň připouštějí, že pokud bude kapacita současné železnice přetížená, tak by se na novou trať dostaly i normální vlaky, a dokonce i nákladáky. A to je už docela děsivá představa," reagoval starosta.

Proč však Studénka hlomozí už teď, když se má začít stavět nejdříve za patnáct, ale nejspíše až za dvacet let? "Pokud se neozveme už v zárodku příprav na stavbu, tak pak by se mohlo stát, že na nás nikdo nebude brát ohled se zdůvodněním, že s trasou už nelze hnout," vysvětlil Honusek. Objevila se i kritika, proč se místo drahé stavby nové železnice jen nevylepší současný železniční koridor. Mluvčí Ptačinský však řekl, že to technicky není možné. "Možnosti při modernizaci dnešní trati už byly vyčerpány a další zrychlování by si vyžádalo rozsáhlé přeložky a stejně by nebylo možno dosáhnout požadovaných parametrů," poukázal Ptačinský.

Projektant proto Studénce slíbil, že zpracuje kompromisní řešení vedení trasy. Následná studie obě trasy porovná a předloží se k diskusi. "Je však nutné upozornit, že nové řešení bude mít jiné negativní dopady, a to například na životní prostředí, investiční náročnost nebo provozní vlastnosti. Trasu, která by se líbila všem, nelze nalézt," řekl mluvčí SŽDC. "Stejně neustoupíme. Už ani nemáme kam. Jinak nás různé silnice a železnice sevřou a pak už nepůjde nic změnit," reagoval starosta Studénky.

Fakta – vysokorychlostní trať

- Železnice umožňující rychlost vlaků přes 300 km/h povede z Ostravy na Brno a do Prahy a bude navazovat na evropskou železniční síť.
- V kraji by od Ostravy po Jistebník kopírovala stávající železnici, u Studénky by se přimkla k dálnici.
- Se stavbou se počítá někdy v letech 2030 až 2040.
- Současná modernizovaná trať umožňuje zvýšení rychlosti vlaků „jen“ na maximálně 200 km/h.

20. 03. 2014 Skanska zmodernizuje železniční uzel v Plzni za 1,7 miliardy Kč (Uzel Plzeň, 1. stavba)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skanska-zmodernizuje-zeleznicni-uzel-v-plzni-za-1-7-miliardy-kc/1057539>)

Stavební společnost Skanska zmodernizuje za dva roky železniční uzel v Plzni ve směru na Prahu. Jde o kontrakt téměř za 1,7 miliardy korun bez DPH, stavět se má začít v dubnu. Skanska smlouvu na přestavbu podepsala s investorskou Správou železniční dopravní cesty. Na stavbu dá peníze Státní fond dopravní infrastruktury a je navržena na dotaci EU z Fondu soudržnosti, řekl ČTK výkonný ředitel divize Železniční stavitelství Skanska Jindřich Topol. Stavba má být podle plánu hotova v březnu roku 2016. "Jsme velmi rádi, že můžeme pokračovat v modernizaci uzlu Plzeň, který jsme nultou etapou už úspěšně zahájili v roce 2011," uvedl Topol. Půjde hlavně o kompletní rekonstrukce východní části železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, která umožní výrazné zvýšení rychlosti vlaků z dnešních 20 km/h až na 80 km/h na hlavních kolejích.

Jde o rekonstrukci složitých výhybkových konstrukcí a rozsáhlého kolejiště hlavního nádraží a navazujících úseků. Stavba zahrnuje i kompletní obnovu železničního spodku a odvodnění, výstavbu dvou nových a rekonstrukci dvou nástupišť. Pro lepší přístup cestujících bude vybudován nový východní podchod a přestavěn zavazadlový tunel. Modernizací projde i most zvaný Gambrinus přes ulici U Prazdroje. "Stavba výrazně zvýší bezpečnost provozu v uzlu Plzeň díky novému zabezpečovacímu zařízení, pro něž bude postavena nová budova ústředního stavědla, ale i mnoho dalších technologických zařízení," dodal Topol.

24. 03. 2014 Vláda mění hlídače železnice. Všech sedm členů správní rady SŽDC končí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlada-meni-spravni-radu-szdc-d1h/eko-doprava.aspx?c=A140324_110935_eko-doprava_suj)

Jedna z největších státních organizací v Česku získala po pondělním jednání vlády kompletně novou správní radu. Hospodaření Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) budou hlídat podle návrhu ministra dopravy Antonína Prachaře hlavně politici ze stran vládnoucí koalice. Ministerstvo dopravy na jednání vlády navrhlo odvolání všech sedmi současných členů a přišlo se sedmičkou nových. Kompletní výměna ve správní radě může vést i ke změně na postu šéfa SŽDC, kterou dva roky vede Jiří Kolář. O jeho konci se mluví prakticky od pádu Nečasovy vlády. Spekulace o Kolářově nástupci hovoří především o jeho prvním náměstkovi Janovi Blechovi, který je členem ČSSD. Právě ČSSD bude mít v nové správní radě tři zástupce: jejím předsedou byl zvolen první náměstek hejtmana Kraje Vysočina Vladimír Novotný, doplnil ho ještě senátor Karel Korytář a poslanec Jaroslav Foldyna.

Ministerstvo dopravy do správní rady navrhlo také prvního náměstka resortu Milana Ferance, za hnutí ANO posílá do správní rady organizace ročně hospodařící s desítky miliard korun i poslance Jana Volného. Za KDU-ČSL přichází někdejší náměstek hejtmana Jihomoravského kraje Václav Horák, žádnou stranickou příslušnost nepřiznává ve svém životopise poslední navrhovaný Tomáš Drmola. Ten dosud působí jako oblastní zástupce německé spořitelny Raiffeisen im Stiftland v Česku. Post člena správní rady je honorován třiceti tisíci korun měsíčně.

25. 03. 2014 Jančura nabízí státu, že nahradí ČD na trati na Slovensko. Bez dotací

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-chce-nahradit-ceske-drahy-mezi-prahou-a-slovenskem-p4q/eko-doprava.aspx?c=A140325_071754_eko-doprava_maj)

Soukromý železniční dopravce RegioJet navrhl ministerstvu dopravy, že převezme státem objednávané vlaky mezi Prahou a Slovenskem přes Ostravu a Vsetín. Provozovat by je chtěl ve stejném rozsahu jako nyní a bez dotace. "Myslíme tu nabídku naprosto vážně, vozy na to máme připravené," potvrdil MF DNES jednatel RegioJetu Radim Jančura, který před několika týdny nakoupil zhruba padesátku dalších vozů po rakouských státních drahách a postupně je ještě modernizuje. Firma však nemá dostatek lokomotiv, které by si podle Jančury pronajala.

