

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2014

OBSAH

01. 05. 2014	PRVNÍ OSTRÝ ROK LEO EXPRESSU: NA KAŽDÉ JÍZDENCE PRODĚLAL 200 KORUN	3
02. 05. 2014	METROSTAV POSTAVÍ DRÁŽNÍ DISPEČINK PRO ČECHY ZA 290 MILIONŮ (CDP PRAHA).....	3
02. 05. 2014	EXŠÉF ČESKÝCH DRAH NEDOSTANE ZLATÝ PADÁK, SMÍ KE KONKURENCI ..	4
03. 05. 2014	DRÁHY NALIJÍ DO VAGÓNŮ DALŠÍ STAMILIONY, MODERNIZUJÍ I TY NEJNOVĚJŠÍ (74 VOZŮ, AMPZ, BMZ, WRMZ)	4
03. 05. 2014	CÍSAŘE KARLA PŘIJEL PŘIPOMENOUT I VŮZ FRANTIŠKA FERDINANDA	5
05. 05. 2014	POLÁCI CHTĚJÍ NOVÝ VLAK PŘES HRANICE, JEL BY Z VRATISLAVI DO JESENÍKŮ (WROCLAW – MIKULOVICE, OD 14. PROSINCE 2014).....	5
05. 05. 2014	VE STŘEDOČESKÝCH CERHENICÍCH SE TESTUJE PENDOLINO PRO POLSKO (ŘADA 2 370 PKP).....	6
05. 05. 2014	TUNEL POD LA MANCHEM SLAVÍ 20 LET. VZTEKLINA SE DO BRITÁNIE NEDOSTALA (6. KVĚTNA 1994)	6
06. 05. 2014	ČD RAILJET ZAHAJUJE ZKUŠEBNÍ PROVOZ S CESTUJÍCÍMI	7
06. 05. 2014	BRNO OČEKÁVÁ ŘADU SOUDNÍCH SPORŮ OHLEDNĚ STAVBY NOVÉHO NÁDRAŽÍ	8
06. 05. 2014	MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PRAHA-BĚCHOVICE – ÚVALY ZAHÁJENA (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	9
09. 05. 2014	STÁTNÍ FIRMY DALY RUCE PRYČ OD OPRAVY PARDUBICKÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ	10
10. 05. 2014	KONEC PŮLMILIONOVÝM PLATŮM. NA ŽELEZNICI KLESNOU AŽ O DESÍTKY PROCENT	10
10. 05. 2014	ČÍŇANÉ CHTĚJÍ STAVĚT ŽELEZNICI DO USA. BYLA BY NEJDELŠÍ NA SVĚTĚ	11
12. 05. 2014	ČD CARGO MUSÍ SPLATIT JEN TŘETINU DLUHOPISŮ	11
12. 05. 2014	NÁDRAŽÍ PROBEREME S LIDMI, SLÍBILI POLITICI. ALE STUDII POTICHU ODESLALI (BRNO HL. N.).....	12
12. 05. 2014	DRÁHY OMEZÍ NOČNÍ SPOJE NA SLOVENSKO. ZE ŠÍRAVY A EXCELSIORU BUDE BOHEMIA.....	13
13. 05. 2014	VLAKU SE ZAVÍRAJÍ DVEŘE AŽ ZA JÍZDY. JE TO NORMÁLNÍ, ŘÍKAJÍ DRÁHY (BMT0)	13
14. 05. 2014	DĚTSKÝ VLAK NA OKOŘ CYKLOHRÁČEK VYJEDE POPRVÉ V SOBOTU 17. KVĚTNA (PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – STŘEDOKLUKY – SLANÝ) ...	14
15. 05. 2014	O DOTOVANÉ VLAKY SE BUDE SOUTĚŽIT JIŽ LETOS, HLAVNĚ O TRATĚ NA SEVERU	15
15. 05. 2014	RYCHLOVLAKY ZA HUMNY NECHCEME, ZNÍ Z LITOMĚŘICKA.....	16
15. 05. 2014	ŽELEZNIČNÍ TRAŤ MEZI OPATOVICEMI A STĚBLOVOU ZMODERNIZUJE SKANSKA.....	17
15. 05. 2014	KRAJE SE DOHODLY, ŽE TRAŤ DO JESENÍKŮ PŘES POLSKO NENECHAJÍ ZAVŘÍT (MIKULOVICE – GŁUCHOŁAZY – JINDŘICHOV VE SLEZSKU)	17
18. 05. 2014	ČESKÉ DRÁHY ZRUŠÍ VELKÝ TENDR NA JÍZDENKOVÉ AUTOMATY	18
19. 05. 2014	STÁT DEMOLUJE POSÁZAVSKÉ NÁDRAŽÍ, ZÁJEMCE NABÍZEL STOVKY TISÍC (POŘÍČÍ NAD SÁZAVOU).....	18
19. 05. 2014	PO TRATI NA JABLONNÉ ZASE POJEDOU VLAKY. ALE JEN PRO NĚKOHO (LIBEREC – JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ).....	19

19. 05. 2014	VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ? ZAPOMEŇTE, STÁT SI NEVÍ RADY	20
20. 05. 2014	NOVOTNÝ: TŘETINU LEO EXPRESSU CHCE KOUPIŤ STRATEGICKÝ INVESTOR ZA 400 MILIONŮ.....	20
20. 05. 2014	DRUHÝ RAILJET VSTUPUJE DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU	21
20. 05. 2014	U MOSKVVY SE SRAZILY DVA VLAKY, NEJMÉNĚ ŠEST LIDÍ ZAHYNULO	21
21. 05. 2014	ČD CARGO A AWT SE PŘOU O VLEČKY.....	22
21. 05. 2014	FRANCOUZSKÉ ŽELEZNICE SI OBJEDNALY PŘÍLIŠ ŠIROKÉ VLAKY.....	22
21. 05. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PRAHA HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N. “I. ČÁST – ŽST PRAHA HOSTIVAŘ“	22
21. 05. 2014	DALŠÍ PRŮVAN NA KOLEJÍCH. ŠÉFEM ŽELEZNIC BUDE MÍSTO KOLÁŘE SURÝ (SŽDC).....	23
22. 05. 2014	MODRÉ VLAKY ZAJISTÍ I NADÁLE SPOJENÍ S HAMBURKEM (ČD, PRAHA – BERLIN – HAMBURG).....	23
25. 05. 2014	KAPSCH ZABEZPEČÍ STOVKY KILOMETRŮ TRATI ZA TĚMĚŘ MILIARDU KORUN (GSM-R)	24
26. 05. 2014	BUDĚJOVICKÉ NÁDRAŽÍ: DEVELOPERA ODSOUDILI, DRÁHY HLEDAJÍ PROJEKTANTA.....	24
27. 05. 2014	ČESKÉ DRÁHY VYDAJÍ DALŠÍ DLUHOPISY ZA STOVKY MILIONŮ EUR	25
27. 05. 2014	OSLAVTE DEN DĚTÍ NA NÁDRAŽÍ V PRAZE-BRANÍKU A V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (31. KVĚTNA A 1. ČERVNA 2014)	25
27. 05. 2014	NOVÁ SMLOUVA PRO ŠÉFA DRAH: MĚSÍČNĚ SI MŮŽE PŘIJÍT AŽ NA 592 TISÍC (ČD)	27
28. 05. 2014	VLAKY MEZI MLADOU BOLESLAVÍ A BAKOVEM NAD JIZEROU ZASTAVIL SESUTÝ SVAH	27
29. 05. 2014	ČD NASADÍ RAILJETY NA TRASU DO RAKOUSKA UŽ OD ČERVNA.....	28
29. 05. 2014	NA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Z LIBERCE DO ČESKÉ LÍPY SE PO ROCE VRÁTÍ VLAKY (OD 1. ČERVNA 2014).....	28
29. 05. 2014	ČESKÉ DRÁHY SI VYSLOUŽILY NIŽŠÍ RATING, MOHOU JIM STOUPNOUT NÁKLADY	29
29. 05. 2014	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY REKONSTRUKCE MOSTU V KM 2,089 TRATI DĚČÍN – JEDLOVÁ.....	29
30. 05. 2014	SPRÁVA ŽELEZNIC OBNOVÍ DREŽÍNY ZA STAMILIONY	30
30. 05. 2014	KAM S NIMI? NA STAVBU. "MOST INTELIGENCE" SLAVÍ 50 (BRANICKÝ MOST, 30. KVĚTNA 1964).....	30
30. 05. 2014	ZE ŽELEZNÉ RUDY NA ŠPIČÁK MÁ JEZDIT MÉNĚ VLAKŮ, RADNICE NESOUHLASÍ.....	31
30. 05. 2014	JANČURA DÁ PRÁCI 140 SLOVÁKŮM. STÁTNÍ DOTACE NEPOTŘEBUJE (BRATISLAVA – KOŠICE).....	32
30. 05. 2014	ÚOHS MUSÍ NADÁLE ZKOUMAT NEREALIZOVANOU ZAKÁZKU NA RAILJETY32	
30. 05. 2014	NA TRATĚ MEZI OPAVOU A JAKARTOVICEMI SE V ČERVENCI VRÁTÍ VLAKY (OD 5. ČERVENCE 2014)	33

01. 05. 2014 První ostrý rok Leo Expressu: na každé jízdence prodělal 200 korun

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-prodelal-159-milionu-v-roce-2013-fd3-eko-doprava.aspx?c=A140501_010341_eko-doprava_suj)

Cenová válka o cestující přináší dopravcům mezi Prahou a Ostravou velké ztráty. Leo Express ve svém prvním roce provozu prodělal 159 milionů korun, přitom má nejnižší náklady na kilometr ze všech tří dopravců. Leo Express loni podle výroční zprávy prodělal 159 milionů korun a svezl 800 tisíc lidí. I přes obří ztrátu všal firma nešetří ve výroční zprávě optimismem. "Suverénně jsme se usadili na trhu během prvního roku existence, a to v konkurenci zavedených hráčů s historií několika desítek až sta let, s čím se může pochlubit jen málokterá společnost," napsal majitel firmy Leoš Novotný. "Pracujeme v LEO Express jako dobře namazaný stroj, do kterého se hodí nápad a vypadne hotový produkt," dodal. Leo Express prodává přes internet sedmdesát procent lístků, České dráhy podle výroční zprávy jen čtyři procenta.

Novotný ve výroční zprávě také poprvé plně odhaluje vlastnickou strukturu firmy. 97 procent patří přes různé společnosti jemu, zbytek má Peter Köhler a přes firmu Rockaway Rail Jakub Havrlant, zakladatel Aukra. Mezi věřiteli figuruje i Leoš Novotný starší, který dříve vlastnil potravinářský kolos Hamé. Svému synovi půjčil přes sto milionů korun. Leo Express si ve výroční zprávě pochvaluje i velmi silný růst tržeb ve druhém pololetí: v porovnání s první polovinou roku stouply tržby o víc než pětinu. "Tento fakt asi nejlépe dokumentuje růst popularity na vysoce konkurenčním trhu soukromé osobní železniční dopravy," uvedla firma ve výroční zprávě.

Letos čeká firma zisk

Soukromý dopravce loni utržil 193 milionů korun, podle výroční zprávy dosáhl třicetiprocentního podílu na trhu cestujících mezi Prahou a Ostravou. Podle svých propočtů má poloviční náklady než například pendolina Českých drah. V přepočtu na jednu jízdenku firma prodělávala zhruba dvě stě korun, což přibližně odpovídá i snížení cen, které dopravci na trase mezi Prahou a Ostravou zavedli. Právě Leo Express přitom loni s cenami výrazně zahýbal, v některých měsících nabízel jízdenky pod stokorunu. Průměrná cena jízdenky dosáhla 197 korun, samotné tržby z jízdenek 158 milionů korun.

Leo Express je první, kdo ze tří dopravců zveřejnil čísla o loňském hospodaření mezi Prahou a Ostravou. RegioJet zatím ztrátu za loňský rok nezveřejnil, České dráhy uvádějí jen souhrnná čísla. Ztráta drah loni stoupla téměř ke dvěma miliardám. Firma se už loni dostala ve druhém pololetí do kladných čísel v ukazateli EBITDA, tedy zisku před zdaněním, placení úroků a odpisů. Letos očekává zisk 60 milionů korun. Vlastní kapitál firmy spadl loni do minusu, dluhy přesáhly miliardu. Největší část představuje úvěr od Credit Suisse zaručený Novotného otcem. Většina úvěrů šla na nákup jednotek Stadler Flirt. Leo Express počítá s tím, že chce doplnit své příjmy například i o prodej jízdenek autobusových dopravců. Letos počítá s růstem tržeb i zlepšením hospodaření.

02. 05. 2014 Metrostav postaví drážní dispečink pro Čechy za 290 milionů (CDP Praha)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/metrostav-postavi-drazni-dispecink-pro-cechy-za-290-milionu-1081847>)

Zakázka na vybudování Centrálního drážního dispečinku pro území Čech nepatří z hlediska objemu stavebních prací k největším, svým významem pro českou železnici ale předčí i mnohem nákladnější stavby. Dispečink, odkud se budou do šesti let řídit tisíce kilometrů tratí v Čechách, postaví na pražské Balabence firma Metrostav. V soutěži Správy železniční dopravní cesty firma uspěla s cenou necelých 290 milionů, což je o zhruba sto milionů méně, než zadavatel čekal. Výstavba budovy dispečinku skončí v srpnu příštího roku. Zároveň se zde bude instalovat moderní zabezpečovací a řídicí technologie. Jako první se na Balabence připojí železniční úsek Kolín – Česká Třebová, následovat budou postupně další zmodernizované koridory. „V roce 2020 by se měl z Balabanky řídit provoz asi na třetině nejdůležitějších tratí v Čechách, což představuje zhruba 2 200 kilometrů,“ uvedl Pavel Tesař ze správy železnic. Podobný centrální dispečink pro Moravu už několik let funguje v Přerově. Řídí se odsud přes 300 kilometrů hlavních moravských tratí.

Několik sálů a stovky dispečerů

Železniční provoz na území Čech se bude v novém pražském centru řídit z několika sálů, kde bude sloužit přes stovku dispečerů. Do Prahy se například přesune plzeňské pracoviště, které řídí trať Plzeň – Cheb. Po dokončení čtvrtého koridoru se bude z Balabanky ovládat i celý úsek z pražské Uhřetěvesi až na hranice s Rakouskem. Dálkové řízení bude mít dopad na zaměstnanost na dráze.

Jediný dispečer v Praze nahradí desítky provozních zaměstnanců kolem trati. To se týká především výpravčích. Správa železnic úsporu zaměstnanců do roku 2020 spočítala přesně na 1 274 lidí. „To přibližně odpovídá počtu pracovníků v obslužných profesích, kteří do té doby odejdou do důchodu. Proto v této souvislosti neočekáváme žádné výrazné sociální dopady a propouštění,“ doplnil Tesař ze správy železnic.