Ministerstvo dopravy zatím řeší, jak se k nabídce postaví. "Musíme se s ní nejprve podrobně seznámit. Následně můžeme zaujmout stanovisko," uvedl Martin Novák z tiskového odboru ministerstva. Úřad může vybírat z několika variant. Nabídku zcela ignorovat, protože na obě linky existuje desetiletá smlouva s Českými drahami. Jenže už v minulosti ministerstvo část této smlouvy zrušilo a ustanovení smlouvy mu umožňuje takový krok učinit znovu. V takovém případě by stát podobně jako na trase Praha – Ostrava za vlaky neplatil a nechal by zcela na uvážení dopravců, jak budou jezdit. To by však mohlo vést ke zhoršení dopravy v méně atraktivních časech. Další variantou pak je předání celé linky do správy RegioJetu. Stát by si určil, kdy a v jakém rozsahu mají vlaky jezdit, nic by však dopravci neplatil. Na Českých drahách by pak bylo, zda budou s vlaky dál pokračovat na komerční riziko, nebo ne. Dráhy situaci nechtějí komentovat, protože o nabídce nevědí.

Na obě linky na Slovensko existuje desetiletá smlouva státu s Českými drahami, které ministerstvo dopravy ovládá. Podle nich objednávka ministerstva potvrzuje, že i v dalším jízdním řádu platném od prosince budou linky zajišťovat ve stejném rozsahu jako dosud. Soukromým dopravcům vadí, že stát přispívá zejména na vlaky přes Vsetín, které mají přitom až do Hranic na Moravě shodnou trasu jako nedotované spoje do Ostravy. Na Evropskou komisi se kvůli tomu obrátil Leo Express, podle kterého je to nedovolená veřejná podpora.

25. 03. 2014 Antimonopolní úřad znovu řeší, jak si ČD pronajaly rakouské lokomotivy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uohs-zkouma-pronajem-taurusu-d27-/eko-doprava.aspx?c=A140325_101446_eko-doprava_suj)

Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) začal znovu zkoumat novou smlouvu mezi Českými drahami a rakouskými státními drahami ÖBB na zajištění lokomotiv Siemens Taurus do Česka s vlaky mezi Vídní a Prahou. Jedno z řízení ale už ukončil, protože smlouva skončila. "V této souvislosti probíhají další dvě řízení," řekl mluvčí úřadu Martin Švanda. Jedno na návrh Škody Transportation a jedno z moci úřední. "Prověříme pronájem lokomotiv Taurus Českými drahami za delší časové období. Bližší informace však podle něj při probíhajících řízeních sdělit nelze.

Antimonopolní úřad první správní řízení ukončil, protože smlouva skončila na konci loňského roku. Od ledna platí nová, podobná smlouva, ale na menší počet lokomotiv: z celkem sedmi potřebných strojů na této trase jsou čtyři Taurusy a nově tři lokomotivy řady 380 od Škody Transportation. Dráhy navíc jednájí o tom, že by nově do Vídně zajížděly i škodovské lokomotivy na vlcích EC/IC z Ostravy. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka nejde o pronájem, ale zajíždění lokomotiv na naše území. "Provoz lokomotiv Taurus v ČR je součástí mezinárodního železničního provozu a mezinárodních jízdních řádů. Jejich součástí je i problematika mezinárodního provozu vagonů a lokomotiv. Obdobně jezdí například naše české lokomotivy do Berlína, Vratislavi a Košic," vysvětlil Joklík. Dráhy začaly lokomotivy rakouských drah využívat kvůli tomu, že neměly jinou vhodnou lokomotivu. Původně chtěly do Rakouska zajíždět s lokomotivami 380 od Škody Transportation, ta však získala povolení k provozu Rakousku až loni. Od příštího jízdního řádu ale škodovské lokomotivy z trasy opět zcela zmizí: dráhy do Vídně a Štýrského Hradce budou nasazovat jednotky railjet, které potáhnou taurusy. Dráhy odmítají, že měly při uzavírání smlouvy postupovat podle zákona o veřejných zakázkách, protože jde o technickou spolupráci při zajištění mezinárodních služeb. "Opačný výklad by vytvořil technické překážky liberalizovaného trhu veřejné mezinárodní dopravy a tuto již liberalizovanou dopravu by zcela ochromil," tvrdí Joklík. Dráhy loni zaplatily rakouským drahám za pronájem lokomotiv mezi Prahou a Břeclaví 3,3 milionů euro. Antimonopolní úřad dokonce v prvostupňovém rozhodnutí loni na podzim zakázal plnění smlouvy a udělil drahám pokutu čtyři miliony korun.

25. 03. 2014 Doprava letos vypíše zakázky za 54 miliard, především na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/267449-doprava-letos-vypise-zakazky-za-54-miliard-predevsim-na-zeleznici/>)

Stát letos vypíše velké stavební zakázky v celkové hodnotě 54 miliard korun. Větší část těchto prostředků, konkrétně 38 miliard, by měla připadnout na železniční stavby. Na Žofínském fóru to oznámil ministr dopravy Antonín Prachař (ANO). Ještě během letoška by tak mohl začít tendr na rekonstrukci zastřešení pražského hlavního nádraží, obnova trati mezi Smíchovem a Berounem přes Rudnou u Prahy, průjezd Brnem z Židenic do Maloměřic nebo rekonstrukce pražského Negrelliho viaduktu. Seznam stavebních zakázek, který Prachař v nejbližší době předloží vládě, obsahuje 68 projektů. Některé z těchto staveb za téměř devět miliard korun nicméně už šéf resortu dopravy kabinetu představil, a to na začátku března. Martin Novák, mluvčí ministerstva dopravy: "Určitě mezi ně patří známé stavby, jako dostavba D3 v jižních Čechách. Určitě tam bude příprava R35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí či příprava železničních koridorů, třetí a čtvrtý koridor."

Zveřejněním rozsahu chystaných projektů chce úřad dosáhnout toho, aby byl navýšen rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Právě jeho prostřednictvím se totiž dopravní stavby financují. V letech 2015 a 2016 bude ve fondu podle ministerstva chybět přibližně 25 miliard korun. "Pro rok 2015 je nutné dosáhnout minimálního objemu 75 miliard korun, abychom měli finanční prostředky na kofinancování," podotkl Prachař. Pokud se rozpočet navýšit nepodaří, hrozí podle ministerstva dopravy, že Česko nestihne vyčerpat dalších zhruba 23 miliard z evropských fondů.

Jednání o rozpočtu SFDI na příští rok jsou však stále v počátcích. Rozpočtové rámce schválené předchozí vládou předpokládaly na přelomu letošního a příštího roku razantní snížení peněz, které fond dostává ze státního rozpočtu, až na 37 miliard korun. Podle původního návrhu tak měl fond v roce 2015 hospodařit (po započtení evropských dotací) s částkou 45 miliard korun. Na nedostatek peněz už tehdy upozorňoval ředitel fondu Tomáš Čoček – varoval, že omezení by mohlo vést k pozastavení již rozestavěných projektů. Letos fond hospodaří s necelými 72 miliardami korun. Ministr Prachař už dříve uvedl, že ve výstavbě silnic považuje za prioritu napojení českých dálnic do Rakouska, tedy dokončení dálnice D3 z Prahy přes České Budějovice a dále směrem na Linec a rychlostní silnice R52 z Brna přes Mikulov do Vídně.