02. 05. 2014 Exšéf Českých drah nedostane zlatý padák, smí ke konkurenci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleny-nedostane-zlaty-padak-muze-ke-konkurenci-fud-eko-doprava.aspx?c=A140502_2061235_eko-doprava_fih)

Bývalý ředitel Českých drah Dalibor Zelený nedostane vyplacenou konkurenční doložku šest milionů korun. Naopak může jít ihned pracovat ke konkurenci. Státní dopravce totiž tvrdí, že doložka, která měla zamezit jeho práci pro konkurenci v následujícím roce výměnou za finanční kompenzaci, je neplatná. "Prošel jsem si všechny zápisy z dozorčích rad a nikde jsem nenašel, že by konkurenční doložku schválili. Proto je konkurenční doložka neplatná, protože v rozporu se stanovami nebyla projednána v dozorčí radě. Tím nemáme žádnou povinnost konkurenční doložku platit," vysvětlil šéf dozorčí rady ČD a náměstek ministra dopravy Milan Feranec.

Zelený měl dostat podle původních předpokladů první splátku v příštích dnech, protože mu došlo dvoutměsíční odchodné. Roční plat měl dostat za sedm měsíců v čele. Na dotazy k problematice konkurenční doložky Zelený od začátku nereaguje. Dopravci oslovení MF DNES však uvedli, že ani bez konkurenční doložky by o Zeleného služby neměli zájem. Je možné, že se Zelený bude s Českými drahami soudit, jako se to stalo už v minulosti, když byl z postu generálního ředitele této společnosti odvolán. Nakonec se s ním dopravce mimosoudně dohodl na výplati finanční kompenzace. Konkurenční doložka pro Zeleného bude mít ještě další dohru. Feranec chce zjistit, kdo za sjednáním tohoto benefitu stojí. "Budeme řešit, kdo je za to odpovědný," potvrdil náměstek. Od čtvrtka platí u drah nová organizační struktura, která z postu náměstka sesadila Ivo Veselého, jenž smlouvu se Zeleným podepisoval.

03. 05. 2014 Dráhy nalijí do vagonů další stamiliony, modernizují i ty nejnovější (74 vozů, Ampz, Bmz, WRmz)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-opravi-dalsi-vagony-09d-eko-doprava.aspx?c=A140502_161124_eko-doprava_suj)

České dráhy po nákupu ojetých vozů z Rakouska chystají další zlepšení svého vozového parku hlavně u dálkových vlaků. Za téměř miliardu chtějí modernizovat necelou stovku vozů, vzkřísily i soutěž na úpravu vagonů ze začátku 90. let. Dráhy už ve věstníku veřejných zakázek zveřejnily dvě soutěže na modernizaci vozů. "Začínáme s modernizací vozů ze začátku tisíciletí s rychlostmi na 200 kilometrů v hodině," řekl šéf drah Daniel Kurucz. Dráhy chtějí za zhruba půl miliardy korun modernizovat 71 vozů první a druhé třídy a restaurační vůz od společnosti Siemens, které dosud nasazují hlavně na mezinárodní vlaky, například do Německa. Jde o technicky nejlepší vagony, které dráhy mají, jejich interiér ale začíná být už opotřebený. První série přišla drahám v druhé polovině devadesátých let.

Budou omlazené vozy jezdit do Hamburku?

"Dojde například k přečalounění sedaček, v některých vozech k jejich úplné výměně. Obnoví se vnitřní obložení, dosadí nové koberce, revitalizuje se WC," vypočítává úpravy mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dojít má také k úpravě klimatizace a instalaci audiovizuálního informačního systému a wifi připojení k internetu. Odhadovaná hodnota zakázky je 497 milionů korun. Podle Štáhlavského není nic zvláštního na tom, že modernizují v podstatně nejmladší vagony pro mezistátní linky, které ve vozovém parku dráhy mají. "V zahraničí je obvyklé měnit interiér po patnácti až dvaceti letech. Například v Německu se teď mění vnitřek jednotek ICE-T z roku 1996," podotkl. Dráhy potvrdily, že půjde o vozy pro mezistátní dopravu, nechtějí ale spekulovat o jejich nasazení právě na trasu Praha – Hamburk, kde přišel o exkluzivitu vyjednávání s Deutsche Bahn RegioJet. "Náš zájem o provozování vlaků do Hamburku trvá," řekl Štáhlavský.

Stav rychlíkových souprav se zlepšuje

Druhé řízení se týká 22 vozů Bmz, které dráhy nakoupily ojeté od rakouských drah ÖBB. V tomto případě půjde o větší rekonstrukce, odhadovaná cena je 424 milionů korun. Z velké části dojde i ke změně vnitřního uspořádání vozů, kupé zmizí a vagony budou velkoprostorové, některé

multifunkční, tedy i s místy pro vozíčkáře a cyklisty. Ostatní vybavení má být stejné, jako u dalších modernizovaných vozů. Dráhy navíc obnovily soutěž na modernizaci vozů Bp, tedy velkoprostorových vozů hlavně pro rychlíky. Odhadovaná hodnota zakázka je přes miliardu korun. Modernizace vychází dráhy podstatně levněji, než nákupy nových vozidel, na které nemají dostatek prostředků. Firma ale doufá, že se jí podaří získat peníze na vlaky z Operačního programu doprava, proto už začala soutěžit i rámcovou smlouvou na elektrické jednotky. Letos se zatím nejvíce zlepšuje stav rychlíkových souprav, které patřily dlouhodobě k tomu nejhoršímu v síti drah. Dráhy chtějí letos uvést do provozu modernizované kombinované vozy první a druhé třídy od polské Pesy, z Krnovských opraven a strojřen mají dostat vylepšené vozy druhé třídy. Nové multifunkční vozy s klimatizací se už objevily například na rychlících Plzeň – Brno nebo Praha – Plzeň – Cheb. Navíc v průběhu roku na rychlíky nasadí vozy z vlaků IC/EC, které nahradí přebírané jednotky railjet.

03. 05. 2014 Císaře Karla přijel připomenout i vůz Františka Ferdinanda

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/271679-cisare-karla-prijel-pripomenout-i-vuz-frantiska-ferdinanda/>)

I v rok, na který připadá sté výročí zahájení první světové války, začaly slavnosti připomínající muže, jenž sehrál významnou roli v jejím ukončení – Karla I. Hlavní roli sehrál historický vlak z Prahy do Brandýsa nad Labem. Jezdí tradičně každý rok, letos mimořádně ale vezl salonní vůz, který postavila Ringhofferova vagónka pro muže, jehož smrt naopak celý konflikt vyvolala – Františka Ferdinanda d'Este. Karel I. rád pobýval na zámku v Brandýse nad Labem a právě tam se každý rok koná vzpomínka na posledního panovníka, který v českých zemích vládl. Letos proběhla za mimořádných okolností – v létě uplyne sto let od začátku první světové války. I proto se v soupravě historického vlaku, jehož jízda z Prahy do Brandýsa slavnosti již léta zahajuje, objevil salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este z roku 1909. Ten později využívali i další Habsburkové a představitelé Československé republiky.

Ferdinandův salonní vůz prošel v roce 2010 rekonstrukcí do původní podoby, od té doby po většinu roku stojí v depozitáři Národního technického muzea. Výjimečně se ale na cesty vydává. Letos ho kromě jízdy do Brandýsa čeká také cesta z Prahy do Brna koncem června u příležitosti sto let od atentátu na Františka Ferdinanda. Vagon samotný ovšem s arcivévodou a dědicem trůnu v Sarajevu nebyl. "Traduje se, že vagon byl připraven k jízdě Františka Ferdinanda z jeho zámku Chlum u Třeboně do Vídně. Na chlumeckém nádraží se zjistilo, že má vůz zadřené brzdy, takže musel František Ferdinand odjet úplně jiným vozem. Takže se traduje, že to bylo takové první upozornění, že do Sarajeva nemá jezdit," shrnul ředitel Národního technického muzea Karel Ksandr.



05. 05. 2014 Poláci chtějí nový vlak přes hranice, jel by z Vratislavi do Jeseníků (Wrocław – Mikulovice, od 14. prosince 2014)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/polaci-chteji-novy-vlakovy-spoj-pres-hranice-fng-olomouc-prilohy.aspx?c=A140505_2062302_olomouc-zpravy_tas)

Poláci chtějí zřídit nový vlakový spoj mezi Vratislaví a Jeseníky. Po letech, kdy obyvatelé severní části Olomouckého kraje trpí spíše škrty v dopravě, by to byla velká změna. A co víc, příznivá zpráva to může být i pro ohroženou trať Jeseník – Gluchořazy – Ostrava. Úřad maršálka Opole už jedná o možnosti zavést nový mezinárodní spoj s polským ministerstvem infrastruktury a rozvoje. Pokud bude úspěšné, od prosince bude možné cestovat z Wrocławu do Mikulovic a zpět. Informaci přinesl polský zpravodajský server nto.pl.

Obce a města Dolního Slezska a Opolské oblasti společně předložily žádost na zřízení regionálních přímých vlaků mezi Wrocławí a Jeseníkem, přes Brzeg, Grodkow, Nysu a Gluchořazy. Jenže cesta je možná pouze do Mikulovic. "V současné době je možné s ohledem na schvalovací podmínky vozového parku vstupujícího do České republiky realizovat pouze spojení mezi Wrocławí a Mikulovicemi," sdělila Violetta Ruszczevska, mluvčí Úřadu maršálka Opole. Polské samosprávy teď podle ní jednájí o financování mezinárodních spojů s ministerstvem infrastruktury a rozvoje, které má jejich provoz dotovat. "Pokud se rozhodne kladně, budeme moci cestovat opolskými vlaky do Mikulovic už od poloviny prosince, kdy začne platit nový jízdní řád," upozornila Ruszczevska.

Trať na polské straně chátrá

Podle ní by zatím jezdil jeden pár vlaků denně a zřejmě jen ve volných dnech. Na české straně by tam sloužil zejména turistickému ruchu nebo lidem, kteří jezdí do Polska nakupovat. "Jízdní řád je zatím otevřen a závisí na mnoha faktorech týkajících se zejména dostupného vozového parku a vzájemné dohody," dodala. Také Poláci by nový spoj přivítali. "Ten vlak by pomohl jak studentům jezdícím od nás do Wrocławu, tak v zimě našim lidem do jesenických lyžařských areálů a v létě na turistiku," uvedl mluvčí glucholazské radnice Paweł Szymkowicz. Náměstka hejtmana Aloise Mačáka iniciativa Poláků překvapila. "Určitě je to dobrá myšlenka. Jen je škoda, že to Poláci s námi nekonzultují. Bylo by dobré postupovat společně, protože část trati využívají i naše vlaky jezdící mezi Mikulovicemi a Jindřichovem ve Slezsku přes Polsko," uvedl náměstek olomouckého hejtmana Alois Mačák. Úsek Gluchołazy – státní hranice by byl společný i pro peážní vlaky jezdící od Jeseníku do Mikulovic a poté přes Polsko do Jindřichova ve Slezsku a dál na Krnov a Ostravu. Trať na polském území už ale sotva vyhovuje železničním předpisům a české vlaky tam musí jezdit velmi pomalu. Poláci totiž trať v současnosti pro vlastní vlaky nevyužívají, takže přestože jim Česko platí ročně pět milionů na poplatcích, do její údržby neinvestují, a ta chátrá. Pokud na trasu pošlou vlastní soupravy, mohl by se jejich přístup změnit.

České vlaky by mohly přes Polsko opět zrychlit

Znovupřipojení trasy od hranic do Gluchołaz by tak ve výsledku mohlo pomoci i cestujícím v českých vlacích, které by cestou přes Polsko mohly opět zrychlit, pokud Poláci koleje opraví. Šéf Sdružení měst a obcí Jesenicka Lubomír Žmolík by nové spojení z Polska rovněž přivítal. "Spoj by byl dobrý jak pro naše turisty, tak pro cesty na nákupy, pokud lidé nechtějí jet autem. Je ale škoda, že to Poláci s námi vůbec nekonzultují," řekl. Podle Žmolíka totiž bude například potřeba investovat do zanedbaného úseku z Gluchołaz k hranici. "To by i pro české vlaky vyřešilo část průjezdu Polskem, takže to by bylo jenom dobře. Železniční dopravu mezi severem obou našich krajů je potřeba udělat zajímavější pro cestující, a to bez modernizace nepůjde," řekl Žmolík. Jak se na zájem Poláků zavést nový vlak do Česka dívá Správa železniční dopravní cesty, která se stará o zdejší tratě? "Stačí splnit podmínky dané Zákonem o dráze a získat povolení Drážního úřadu," uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Se zařazením polského vlaku do grafikonu nebude problém, protože z Mikulovic na Polsko jezdí jen zmíněné čtyři páry vlaků z Jeseníku do Ostravy.

05. 05. 2014 Ve středočeských Cerhenicích se testuje pendolino pro Polsko (řada 2 370 PKP)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ve-stredoceskyx-cerhenicich-se-testuje-pendolino-pro-polsko-1082491>)

Zkušební železniční okruh v Cerhenicích u Velimi hostí v těchto dnech zajímavý exemplář. Společnost Alstom zde testuje jedno z dvaceti pendolin určených pro Polské dráhy (PKP). „Je to velice zajímavý pohled, jsem rád, že tu můžeme uvítat další řadu vlaků pendolino,“ uvedl ředitel Výzkumného ústavu železničního (VÚŽ) Antonín Blažek. VÚŽ je dceřinou firmou Českých drah a unikátní okruh provozuje. Většinou testů prošla polská pendolina přímo v Polsku, kde mají rovněž testovací okruh. Některá měření je ale třeba udělat na českém okruhu, který je s maximální rychlostí 210 kilometrů v hodině nejrychlejší v Evropě. Jde například o elektromagnetickou kompatibilitu. Vzhledem k tomu, že polské pendolino v Čechách prochází jen doplňkovými testy, jde pro VÚŽ o spíše menší zakázku v řádech statisíců korun. Každý rychlovlak je ale pro český okruh dobrou reklamou a na příznivce železnice funguje jako magnet. Největším tahákem byl zřejmě stroj AGV (čtvrtá generace TGV), který po okruhu kolem vsi Sokoleč kroužil v letech 2008 a 2009. Dvacet pendolin si objednaly polské dráhy jako vůbec první rychlovlaky pro tamní koleje. Navzdory svému názvy nemají soupravy naklápací skříně, neboť v polské rovině to není třeba. Maximální provozní rychlost je 250 kilometrů v hodině. Nové vlaky za 400 milionů eur mají už od prosince zásadně zvýšit komfort cestování na tratích z Varšavy k přímořským městům Gdyně, Gdaňsk a Sopoty, na jihu pak zamíří do Krakova, Katovic a Vratislavi.