Pokračují i jednání o kanálu D-O-L

Prachař dnes také ujistil prezidenta Miloše Zemana, že jeho resort bude nadále hledat podporu v okolních zemích pro stavbu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (D-O-L). Ministr se chce držet programového prohlášení vlády, které postup v tomto projektu přesně stanovuje. Jednání o vzniku kanálu ale komplikuje zřetelný odklon Evropské unie od spolufinancování velkých vodních projektů. Evropská komise si podle ředitele fondu dopravní infrastruktury Tomáše Čočka přeje dokonce úplné zastavení dotací do tuzemských vodních cest pro příští programovací období do roku 2020. S tím však česká strana nesouhlasí. Ministerstvo dopravy proto bude ještě o možnosti zařadit financování vodních děl do Operačního programu Doprava jednat.

26. 03. 2014 Tuto neděli začíná letní čas, změna se dotkne 13 nočních vlaků Českých drah (30. března 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20059/>)

V noci ze soboty 29. na neděli 30. března se posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu. Třináct dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na cestě, se úderem druhé hodiny ranní kvůli chybějícím 60 minutám „zpozdí“. České dráhy se toto „zpoždění“ budou snažit snížit například zkrácením pobytů ve stanicích, zůstanou ale zachovány přechody lůžkových a lehátkových vozů mezi jednotlivými nočními spoji. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou se zpožděním až 60 minut. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože vyjíždějí na tratě až po 4. hodině ráno, tedy již podle letního času. Změna času znamená pro České dráhy zavedení relativně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenašela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

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

- R 403 Silesia Bohumín – Kraków odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 60 minut, vlak čeká na přímé vozy od rychlíků R 406 z Vídně a R 443 z Prahy
- R 406 Chopin Wien – Warszawa odjede ze stanice Ostrava-Svinov se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou zachovány přechody přímých vozů na rychlíky R 403 do Krakova a také od rychlíku R 443 z Prahy
- R 407 Chopin Warszawa – Wien odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 60 minut, ve stanicích Bohumín a Břeclav budou zajištěny přechody přímých vozů
- R 440 Excelsior Košice – Cheb pojedou v úseku Pardubice hl. n. – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v úseku Praha hl. n. – Cheb pojedou včas, ve stanicích Pardubice hl.n. a Praha hl.n. budou zajištěny přechody přímých vozů
- R 441 Excelsior Cheb – Košice pojedou v úseku Česká Třebová – Košice se zpožděním cca 60 minut
- R 442 Šírava Humenné – Praha pojedou v úseku Čadca – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou zajištěny přechody přímých vozů od rychlíku R 402 z Krakova
- R 443 Šírava Praha – Humenné pojedou v úseku Ostrava-Svinov – Humenné se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou dodrženy přechody přímých vozů na R 403 do Krakova
- EN 444 Slovakia Košice – Praha pojedou v úseku Bohumín – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude dodrženy přechod přímých vozů z R 407 z Varšavy
- EN 445 Slovakia Praha – Košice pojedou v úseku Bohumín – Košice se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na R 406 do Varšavy
- EN 457 Phoenix Amsterdam – Praha pojedou v úseku Berlín – Praha se zpožděním cca 60 minut. V Berlíně bude zachován přechod přímých vozů z Kodaně.
- EN 459 Canopus Zürich – Praha pojedou v úseku Erfurt – Praha hl.n. se zpožděním cca 60 minut
- EN 476 Metropol Budapest – Praha – Berlín se vlivem změny času opozdí v úseku Pardubice hl. n. – Berlin Hbf. Předpokládané zpoždění odjezdu vlaku z Pardubic hl. n. bude cca 60 minut, v úseku Praha hl. n. – Berlin Hbf pojedou vlaky se zpožděním cca 45 minut. V Pardubicích bude dodrženy přechod přímých vozů na rychlík R 718 do Prahy.
- EN 477 Metropol Berlin – Praha – Budapest pojedou v úseku Brno hl. n. – Budapest Keleti pu. se zpožděním cca 60 minut, v Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak R 407 do Vídně.

Se zhruba hodinovým zpožděním by v noci z 29. na 30. března měli počítat také cestující, kteří pojedou přímými vozy z Prahy do Amsterdamu, Curychu a Kodaně ve vlaku EN 456 Phoenix. V okamžiku změny času budou tyto vozy již mimo Českou republiku. Cestujících, kteří pojedou tímto spojem pouze v úseku Praha – Děčín – Berlín, se tak změna času nijak nedotkne.

Aktuální poloha vlaků

Aktuální polohu vlaků je možné zjistit na internetových stránkách www.cd.cz/poloha nebo www.cd.cz/mapa, na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113, případně pomocí SMS u jednotlivých mobilních operátorů:

- O2 – SMS ve tvaru „ZPO [číslo vlaku]“ nebo „ZPO [jméno vlaku]“ na číslo 999 888

- Vodafone – SMS ve tvaru „POZ [číslo vlaku]“ nebo „POZ [jméno vlaku]“ na číslo 7755
- T-Mobile – SMS ve tvaru „POZ [číslo vlaku]“ nebo „POZ [jméno vlaku]“ na číslo 4616

27. 03. 2014 Motoráky budou jezdit do Čakovic bez soutěže. Ropid se bál sporů (S34 Praha Masarykovo n. - Praha-Čakovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-motoraky-do-cakovic-vyberove-rizeni-fjo/eko-doprava.aspx?c=A140327_2050195_eko-doprava_skr)

Smlouvu na provoz vlaků mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi získal soukromý dopravce bez výběrového řízení. Přestože Ropid tvrdil, že soutěž vyhlásí. Provoz přitom bude dražší v porovnání s cenou, za kterou jezdí motoráky pro Liberecký kraj. Soukromý železniční dopravce KŽC Doprava získal bez jakékoliv soutěže smlouvu na provoz svého motoráku mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi na dalších deset let. Smlouvu podepsal pražský organizátor veřejné dopravy Ropid i přesto, že ještě před měsícem tvrdil, že dopravce na linku S34 bude hledat v poptávkovém řízení. Minimálně pět let budou lidé cestovat motorákem starým přes třicet let. Ropid obrat názoru vysvětluje přístupem ministerstva dopravy k soutěžím na rychlíkové tratě. S příchodem ministra Antonína Prachaře totiž začal stát s vypisováním znovu otálet. "Rozhodli jsme se, že budeme opatrní. Chceme a budeme dál pouštět na železnici v Praze a okolí soukromé dopravce, ale nechceme se dostat do situace, že se budou všichni hádat, odvolávat a my nikdy vítěze nevybereme," vysvětlil mluvčí Ropidu Filip Drápal. Uzavření takové smlouvy není nic nelegálního, dopravní legislativa desetiletý kontrakt bez soutěže umožňuje. Přesně tak jezdí prakticky po celé zemi například České dráhy, které získaly desetileté smlouvy na sklonku roku 2009. Konkurenci ovšem takový postup vadí. "Měli jsme o zakázku zájem, ale odpověděli nám, že žádné poptávkové řízení nebude. Je to hodně nestandardní postup, nejprve vyhlásit, že budou soutěžit, a pak zadat zakázku přímo," říká Jan Šatava z firmy Rail System.