05. 05. 2014 Tunel pod La Manchem slaví 20 let. Vzteklna se do Británie nedostala (6. května 1994)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tunel-pod-la-manchem-slavi-20-let-vzteklna-se-do-britanie-nedostala-1082537>)

Velká Británie, Francie a celá evropská železniční veřejnost si připomínají v těchto dnech dvacet let od otevření tunelu pod kanálem La Manche. Slavnostní střihání pásky ale předcházely i strach

z možných „mimodopravních“ následků fyzického propojení evropské pevniny s ostrovy. Server BBC připomíná největší obavy Britů před otevřením tunelu, které se ale nenaplnily. Nejtužší kořínek měl zřejmě strach z epidemie vztekliny, tedy že nakažená zvířata proniknou tunelem do Anglie. Problémem se dokonce zabývala sněmovna lordů. Po dvaceti letech fungování tunelu je jasné, že obavy byly zbytečné. Žádný případ se na ostrovech nevyskytl a pravděpodobnost úmrtí člověka na vzteklinu po kousnutí zvířetem zůstává v mezích jednou za 21 tisíc let. Možná ještě úsměvnější byl strach z vojenské invaze do Británie s využitím tunelu. Tento strach byl v Britech zakořeněn už od dob napoleonských válek. „Dnes jej vystřídala obava z průniku teroristů do Anglie a využití tunelu nelegálními imigranty,“ píše BBC. Tato obava přitom není tak neopodstatněná. Každoročně se pokusí překonat ochranné ploty tisíce lidí.

Pofrancouzštění Anglie?

Z humornějšího soudku jsou strachy z pofrancouzštění Anglie. Jak televizní server připomíná, počet žáků věnujících se na Britských ostrovech francouzskému jazyku klesl z 324 tisíc v roce 1994 na loňských 177 tisíc. Naopak zcela zřejmé jsou dopravní výhody gigantické stavby. Od roku 1994 vlaků pod kanálem využilo přes 330 milionů pasažérů, v pohodlí vlaku trvá cesta do Londýna z Bruselu či Paříže jen asi dvě hodiny. Do statistik je třeba započítat i 65 milionů vozidel, z toho přes 20 milionů kamionů. Padesátikilometrovým tunelem, ze kterého pod mořem vede 37 kilometrů, denně projede až 400 vlaků.

06. 05. 2014 ČD railjet zahajuje zkušební provoz s cestujícími

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20480/>), foto iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/foto.aspx?r=eko-doprava&c=A140506_001055_eko-doprava_suj)

První souprava ČD railjet dnes oficiálně zahájila zkušební provoz s cestujícími. První pravidelný spoj, na kterém souprava ČD railjet vyrazila na premiérovou cestu, byl vlak IC 571 Zdeněk Fibich z Prahy hlavního nádraží do Břeclavi. V příštích dnech potkají cestující jednotku ČD railjet na spojích IC 572/573 Brněnský drak Brno hl. n. (odj. 6:39 hod.) – Praha hl. n. (přij. 9:21 hod./odj. 16:39 hod.) – Brno hl. n. (přij. 19:19 hod.). Od poloviny června plánují České dráhy již mezinárodní zkušební provoz ČD railjetu na vlacích EC 72/73 Smetana a EC 74/75 Franz Schubert. Od prosince spojí soupravy ČD railjet a ÖBB railjet Prahu, Brno, Vídeň a Graz v pravidelném dvouhodinovém intervalu.

Díky zavedení railjetů posilují České dráhy svou pozici na poli mezinárodní dálkové dopravy a český národní dopravce se tak zapojuje do mezistátní sítě rychlých a komfortních vlaků, na kterou se přímo napojí v nově vzniklém přestupním uzlu Vídeň hlavní nádraží. Z této spolupráce profitují především cestující, kteří mohou využívat nejmodernější typ vlaků také ve vnitrostátní přepravě mezi Prahou, Pardubicemi, Brnem a Břeclaví.

„Cestujícím jsme dnes předali do užívání první zcela nový vlak pro dálkovou dopravu, který představuje vedle mnoha technických novinek především novou kvalitu cestování. Klimatizace, informační systém, restaurace, bezbariérové úpravy pro vozíčkáře, to jsou již automatické součásti mnoha našich vlaků, ale zde nabízíme zákazníkům i další nové služby a vylepšení,“ říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz a dodává konkrétní příklady: „Obchodní cestující mohou využít pohodlí nové třídy business s komfortními polohovatelnými křesly. Rodiny s dětmi zase ocení vyhrazená místa v blízkosti dětského kina. V jejich sousedství je zároveň prostor na uložení kočárků. Myslíme také na cyklisty, což u podobných rychlovlaků nebývá obvyklé. Railjet je díky tomu mezi Prahou a Brnem dobrou alternativou nejen k autobusu, ale dokonce k osobnímu autu. Kvalita a rychlost vlaků na této trati je dnes na evropské úrovni a vlaky railjet tuto skutečnost jen potvrzují.“

„Dnešní zahájení zkušebního provozu rychlovlaku railjet posouvá realizaci kontraktu, mezi Českými drahami a společností Siemens, do další fáze. Českým zákazníkům přinesou railjet moderní cestování na železnici ve standardu, na který jsou zvyklí cestující v západní



Evropě. Zbylých šest souprav rychlovlaků railjet by se na české železnici mělo objevovat postupně do konce letošního roku. Na konstrukčním řešení vysokorychlostních vlaků railjet se podílí i český tým z vývojových center Siemens v Praze a Ostravě," říká Roman Kokšal, ředitel dopravních divizí společnosti Siemens.

Moderní soupravy ČD railjet nabídnou svým cestujícím vysoký komfort a rychlejší cestování. Doba jízdy se zkrátí mezi Prahou a Vídní ze současných 4 hodin a 45 minut na přibližně 4 hodiny a 10 minut. Po dokončení modernizace několika úseků trati v České republice se plánuje zkrácení cestovní doby také mezi Prahou a Brnem. Z Prahy do Vídně se pak bude cestovat za méně než 4 hodiny.

Soupravy ČD railjet nabídnou svým cestujícím například tyto služby a výhody:

- komfortní oddíl business s polohovatelnými křesly;
- místa 1. třídy s koženými polohovatelnými sedačkami a sklopnými nebo rozkládacími stolky;
- místa 2. třídy v leteckém uspořádání za sebou nebo proti sobě, se sklopnými nebo rozkládacími stolky;
- elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, např. notebooků, mobilních telefonů, tabletů a dalších zařízení ve všech vozech vlaku;
- vlakový restaurant s bohatou nabídkou jídel a nápojů;
- v 1. třídě a v třídě business donášku jídel a nápojů z restauračního vozu na místo cestujících, ve 2. třídě nabídku občerstvení z minibaru;
- místa pro vozíčkáře včetně upravené bezbariérové toalety;
- dětské kino a vyhrazená místa pro cestující s dětmi včetně místa pro odstavení kočárků;
- místa pro přepravu 6 jízdních kol;
- bohatě dimenzované odkládací plochy pro zavazadla;
- moderní audiovizuální informační systém s displeji LCD a elektronický rezervační systém;
- klimatizované prostředí;
- tlakotěsné provedení vozové skříně, která omezuje nepříjemné náhlé změny tlaku při vjezdech do tunelů nebo míjení dvou vlaků;
- široké bezbariérové mezivozové přechody bez dveří.

ČD railjet o 7 vozech má celkem 442 míst k sezení, z toho 6 v třídě business a 42 v 1. třídě. Souprava může jet rychlostí až 230 km/h, její délka bez lokomotivy je 185 metrů a hmotnost 350 tun. Vlaky railjet dnes obsluhují mezinárodní linky mezi Maďarskem, Rakouskem, Švýcarskem a Německem. Od prosince 2014 se mezi tyto země přidá také Česká republika.

České dráhy letos oslavují 175 let drážní dopravy. První trať byla otevřena z Vídně do Břeclavi 6. června 1839 a 7. července 1839 byl slavnostně zahájen provoz vlaků z Vídně až do Brna. Zcela nové soupravy ČD railjet míří na tuto naši nejstarší trať právě v jubilejním roce 2014. České dráhy, a.s., jsou pokračovatelem již 175leté tradice a přímým nástupcem bývalých drážních společností.