Ropid bude KŽC Doprava platit za každý ujetý kilometr 76,56 koruny, což je o sedm korun méně, než dosud platil v rámci zkušebního provozu. Jenže i to je více, než například platí Liberecký kraj za provoz výrazně modernějších nízkopodlažních vlaků mezi Libercem, Žitavou a Varnsdorfem: kraj doplácí za každý kilometr 73 korun. Na rozdíl od smlouvy na linku S34 prošla tato trasa řádnou mezinárodní soutěží. Ročně zaplatí Ropid za provoz motoráků přibližně 11 milionů korun. Podle smlouvy se bude každý rok úhrada navyšovat maximálně o inflaci. Od šestého roku musí dopravce alespoň na část spojů nasadit bezbariérová vozidla. Radní pro dopravu Jiří Pařízek (TOP 09) otočení názoru na soutěžení tratě vysvětluje prakticky stejně jako Ropid. "Otevírání železničního trhu soukromým dopravcům je velmi složité. Nechceme se dostat do situace, kdy bychom byli kritizováni za to, že nechceme pouštět soukromé dopravce na železnici," řekl Pařízek.

Utajená smlouva

I když TOP 09 dlouhodobě bojuje za zveřejňování smluv, v případě smlouvy s KŽC Ropid poněkud váhá. Ministerstvo dopravy přitom už několik let zveřejňuje kompletní smlouvy s Českými drahami. Ropid nakonec po dalších dotazech uvedl, že smlouvu zveřejní odesláním do Věstníku Evropské unie. O proniknutí na železnici v rámci Pražské integrované dopravy dlouhodobě usiluje také společnost Arriva, která dokonce loni pár měsíců provozovala na vlastní riziko spoj mezi Masarykovým nádražím a Kralupy nad Vltavou. I v případě linky do Čakovic doufala, že bude oslovena. "Arriva má nadále zájem provozovat železniční dopravu v České republice včetně pražské aglomerace," reagoval Daniel Adamka, generální ředitel Arrivy Transport Česká republika. Arriva proti přímému zadání KŽC Doprava neprotestuje podle informací MF DNES i z důvodu, že Ropid zvažuje této firmě zadat zcela nové spojení, mluví se o lince z Benešova přes Prahu do Čelákovic. "Do budoucna se spolupráci s Arrivou na vlakových linkách PID nebráníme. Další rozvoj železničních linek v Praze a okolí je ale ovlivněn kapacitou tratí i rozpočtem města," dodal Drápal.

27. 03. 2014 Na české koleje poprvé vyrazily vagony s dětskou hernou (RegioJet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zacal-vozit-vagony-s-detskou-hernou-fad-/eko-doprava.aspx?c=A140326_221924_eko-doprava_suj)

Na českou železnici poprvé vyjíždí vozy s hernou pro malé děti. Ve svých vozech je začala nabízet společnost RegioJet ve vlacích mezi Prahou a Havířovem. Od prosince by měly být speciální herny i v jednotkách railjet Českých drah. RegioJet při modernizaci dalších ojetých vozů, které nakoupil v Rakousku a Švýcarsku, zrušil zatím v osmi vozech celkem tři běžná kupé a spojil je v jednu hernu.

"Vozy s dětskou hernou budou v každém spoji," řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Jde o další způsob, jak dopravci bojují o cestující na konkurenční trase mezi Prahou a Ostravou. Už dříve RegioJet nasadil vozy s kupé vyhrazenými pro rodiny s dětmi. České dráhy mají na řadě dálkových spojů kupé vyhrazené pro cestující s dětmi do 10 let, v pendolinech jsou například takzvané rodinné zóny. Speciální koutek pro děti budou mít dráhy i v jednotkách railjet, které nasadí do plného provozu od letošního prosince, půjde v podstatě o malé dětské kino.



Leo Express nabízí dětem ve svých vlacích zapůjčení her. V dětské herně RegioJetu jsou nejen hračky, stolní hry a literatura pro děti, ale i televize. Do kupé si může rezervovat místo šest lidí, do herny ale budou mít přístup i další děti cestující ve vlaku. V dětském kupé platí běžný tarif RegioJetu v třídě Standard. Speciální kupé či části vozů pro děti jsou běžné například ve Švýcarsku, kde nechybí prakticky v žádném dálkovém vlaku.

27. 03. 2014 Vlaková trať přes Polsko má namále. Opět bojuje o přežití (Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Slezsku)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/vlakova-trat-pres-polsko-bojuje-o-preziti-fi1-olomouc-zpravy.aspx?c=A140327_2050217_olomouc-zpravy_kol)

Železniční spojnice mezi Olomouckým a Moravskoslezským krajem, která vede přes polské Glucholazy, je v ohrožení. Navzdory tomu, že oba kraje sypou do tamních vlaků miliony, totiž nemusí přežít už letošní rok. Krajsí politici chtějí orodovat u ministra dopravy, aby finanční ztráty pokryl stát. "Věřím, že se provoz na trati podaří zachovat. Děláme pro to všechno, co je možné," řekl Alois Mačák, náměstek hejtmána Olomouckého kraje zodpovědný za dopravu. Chystá se znovu jednat se zástupci sousedního regionu a sejde se i s ministrem dopravy Antonínem Prachařem. Obě strany chce přesvědčit, aby se k trati důležité pro obyvatele Jeseníků neobracely zády. "Ministra jsem už informoval dopisem a chci s ním mluvit o tom, aby ministerstvo opět převzalo objednávku dopravy na trati a nemusely ji hradit krajské samosprávy. Olomoucký kraj platí zhruba 11 milionů ročně, což je s ohledem na stále napjatější rozpočet v dalších letech nereálné," vysvětlil Mačák. Věř, že ministr Prachař, který pochází z Olomouckého kraje, ožehavou regionální problematiku pochopí. Ministerstvo dopravy totiž v roce 2012 zrušilo trati státní podporu, a kraje, pokud chtěly spoje zachovat, musely začít platit Českým drahám provozní ztrátu i pětimilionový poplatek polské železnici za pravidelné průjezdy Polskem. Kraje tak nyní financují provoz čtyř párů spěšných vlaků denně.

Lidé by se neměli jak dostat do práce

Podle Mačáka je nutné jednat co nejdříve. Moravskoslezský kraj totiž avizoval, že v půli roku přestane platit svou část ztrát, protože už dál nechce dopravu objednávat. "Budeme se snažit přesvědčit sousední region, aby platil alespoň do konce roku. Do té doby bychom chtěli problém vyřešit na státní úrovni, aby mohl provoz plynule pokračovat," míní Mačák. Přestože vlaky nejezdí příliš zaplněné, je podle něj potřeba provoz zachovat s ohledem na vysokou nezaměstnanost a špatnou dopravní dostupnost. S tím souhlasí i obce na Jesenícku. "Zrušení trati by znamenalo ještě víc odříznout Jesenícko. Znemožnilo by to dopravu řady lidí do zaměstnání a studentů na střední a vysoké školy," upozornil šéf Sdružení měst a obcí Jesenícka Lubomír Žmolík.