06. 05. 2014 Brno očekává řadu soudních sporů ohledně stavby nového nádraží

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/brno-ocekava-radu-soudnich-sporu-ohledne-stavby-noveho-nadrazi/1076065>)

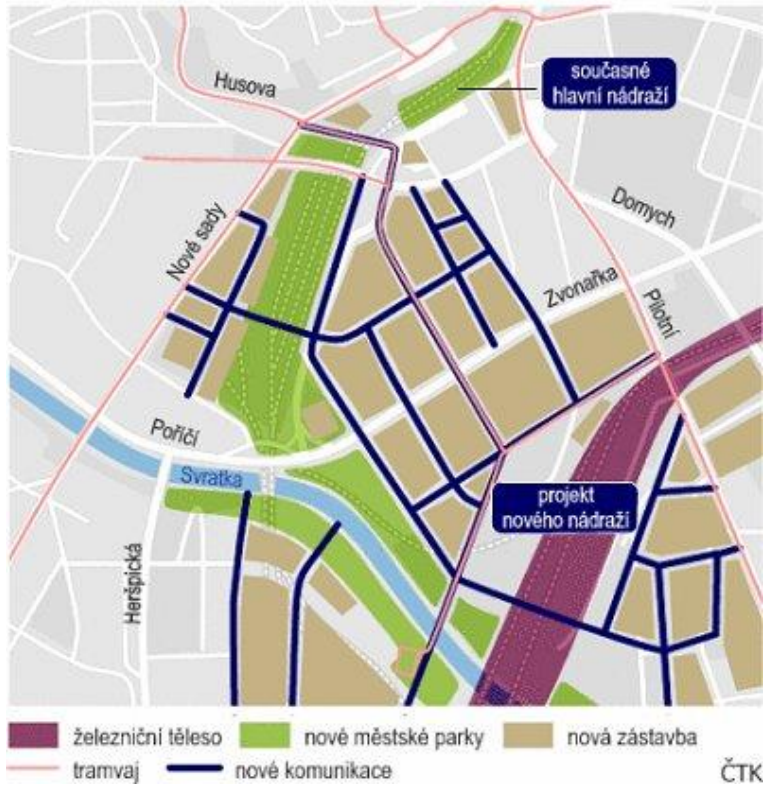
Pro stavbu nového brněnského vlakového nádraží v poloze u řeky zhruba v místě nákladového Dolního nádraží jsou podle náměstka primátora Roberta Kotziana (ODS) klíčové dvě podmínky. Danou variantu musí podpořit stát, což očekává, a zadruhé musí město ustát soudní spory. Teprve po splnění druhé podmínky podle něj může město získat územní rozhodnutí. Bude-li město úspěšné, mohlo by se v roce 2019 začít stavět, řekl Kotzian na tiskové konferenci.

Aktuálně se konají čtyři soudní spory zabývající se vydaným územním rozhodnutím. "Se třemi odvolateli se dá komunikovat a snažíme se o to. S Děti Země to ale možné není. Snažil jsem se s nimi domluvit na jednání, ale nechťejí slyšet žádné argumenty, a mám dojem, že vůbec nevidí důsledky svého konání. Věřím, že soudy pochopí závažnost situace a jejich rozhodnutí bude pro stavbu nového nádraží příznivé," řekl Kotzian. Zároveň věří, že i nová politická reprezentace města, která vzejde z podzimních komunálních voleb, bude nové nádraží podporovat.

Velký strach nemá Kotzian ani z případného referenda. To by řeklo, zda lidé chtějí, nebo nechťejí nádraží u řeky. "Považuju lidi stojící za touto aktivitou za příznivce nulové varianty. Výsledek totiž nepodpoří ani variantu pod Petrovem, ale pouze může zamítnout variantu u řeky. Jelikož však půjde o stavební akci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), tedy státu, nemůže referendum stavbu nového nádraží zastavit. Může pouze částečně svázat ruce městu. Nemůže také zrušit platný územní plán a nemůže bránit stavbě na pozemcích SŽDC," uvedl Kotzian.

Polohu nového nádraží, jehož cena se odhaduje na 20 miliard korun, bude město prezentovat zájemcům z výšky, aby si dokázali udělat komplexní prostorovou představu. V úterý 13., 20. a 27. května mohou lidé po předchozím přihlášení na adrese info@nadraziureky.cz přijít k budově Tower I v Holandské 10 a od 17:30 uvidí dotčené území z 19. patra administrativní budovy. Kotzian znovu zdůraznil, že nové nádraží je podmínkou toho, aby Brno zůstalo na trase dvou transevropských koridorů. Díky tomu má podle něj jisté peníze z Evropské unie, a to ve výši 85 procent nákladů, stejně tak EU přispěje na novou železniční trať z Brna do Přerova. Aktuálně se chystá zpracování zadávací dokumentace pro studii proveditelnosti a multikriteriální analýzu, která má být hotová za rok.

PROJEKT NOVÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V BRNĚ



06. 05. 2014 Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly zahájena (slavnostní zahájení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně zahájila modernizaci traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly. Stavba společně s dalšími již dokončenými, rozestavěnými nebo připravovanými úseky zajišťuje průjezd prvního tranzitního koridoru uzlem Praha, a to jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Stavba je součástí mezinárodního koridoru ve směru Berlín – Praha – Vídeň. Cílem zahájené modernizace je zajistit úpravy geometrických parametrů koleje, a odstranit tak jednotlivá omezení rychlosti. Tím bude zajištěna i dostatečná kapacita dráhy a dodržení hygienických limitů hluku a vibrací. V rámci úprav bude zajištěn i odpovídající přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Nejvíce očekávaným výsledkem bude přínos vyšší kvality osobní dálkové dopravy, a to zejména z hlediska vyšší kvality pohodlí při cestování a běžné dosahování maximálních možných rychlostí až do rychlosti 160 km/h. Použije se nový typ konstrukce kolejového svršku s pružným upevněním, cestující ocení citelně klidnější jízdu vlaků a občané, kteří bydlí v okolí trati, budou méně obtěžováni hlukem od dráhy.

V železniční stanici Úvaly a na zastávce Praha-Klánovice se postaví nástupiště, která umožní bezbariérový nástup do nízkopodlažních vozů. Na zastávce v Klánovicích vznikne nový podchod pro cestující. Ve stanici Úvaly bude zrušen stávající nevyhovující podchod u železničního přejezdu. Nahradí ho nový, který bude přímo navazovat na budoucí 1. nástupiště pro vlaky ve směru na Kolín. Instaluje se nové zabezpečovací zařízení, což přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Realizace stavby bude probíhat postupně za omezeného, případně přerušeno železničního provozu v navrhovaných jednotlivých výlukách po dobu výstavby.

Modernizaci za 1,36 miliardy korun realizuje společnost Viamont DSP. Stavba je navržena na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do výše 83,2 %. Finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní

infrastruktury. Práce na více než desetakilometrovém úseku začaly již v závěru loňského roku a jsou plánovány na 30 měsíců. Dokončeny by tedy měly být nejpozději do poloviny roku 2016.

09. 05. 2014 Státní firmy daly ruce pryč od opravy pardubického vlakového nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/oprava-nadrazi-odlozena-majitel-daj-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140509_2063188_pardubice-zpravy_mt)

Do mrtvého bodu se dostala oprava pardubického nádraží, která měla začít už v roce 2007. Budova patří Českým drahám, které ji plánují prodat SŽDC. Ani jedna státní organizace však přestavbu nechystá. České dráhy už v létě 2006 vybraly firmu, která měla pardubické nádraží a přilehlý hotel kompletně přestavět. Jenže vítěz soutěže z projektu Živá nádraží, firma Jídelní a lůžkové vozy, která spolupracovala s anglickou společností M2 Real Estate, se do práce stále nepustila a už ani nepustí.