Vedlejší kraj už nechce platit

Jenže Moravskoslezský kraj potvrdil, že hodlá financování stopnout. "Na dofinancování dopravy nám chybí 16 milionů. Nemůžeme si už dovolit financovat tuto trať, zvláště když je tak málo využívaná. Myslím, že by bylo daleko levnější nahradit vlakové spoje autobusy," je přesvědčen náměstek moravskoslezského hejtmána Daniel Havlík. Přesto i on se chce pokusit přesvědčit ministra, aby stát začal trať znovu dotovat. I kdyby se nakonec podařilo peníze na provoz sehnat, není jasné, jak dlouho budou jezdit vlaky přes Polsko. Trať přes Glucholazy je totiž ve velmi špatném stavu a polské železnice (PKP) se o ni nestarají, i když z Česka za průjezdy dostávají pět milionů ročně. Už teď musí strojívníci kvůli špatnému technickému stavu trati zpomalovat v Polsku až na 30 kilometrů v hodině. "My jsme přišli s projektem revitalizace příhraničních tratí a k našemu velkému údivu polská strana projekt smetla ze stolu," popsal Mačák.

Česko-polská smlouva je hodně nešťastná

Předseda dopravní komise Olomouckého kraje Miroslav Kapoun vidí jako důležité radikálně změnit česko-polskou smlouvu o peážní trati, která je už z roku 1947. "Ta smlouva je hodně nešťastná. Doprava na této trati je vyhrazena jen pro nás a nenavazuje na další železnice v Polsku. Poláci tak od ní nemají ani žádný přípoj do vnitrozemí. Proto také není z polské strany zájem do trati investovat,"

vysvětlil Kapoun. Přitom trať potřebuje nejen rozsáhlou rekonstrukci, ale také změnit zastávky v Glucholazech. Původní historické nádraží je totiž přes dva kilometry vzdálené od centra města, kam Češi z Jesenicka míří za nákupy. "Lidé tak radši jezdí auty. Vybudování zastávky v centru by trati hodně prospělo," poukázal Žmolík.

Správa železniční dopravní cesty teď připravuje další investice do trati v úseku z Jeseníku do Mikulovic na Jesenicku. "Vybudujeme dálkové zabezpečovací zařízení a nová nástupiště na nádražích v Jeseníku, Písečné a Mikulovicích," uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Jenže bez úseku přes Polsko se trať Jeseník – Krnov s napojením na Ostravu neobejde. "SŽDC nadále deklaruje zájem o případné odkoupení či pronájem trati," doplnil Illiaš. Otázkou ale zůstává, zda mezistátní jednání, která obě země o trati vedou, povedou ke kýženému výsledku.

27. 03. 2014 Železnice v počtu přepravených osob dotahovala náskok autobusů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznice-v-poctu-prepravenych-osob-dotahovala-naskok-autobusu/1060429>)

Železniční doprava loni v počtu přepravených pasažérů dotahovala náskok autobusů. Zatímco počet cestujících v linkových autobusech meziročně klesl o 2,4 procenta na 308 milionů, pasažérů v železniční dopravě o procento přibýlo na 174,5 milionu osob. Vyplývá to z předběžných údajů zveřejněných ministerstvem dopravy. Vedle většího počtu cestujících ve vlacích rostla i vzdálenost, kterou cestující po železnici ujedou. Ukazatel počtu cestujících a ujeté vzdálenosti stoupl téměř o pět procent.

Největší rozmach za poslední roky zaznamenala železnice v roce 2012, kdy objem přeprav v osobní dopravě vzrostl osmiprocentním tempem. "Zlepšují se služby a navíc díky konkurenci klesaly ceny železniční dopravy, které se v některých případech přiblížily cenám autobusové dopravy," uvedl důvody růstu železničních přeprav vedoucí dopravní informatiky Centra dopravního výzkumu Milan Brich. Za poklesem počtu přepravených osob autobusy podle něj může být i menší objem přeprav objednaných v rámci dotované dopravy kraji. Statistická data k množství objednaných spojů ale zatím centrum nemá k dispozici a jde tak pouze o domněnku. Největší tempo růstu zaznamenávají v posledních letech dálkové a naopak příměstské železniční linky, řekl ČTK Miloslav Zítka ze Svazu cestujících ve veřejné dopravě. V dálkové dopravě dávají lidé stále větší přednost vlakům kvůli pohodlí, zatímco v příměstské dopravě u velkých měst, jakými jsou Praha, Brno a Ostrava, je hlavní výhodou vysoká frekvence spojů.

Hlavní historickou nevýhodou železnice jsou mnohdy nevhodně umístěná nádraží, která se nacházejí mnohdy kilometry od center měst, zatímco autobusový spoj může zajíždět prakticky kamkoliv. I tento handicap se daří odstraňovat nejnázem u příměstské železnice, kde u vlakových nádrží vznikají zachytaná parkoviště. Příkladem takového přístupu je třeba Benešov u Prahy.

27. 03. 2014 Dráhy oprášíly Esmeralda, bude z ní vlak pro děti (812.613+912.001, Cyklovlak Okoř)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-oprasily-esmeraldu-bude-z-ni-vlak-pro-deti-1073386>)

Má zelenou barvu a existuje v jediném exempláři. Motorák zvaný po stejnojmenné hrdince mexické telenovely Esmeralda. A stejně jako ona se i český vlak dočká po řadě ústrků šťastného konce. Organizátor pražské integrované dopravy ROPID se dohodl s Českými drahmi, že unikátní zelená souprava bude v létě jezdit jako dětský vlak z Prahy kolem hradu Okoř do Slaného a zpět. Po dvou letech odpočinku v rakovnickém a lounském depu byl vlak na trati poprvé k vidění tuto středu při testovací jízdě. Měřilo se například, zda se vejde k nástupištím. „Souprava bude speciálně upravena pro děti. Uvnitř i z venku bude plná dětských motivů, uvnitř bude dětský koutek a spousta dalších překvapení pro děti. Bude to takový hrací vlak,“ uvedl manažer projektu za ROPID Ondřej Kubala. Dětský vlak bude jezdit v sezoně o víkendech a svátcích namísto tradičního cyklovlaku. Ani cyklisté ovšem nepřijdou zkrátka, v soupravě bude řazen i jejich vagon. Tradiční cyklovlak směr Okoř vyjede letos poprvé už tuto sobotu, Esmeralda ho vystřídá někdy v průběhu jara. Loni vlak svezl přes šest tisíc cestujících a sedm set kol.