Z projektu sešlo, uteklo dalších sedm let a nádraží dál chátrá. Opravila se sice restaurace, kosmeticky se změnil interiér haly, ale to je vše. Návštěva záchodů či přespání v hotelu stále vyžaduje silnou povahu. A co je horší, žádná změna není ve výhledu. Jedno z architektonicky nejceněnějších českých nádraží od architekta Karla Řepy se vylepšení určitě hned tak nedočká. "Je mi z toho smutno. Před lety se zdálo, že se vše pohne, bohužel nestalo se téměř nic. Nyní mně říkají, že se nic nechystá a že nemají peníze ani na to, aby opravily nevyhovující WC," říká syn Karla Řepy Miroslav, který je sám architektem a vlastní na budovu autorská práva. Žádná změna se tak nesmí stát bez jeho vědomí. Sám Miroslav Řepa má však strach, aby se ještě nějaké přestavby dožil. "Je to pro mne trauma, když nádražím procházím, doufám, že ho ještě uvidím v lepší formě," říká muž s rokem narození 1930. Dílo jeho otce má totiž zásadní smůlu v tom, že se dostalo do vakua dvou státních firem. Vlastní ji sice České dráhy, ale už existuje plán na odprodej nádraží Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). "Vzhledem k připravovanému prodeji závodu Správě železniční dopravní cesty České dráhy neplánují investice do nádražních budov, takže s dotazem se obraťte na kolegy v tiskovém oddělení SŽDC," uvedla jasně mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

MF DNES se tedy obrátila na SŽDC. Ovšem ani tam o plánované opravě nádraží ze začátku padesátých let nikdo nic neví. Znalce českých poměrů ani moc nepřekvapí důvod - vždyť nádraží patří Českým drahám. "Budova jako taková není v majetku SŽDC, a proto nemáme žádný materiál na jeho přestavbu. To je otázka na České dráhy," uvedl Jakub Ptačinský, mluvčí Správy železniční dopravní cesty s tím, že České dráhy po oznámení možného prodeje okamžitě zastavily jakékoliv investice do oprav nádraží. V praxi to znamená, že Pardubice nemají šanci na důstojné nádraží v dalších mnoha letech. "Je to politika, a pokud to politici nevyřeší, nic se nikam nepohne," řekl lakonicky muž ze SŽDC, který nechce být v této souvislosti citován. Zmíněná státní organizace alespoň chystá opravu kolejíště, během které by měl vzniknout podchod nebo lávka, která spojí nádraží se sídlištěm Dukla. Ovšem ani tady to nebude žádný kvapík. "S modernizací kolejíště počítáme. V tuto chvíli běží studie proveditelnosti na přestavbu uzlu Pardubice. Je to jeden z posledních nemodernizovaných bodů na koridoru. Jako datum začátku stavby je nyní pracovně stanoven rok 2019," dodal Ptačinský.

10. 05. 2014 Konec půlmilionovým platům. Na železnici klesnou až o desítky procent

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznicnim-sefum-klesnou-platy-az-o-desitky-procent-pdr-eko-doprava.aspx?c=A140509_135952_eko-doprava_fih)

Na české železnici končí doba, kdy si vybraní manažeři mohli vydělat víc než půl milionu korun měsíčně. Nové vedení Ministerstva dopravy navrhlo manažerům Českých drah a Správy železniční dopravní cesty výrazně nižší mzdy než dosud. Omezí i jejich bonusy a zcela zmizí konkurenční doložky. "Manažerům jsme dali nové návrhy smluv a je na nich, zda na ně přistoupí," řekl náměstek ministra dopravy Milan Feranec. Podle jeho slov jde o zrealnění platů a srovnání s jinou úrovní, která je u takových firem srovnatelná.

Jediným, kdo si na dopravě polepšil, je šéf Ředitelství silnic a dálnic. Jemu plat stoupl na více než dvojnásobek, na 200 tisíc měsíčně, na bonusech (po splnění různých ukazatelů ročního plánu) si může přijít na dalších 200 tisíc měsíčně. Nejvyšší plat ze státních dopravních organizací bude mít i po reformě systému odměňování šéf Českých drah. Zatímco dřívější smlouvy umožňovaly plat až milion měsíčně, současný generální ředitel Daniel Kurucz má navržený plat výrazně nižší. "Výše mzdy ještě nebyla schválena dozorčí radou, takže návrh nebudu zveřejňovat," uvedl Feranec. Počítá se v něm i s ročním bonusem ve výši 60 procent základního platu, ale pouze při splnění řady ukazatelů. Podle informací MF DNES má mít základní plat 300 tisíc korun. Podle Ferance dává nejvyšší odměna pro šéfa drah smysl – zaměstnává nejvíce lidí, působí na konkurenčním trhu a navíc

jsou obchodní společností, která se musí postarat sama o sebe a za většinu dluhů ručí sama. Stát za ně závazky z minulých let nevyřeší. "Jedu stále na smlouvu náměstka, na novou čekám, až ji schválí dozorčí rada," dodal šéf drah Daniel Kurucz. Podle svých slov je smířen s tím, že jako generální ředitel bude mít nižší mzdu, než měl jako náměstek.

Odstupné už nebude

Z manažerských smluv také zmizí po zkušenostech s odchodem posledního šéfa Dalibora Zeleného konkurenční doložky, které zamezují manažerům na konci práce u drah přechod ke konkurenci. "Možná to není dobře, ale ukázalo se, že s nimi neumíme pracovat," řekl Feranec. Podle něj se očekává velké snížení platů i na postech náměstků, u kterých se platy pohybovaly mezi 300 – 400 tisíci. "Ta výše je neadekvátní," vysvětlil Feranec. Dráhy také přestanou vyplácet velkorysé zlaté padáky v podobě odstupného. Za šéfování drah Petrem Žaludou bylo běžné při odchodu získat až 24 platů, nově se bude odstupné řídit kolektivní smlouvou, která garantuje maximálně několik měsíců podle délky zaměstnání u drah. O konci zlatých padáků na drahách se mluvilo už za éry ministra dopravy Zdeňka Žáka. Ten opakovaně kritizoval konkurenční doložky, ale jím dosazený Zelený ji pak využil. Dráhy nakonec našly skulinu, jak mu ji nevyplatit.

Velké škrty čekají i Správu železniční dopravní cesty. Správní rada už obdržela od ministerstva návrh nových smluv, které počítají se snížením řádově o desítky procent. Dosud bere šéf SŽDC Jiří Kolář 350 tisíc měsíčně a s bonusy za plnění si může přijít na dvojnásobek. Kromě snížení platů dostane maximálně 50 procent k platu, pokud splní všechny ukazatele. Kolář zatím nechtěl návrh komentovat, protože ho prý dosud neobdržel.