Esmeralda vznikla v roce 2001 v šumperských dílnách Pars nova přestavbou klasické červené lokálky poničené nehodou. Jde o prototyp. „Poznatky z této rekonstrukce byly použity při přestavbě vozů řady

810 na řadu 814, tedy jednotky Regionova," píše Wikipedie. Žluté Regionovy následně zaplavily české lokální tratě. Zelený vlak před svým odstavením byl k vidění na tratích kolem Rakovníka. Přísně železničářsky vzato je Esmeralda pouze první tažný vůz soupravy. Na druhé straně vlaku je rovněž unikátní a o rok mladší prototyp řídicího vozu zvaný Kasandra, uprostřed je klasický vagon. „Jednotka byla v depu v Lounech a je provozní. Bez větších nákladů ji tedy lze nasadit na spoje Praha – Noutonice – Slaný jako cyklovlak, respektive dětský vlak," uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Bez zajímavosti není ani zmíněná trať. S výjimkou letního víkendového cyklovlaku zde byla osobní doprava zrušena už před lety. Klíčový význam ale má pro nákladní dopravu, mimo jiné se tudy dopravuje letecké palivo na Letiště Praha. V létě jde až o tři vlaky s palivem denně. Esmeralda bude první dětský vlak, zaměřený na cestující s dětmi je ale patrné u všech dopravců. Dráhy mají ve vlacích dětské oddíly, v pendolinu jsou jejich součástí i hry, objednané Railjety ČD budou mít i dětské kino. Konkurenční Student Agency zase dnes oznámila, že začne na své spoje nově nasazovat vagony s hernou. Na druhé straně se prosazují i takzvané tiché oddíly, kde je třeba zapovězeno telefonování.

27. 03. 2014 Miliony, nebo jedna koruna? Cena vyprodávaných lokálek bude klesat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/267705-miliony-nebo-jedna-koruna-cena-vyprodavanych-lokalek-bude-klesat/>)

Správa železniční dopravní cesty dokončuje přípravy na prodej prvních tratí, jichž se chce zbavit. Ze státního vlastnictví by tak měly zmizet různé lokálky, po kterých nic nejedí. O některé mají zájem obce, budou ale muset počkat, zda někdo nenabídne vyšší cenu. Nový vlastník se ale potom bude muset o odkoupené dráhy nejméně pět let starat. Obce, které usilovaly o bezplatný převod opuštěných železničních tratí, tak docela neuspěly. SŽDC dokončuje přípravy na prodej prvních lokálek a už je jasné, že je nabídne za tržní cenu, tj. desítky milionů korun. "Jsem přesvědčený, že by upřesnění ceny odhadu mohlo být v horizontu jednoho kvartálu," naznačil ministr dopravy Antonín Prachař (ANO), kdy by mohl prodej začít. Radnice přesto mají naději, že se ke "svým" tratím přece jenom dostanou. "Pokud by nikdo nekoupil, cena bude postupně snižována až na jednu korunu," slíbil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Že obcím, které vesměs chtějí zajistit turistický provoz, nakonec lokálky zbudou, naznačují podmínky, které železniční správa stanoví – kdo trať získá, bude se o ně muset nejméně pět let starat. Půjde tedy o další milionové investice, aniž by měl vlastník naději, že v dohledné době pozemky pod kolejiemi využije nějak jinak.

Tratě, které chce SŽDC prodat – ať už v první vlně, nebo později – leckdy mají podle expertů potenciál k provozu. "Kozí dráha během jarního provozu přepravila dva tisíce cestujících za šest víkendů," poukázal Karel Mikolášek z Konzultační dopravní společnosti, na úspěch turistických vlaků mezi Děčínem a Telnicí. Trať, po které jezdí, přitom v minulosti chátala, když na ní Ústecký kraj zrušil dopravu. Na druhé straně zajímavý příjem nových provozovatelů tratí – nákladní doprava – na lokálkách vesměs vyhynula. I poslední přepravci se od železnice nakonec odvrátili, když se SŽDC o tratě, které k nim vedou, přestala starat. Ani kdyby se to změnilo, návrat na koleje nechystají. "Pro nás jsou výhodnější kamiony, na které jsme si zvykli. Co se termínu týče, je to tady rychleji," uvedl Lukáš Suchánek, jednatel firmy z Libouchce na Ústecku. Ta si až donedávna nechávala vozit materiál ze Slovenska po železnici. Problémy se zmíněnou Kozí dráhou, která Libouchcem prochází, však firmu nakonec přinutily přejít na silniční dopravu.

Seznam tratí připravených k prodeji

- Čejč – Uhřetice
- Čelákovice – Mochov
- Čížkovice – Obrnice
- Kralovice – Mladotice
- Dolní Nouzov – Kopidlno

28. 03. 2014 Dráhy zlevní jízdenky na víkend. Slevu dají jen po zavolání či napsání (Skupinová víkendová jízdenka)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zlevni-vikendove-jizdenky-doq/eko-doprava.aspx?c=A140327_223557_eko-doprava_suj)

České dráhy zlevní v některých případech až o čtvrtinu své víkendové jízdenky pro skupiny. Cílem akce je přilákat do vlaků nové cestující, především rodiny s dětmi. Akční nabídku ale dráhy mírně

cestujícím komplikují: podmínkou levnější jízdenky je získání speciálního promo kódu. Promo kód však cestující získají jen když zavolají na zákaznickou linku drah nebo napíší e-mail.

Dráhy zlevní svoji Skupinovou víkendovou jízdenku, kterou si lidé pamatují ještě pod starším názvem Sone+. Ta umožňuje neomezené cestování během soboty nebo neděle pro skupiny dvou dospělých a až tří dětí. Dráhy nabízí jejich různé verze pro všechny kraje, cena se pohybuje od 225 do 425 Kč. Během akce zlevní všechny jízdenky až o 58 korun, mírně výhodněji vyjde nákup přes e-shop ČD než přímo na pokladně. Nabídka je časově omezená. České dráhy budou zvýhodněnou jízdenku nabízet lidem, kteří zavolají na zákaznickou linku. "Když bude například zákazník zjišťovat spoje na víkend, je pravděpodobné, že by tento produkt mohl využít, a náš personál mu ho rovnou nabídne," vysvětlil mluvčí Radek Joklík. Akční ceny však mohou využít i ti, kteří si na zákaznické lince o kód přímo požádají nebo si o něj napíší e-mailem.

29. 03. 2014 Kraje trestají za zpoždění i za horší vlaky. Od drah žádají 34 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kraje-pokutuji-stare-vlak-y-a-zpozdeni-dxa/eko-doprava.aspx?c=A140328_232247_eko-doprava_wlk)

České dráhy čelí situaci, na kterou dlouho nebyly zvyklé – dostávají pokuty od svých největších chleboďárců. Krajům, které si u státního dopravce objednávají dopravu za osm miliard ročně, došla trpělivost s tím, že dráhy neplní podmínky desetiletých smluv. Jde především o nasazování jiných, horších vozidel nebo zpoždění spojů. Hejtmanství za loňský rok vystavila drahám postihy ve výši 34 milionů korun, jak ukazuje průzkum MF DNES mezi jednotlivými krajskými úřady. Z toho bezkonkurenčně největší částku tvoří postih z Libereckého kraje. Ten na začátku roku poslal na dráhy protokol za téměř 27 milionů korun. "Hlavním důvodem neplnění závazků je nevybavení vozidel vnějším a vnitřním audiovizuálním informačním systémem," řekl mluvčí kraje Jiří Langer. Pokutu krajský úředníci vypočítali podle smlouvy, jde o sankci za tři roky na provoz vlaků u nepříliš využitých tratí v Podkrkonoší. Dráhy dostaly dva týdny na to, aby se k pokutě kraji vyjádřily, ale neučinily tak.

Liberecký kraj vyměřil pokuty v řádu milionů korun už dříve, dráhy však zaplatily jen tu část pokuty, se kterou souhlasily. Kvůli nezaplacení zbytku je kraj zažaloval u soud, který dosud nerozhodl. Dopravce se domnívá, že kraj při výpočtu pokuty nerespektuje smlouvu, proto se obrátil na soud. Za některé chyby podle něj nemůže, jde zejména o pokutu za nasazení nízkoopodlažních vozidel. Dopravce argumentuje poruchovostí nových motoráků Stadler, ten naopak odkazuje na špatný stav tratí. Srovnání výše pokut mezi kraji ukazuje velké rozdíly. Některé velké kraje, například Středočeský, Českým drahám nedaly pokutu ani jednou. Přes tři miliony požaduje Plzeňský kraj – ČD začaly jezdit s nízkoopodlažními vozy Pesa Link později, než stanovila smlouva.

Dráhy přiznávají, že počet pokut a jejich výše celkově meziročně stoupla. "Přesto lze konstatovat, že počet a zejména výše uplatněných pokut u většiny objednatelů meziročně klesl," uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Zhruba půl milionu pokuty loni dostaly dráhy od ministerstva dopravy, které objednává dálkové spoje ročně za čtyři miliardy korun. "Vady jsou vesměs stejné, přetrvává znečištění vozů graffiti. Občas také dochází k dílčím problémům s chybějícími hygienickými potřebami," řekl Martin Novák z tiskového odboru ministerstva dopravy. Oproti roku 2012 výše pokut klesla o více než polovinu, což je podle Nováka důkazem zlepšujících se služeb drah.

30. 03. 2014 Železniční zastávku na Kačerově postaví Metrostav za 17 mil. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-zastavku-na-kacerove-postavi-metrostav-za-17-mil-kc-1061351>)

Novou železniční zastávku na pražském Kačerově postaví stavební společnost Metrostav za 17 milionů korun. ČTK to řekl Jakub Ptačinský, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem této zakázky. Nová zastávka umožní přestup na metro z vlaků jedoucích z Dobříše nebo Čerčan, hotová má být do konce letošního roku. "Smlouva na stavební práce byla podepsána minulý týden a během několika dní by se na stavbě mohlo začít pracovat," uvedl Ptačinský. Kačerovská zastávka je součástí přípravy takzvaných tangenciálních linek, které by měly spojit okrajové části Prahy a doplnit síť městské hromadné dopravy o rychlé vlakové spojení po vzoru německé S-Bahn. Zatím se diskutuje o zavedení dopravy ve zhuštěném intervalu, který by odpovídal městské dopravě, na tratích z Radotína do Vysočan přes Smíchov a Vršovice, z Hostivaře do Holešovic přes Libeň, z Vysočan do Hostivaře přes Malešice a z Radotína do Běchovic právě přes Kačerov.

Kromě Kačerova by v Praze měly do tří let vzniknout nové zastávky Eden a Zahradní Město v rámci modernizace železničního napojení na čtvrtý tranzitní železniční koridor. Mezi Holešovicemi a Bubenci by do letošního podzimu měla být otevřena zastávka Podbaba. Nová zastávka dále vznikne v rámci pražské železnice i v Běchovicích. Ta by měla stát blíže centru Běchovic, zatímco nynější je na jejich okraji. Náklady na její vybudování budou 35 milionů korun. Praha zvažuje kromě Běchovic novou zastávku i v Rajske zahradě v Praze 14. Od roku 2015 se rovněž připravuje rozsáhlý projekt modernizace železničních stanic v hlavním městě, která by měla být financována z evropského Operačního programu doprava II. Renovací by měla projít i ocelová hala zastřešující pražské hlavní nádraží. Soutěž na její opravu je součástí balíku stavebních zakázek za 54 miliard korun, které v tomto týdnu oznámil ministr dopravy Antonín Prachař.

30. 03. 2014 Omlazovací kúra Českých drah pokračuje. Stáří vlaků kleslo o dva roky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-omladily-vozovy-park-dfg-eko-doprava.aspx?c=A140328_180246_eko-doprava_suj)

České dráhy loni znovu výrazně snížily průměrné stáří svých vlaků, kterými vozí cestující. Letos by se měl vozový park dokonce dostat poprvé k hranici dvaceti let. Vyplývá to z nejnovějších údajů Českých drah o vozovém parku za loňský rok. Průměrný věk dosáhl 22,6 let, což znamená omlazení o více než dva roky. Dráhy obnovují vozový park díky miliardovým investicím do nových vozidel schválených ještě bývalým vedením Petra Žaludy. "Investice dosáhly více než šest miliard korun," řekl mluvčí drah Radek Joklík.

Omlazení pomohly nejen nákupy nových vozidel, ale také pokračující masivní šrotace nebo vyřazování nejstarších vozů a lokomotiv. Dráhy do nových vlaků počítají i zásadní modernizace starších souprav. Dráhy loni ve velkém pokračovaly v omlazování vozů hlavně na regionální spoje, často s podporou evropských fondů: nakoupily další motorové jednotky Pesa Link a elektrické jednotky RegioPanter od Škody Transportation, jejich výroba pokračuje i letos. Vozový park sice rychle mládne, dráhy se ale kvůli tomu v minulosti výrazně zadlužily. Další úvěry si už firma nechce brát, letos navíc musí splácet rekordní objem jistin i úroků. Společnost doufá, že se jí podaří získat další evropské dotace na nákup nových vozidel, především z Operačního programu doprava. Stáří vozidel Českých drah letos výrazně sníží především koupě jednotek railjet, které přinesou v podstatě více než padesát nových vozů.

31. 03. 2014 Kraje nechtějí ztratit vliv na regionální vlaky, o slovo se hlásí stát

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-nechteji-ztratit-vliv-na-regionalni-vlaky-o-slovo-se-hlasi-stat-1073731>)

Ta třaskavá otázka vzešla z ministerstva dopravy a má hodnotu osmi miliard korun. Zjednodušeně jde o to, kdo bude objednávat a dotovat regionální vlaky. Dnes tak činí kraje, systém má ale řadu nedostatků. A podle jednoho z ministerských návrhů by mohl vzít lokálky pod svá křídla stát. Ten dnes objednává jen rychlíky a další dálkové spoje. Už první setkání zástupců krajů a ministerských úředníků koncem minulého týdne ukázalo, že se odpověď nebude hledat snadno. Jedno je ale skoro jisté, kraje se podle zjištění deníku E15 vlivu na regionální vlaky a miliardové dotace nevzdají. „Největší obavou krajů je, že objednávka ministerstva nebude brát zřetel na jejich potřeby. Což je vidět na rychlících, na které mají kraje přes veškeré sliby nulový vliv,“ řekl náměstek pro dopravu z Pardubického kraje Jaromír Dušek, který první setkání obou stran hostil. Podle Duška státem objednané rychlíky často nezapadají do krajských systémů integrované dopravy, ve kterých by se ještě o poznání hůře mohly projevit zásahy státu do provozu krajských vlaků. „Považujeme za správné, že o regionálních, lokálních či místních přepravních potřebách občanů rozhodují volení zástupci přímo z těchto regionů, nikoli centrálně řízení ministerští úředníci,“ doplnil Duškův kolega z Karlových Varů Petr Navrátil. Obavy o „své“ integrované systémy, přestupové návaznosti na autobusy, dojížděku do škol a práce mají i další krajští politici a úředníci. Jenže i rezort má své argumenty.

České dráhy a případní další dopravci musejí každoročně složitě vyjednávat s patnácti různými partnery, financování je nestabilní, krajské systémy jsou nezřídka uzavřené a nenavazují na sebe. Úřad zdůrazňuje i skutečnost, že z osmi miliard, kterými kraje ročně dotují regionální vlaky, skoro tři miliardy posílá stát. A přitom nemá jakoukoli možnost do krajské dopravy mluvit. Hledání nového systému veřejné dopravy je zatím ve fázi kladení otázek, jasno má být do konce roku. Pokud nastanou změny, měly by platit nejpozději od roku 2019, kdy vyprší desetileté smlouvy Českých drah s kraji.

31. 03. 2014 V Británii padne rekordní trest za zpoždění vlaků, železnice zaplatí dvě miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-britanii-padne-rekordni-trest-za-zpozdzeni-vlaku-zeleznice-zaplati-dve-miliardy-1073957>)

České a moravské kraje nedávno ohlásily, že za loňská zpoždění vlaků daly Českým drahám pokutu ve výši 34 milionů korun. To ve Velké Británii se pohybují ve zcela jiných rádech. Tamní správě železnic hrozí za nedochvilnost spojů sankce kolem 70 milionů liber, tedy přes 2,3 miliardy korun. Dosud nejvyšší pokutu ve své historii dostane britská správa železnic Network Rail od drážního regulátora. Železniční správa totiž nedokázala dodržet stanovený limit, podle něhož musí dorazit na čas 92,5 procenta všech vlaků, přičemž se toleruje maximálně 10minutové zpoždění.

Dojezdové limity se v Británii určují vždy na pět let. Za poslední pětiletku, která vypršela dnes, ale podle informací listu The Telegraph dodrželo jízdní řád jen 89,9 procenta vlaků. Nejhuř si vedly dálkové spoje, které zaostaly za limitem o pět procent. Nedařilo se ani příměstským linkám v Londýně a na jihovýchodě země, jimž chyběla tři procenta. Rekordní pokuta se nicméně může o něco zmírnit, pokud regulátor rozhodne, že na zpoždění mělo významný vliv extrémní počasí, jemuž Británie čelila během několika minulých zim.

Příliš mnoho pasažerů

Podle manažera Network Rail Robina Gisbyho stojí za potížemi železnice nárůst počtu cestujících, který předčil očekávání. „Projekty plánované a financované před pěti lety s cílem zvýšit kapacitu železniční infrastruktury překonala nečekaně vysoká poptávka ze strany cestujících,“ vysvětlil Gisby pro deník Telegraph. V České republice jsou tresty nesrovnatelně nižší. České dráhy dostaly od krajů, které si objednávají regionální dopravu za osm miliard ročně, souhrnnou sankci za loňská zpoždění ve výši 34 milionů korun. Trestalo i ministerstvo dopravy, které objednává rychlíky za čtyři miliardy. Resort udělil státnímu dopravci za zpoždění pokutu kolem půl milionu korun.

31. 03. 2014 Ve vlacích z Olomouce do Hrubé Vody začínají platit jízdenky MHD (od 1. dubna 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/268102-ve-vlacich-z-olomouce-do-hrube-vody-zacinaji-platit-jizdenky-mhd/>)

Železnice se stává jedním z prostředků olomoucké MHD. Od úterý bude možné cestovat vlakem s jízdenkou z tramvaje – zatím však jen na trati do Hrubé Vody. Kraj již dříve zapojil několik železničních tratí do svého integrovaného dopravního systému (IDSOK), ale šlo především o lokálky na okraji regionu. To, co je běžné v Brně či Praze, poprvé vyzkouší také lidé v Olomouci – cestování vlakem po městě a jeho blízkém okolí s jízdenkou z MHD. Propojení umožnil Olomoucký kraj, který do svého integrovaného dopravního systému zapojil úsek krnovské trati mezi krajským městem a Hrubou Vodou. Nové opatření znamená, že v olomoucké MHD bude možné jezdit s jízdenkami vydanými Českými drahami pro příslušný úsek železnice a naopak ve vlaku na lístky zakoupené u Dopravního podniku města Olomouce. "Tento pilotní projekt znamená prvotní integraci vlaků jedoucích přímo do Olomouce. Jsem rád, že s námi spolupracovali jak samotní dopravci, tak především starostové dotčených obcí. Věřím, že to povede ke spokojenosti občanů," uvedl ředitel Koordinátora IDSOK Jaroslav Tomík.

Olomoucký kraj před integrací železniční trati do Hrubé Vody objednal přepravní průzkum, ve kterém zjišťoval, nakolik cestující využívají jednotlivé prostředky dopravy. Jejich výsledky využije k rozdělování peněz z prodeje svých jízdenek mezi dopravce. Ačkoli zařazení trati do integrovaného dopravního systému bude v Olomouci prozatím ojedinělé, v jiných částech kraje už je cestování s integrovanou jízdenkou na železnici běžné. "Do integrovaného systému jsou již začleněny tratě na Šumpersku a Jesenicku, od března tohoto roku jsme zařadili další dvě trati na Prostějovsku," přiblížila Lenka Zlámalová z IDSOK. Za základ systému však koordinátor zatím považuje olomouckou MHD a autobusové linky, kterých už jsou v integrovaném systému desítky. V některých linkách, které vedou i do sousedních krajů, zatím není integrace úplná, dopravci však uznávají časové jízdenky IDSOK.

Železnice v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje:

- trať 271 Prostějov – Dzbel
- trať 273 Prostějov – Červenka

- trať 291 Zábřeh – Šumperk (včetně rychlíků)
 - trať 292 v úseku Šumperk – Jeseník – Mikulovice (včetně rychlíků)
 - trať 293 Šumperk – Kouty nad Desnou
 - trať 294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem
 - trať 295 Lipová Lázně – Javorník
 - trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory
-