10. 05. 2014 Číňané chtějí stavět železnici do USA. Byla by nejdelší na světě

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/cina-chce-stavet-zeleznici-do-usa-bude-nejdelasi-na-svete-piu-zahranicni.aspx?c=A140510_212127_zahranicni_voz)

Čína zvažuje výstavbu vysokorychlostní železnice do Spojených států. Trať by podle návrhu začala v severovýchodní Číně, pokračovala Sibiří a následně tunelem pod Tichým oceánem až do Kanady a USA. Svou délkou by s přehledem překonala i Transsibiřskou magistrálu. Pro překonání Beringova průlivu by byl nutný podmořský tunel dlouhý zhruba 200 kilometrů, uvedl železniční expert Wang Meng-šu. "Už o tom jednáme. Rusko o něčem takovém přemýšlí už mnoho let," citoval Wanga britský Guardian. Trať by měla být 13 tisíc kilometrů dlouhá, Transsibiřskou magistrálu by tak překonala o tři tisíce kilometrů. Tunel pod Beringovým průlivem by byl čtyřikrát delší než Eurotunel pod kanálem La Manche. Průměrnou rychlostí 350 km/h by celou trať bylo možné urazit za dva dny, uvedl Guardian s odvoláním na čínská státní média. Podle britského listu není zřejmé, jestli čínská vláda o velkolepém plánu jednala s ostatními státy, přes jejichž území by železnice měla vést, tedy s Ruskem, Kanadou a Spojenými státy. "Projekt financuje a uskuteční Čína. Detaily ještě musí být upřesněny," uvedl čínský státní deník China Daily. Technologie pro technologicky náročnou stavbu je již vyvinutá a poslouží při stavbě tunelu z provincie Fu-tien na ostrov Tchaj-wan, tvrdí list. Čínští inženýři letos oprášili také dvacet let starý plán na podmořský tunel pod Pochajským zálivem, který má být dlouhý 123 kilometrů, tedy dvakrát více, než měří dosud nejdelší tunel Seikan v Japonsku.

12. 05. 2014 ČD Cargo musí splatit jen třetinu dluhopisů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-splati-jen-tretinu-dluhopisu-d8t-eko-doprava.aspx?c=A140512_2063856_eko-doprava_skr)

Majitelé dluhopisů ČD Cargo mají zjevně důvěru v budoucnost tohoto nákladního železničního dopravce. Firma musí 16. června vrátit majitelům dluhopisů v celkové hodnotě jedné miliardy korun jen zhruba třetinu, zbytek věřitelů firmě půjčí peníze na další dva roky, ale za vyšší úrok. "Značí to, že důvěra investorů v naši společnost je po zahájení restrukturalizaci stabilizována," zhodnotil generální ředitel ČD Cargo Oldřich Mazánek. Ten se v pátek dozvěděl od administrátora emise, že zpět chtějí majitelé dluhopisy v nominální hodnotě 342 milionů korun. Ostatní mají zájem dluhopisy prodloužit. ČD Cargo už dříve nabídlo namísto stávajících tří procent ročně výnos pět procent na další dva roky. Ještě loni přitom panovala ve firmě velká obava, že kvůli ztrátám budou chtít věřitelé vrátit prakticky celou emisi dluhopisů. "Předčasně budeme splácet mnohem méně, než jsme čekali," přiznává Mazánek. Firma má podle něj na výplatu zajištěno dostatek peněz. Podle Mazánka byli připraveni i na nouzové řešení, že by museli do konce května najít celou miliardu.

ČD Cargo prošlo loni výraznou proměnou. Do vedení postavily dráhy jakožto stoprocentní vlastník právě Mazánka, který už dříve v nákladní železniční dopravě dlouho působil. Firma propustila část

zaměstnanců a začala aktivněji bojovat o ztracené zakázky. Ještě před změnou vedení přišlo ČD Cargo například o velký kontrakt na přepravu uhlí do chvaletické elektrárny. "Výpadek se nám podařilo nahradit, i když pochopitelně s nižšími maržemi," uvedl Mazánek. ČD Cargo také bojuje o opětovné získání Chvaletic, elektrárna už vypsala tendr. Ve hře letos bude i kompletní doprava aut ze Škody Auto. ČD Cargo však musí počítat s tím, že vzhledem ke konkurenci se její marže budou oproti minulým letům výrazněji snižovat. Mělo by však být i flexibilnější než dosud. Antimonopolní úřad posuzuje jeho žádost, aby už nemuselo být tzv. sektorovým zadavatelem a postupovat vždy podle zákona o veřejných zakázkách. "Chceme mít průhledné zakázky, ale striktní dodržování zákona nás někdy dost blokuje vůči konkurenci," vysvětlil Mazánek. Ten se netají ani plány na zahraniční expanzi. Ještě letos chce získat licenci pro dopravu v Maďarsku.

Firma má už i svoji pobočku v Polsku – Koleje Czeskie. Ta hrála i důležitou roli v záchraně dopravce, část lokomotiv a vagonů prodalo ČD Cargo právě této firmě a získalo tak potřebnou hotovost. Hospodaření pomůže letos vylepšit i zešrotování starých a nepotřebných lokomotiv a vagonů, které provedou v České Třebové České dráhy. Celkem jde o majetek za zhruba 300 milionů korun. ČD Cargo letos stát mírně ulevil snížením poplatku za použití dopravní cesty u jednotlivých vozových zásilek, firma na nich však stále prodělává. Loni ČD Cargo vydělalo 522 milionů korun, což je po ztrátě téměř dvě miliardy korun v roce 2012 překvapivé číslo.

12. 05. 2014 Nádraží probereme s lidmi, slíbili politici. Ale studii potichu odeslali (Brno hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-odeslal-studii-o-nadrazi-fk4-/brno-zpravy.aspx?c=A140510_2063623_brno-zpravy_daj)

Bez jakéhokoliv upozornění se Jihomoravský kraj vyjádřil k materiálu, který ovlivní cestování v celém regionu. V polovině dubna odeslal stanovisko ke studii, která srovnává dvě zamýšlené podoby brněnského nádraží. Před časem přitom hejtman sliboval, že o dokumentu bude jednat veřejně. "Tak důležité téma si zaslouží důkladnější projednání," uvedl začátkem dubna jihomoravský hejtman Michal Hašek (ČSSD). Poprvé za desetiletí debat o poloze brněnského hlavního nádraží si stát totiž nechal zpracovat studii o tom, která ze dvou variant je výhodnější. K analýze se v uplynulých týdnech vyjádřilo Brno i Jihomoravský kraj. Cestující, kteří nádraží využívají, si však argumenty pro a proti každé z variant vyslechnout nemohli. Přestože před měsícem hejtman Hašek slíbil, že kraj projedná tento zásadní dokument za přítomnosti politiků, odborníků i občanů. Ohradil se tehdy také proti dvoutýdenní lhůtě, kterou Jihomoravský kraj k vyjádření dostal od odborné firmy. Ta materiál pro ministerstvo dopravy zpracovává. Definitivně hotový by dokument měl být během letošního roku.

Přijít mohl kdokoliv. O jednání však nevěděli ani politici

Delší lhůtu si díky tomu sice kraj vymohl – na rozdíl od Brna, které vše ve spěchu schvalovalo během pár dní. Z veřejného projednání ale nic nebylo. Stanovisko kraje už je odeslané, aniž by se o tom kdokoliv dozvěděl. "Kdo chtěl, mohl přijít. Účast veřejnosti jsme očekávali," tvrdí nyní Hašek. Potíž je v tom, že lidé o projednávání nevěděli. S trochou štěstí si toho mohl všimnout jen ten, kdo pravidelně sleduje stránku výboru pro územní plánování a dopravu na krajském webu. "Vždy sedm dní před zasedáním výboru je zveřejněn program jednání. Kdokoliv tedy mohl přijít," popsala předsedkyně výboru Hana Nedomová (ČSSD). Právě její starostí přitom podle hejtmana bylo, aby se lidé o akci dozvěděli. Jinde než v programu komise ale o tématu nebyla ani zmínka. Nevěděli o tom ani někteří koaliční partneři sociálních demokratů. "O konání projednání, které mělo být veřejné, jsem byl informován jen ústně," zhodnotil například náměstek hejtmana Stanislav Juránek (KDU-ČSL). A až po schválení stanoviska se o akci dozvěděli i jihomoravští zelení, kteří nezasedají v krajském zastupitelstvu. Haškův slib o veřejném projednávání proto původně chválili.

Podpořili odsun nádraží, ale nemají schválený územní plán

A jak se tedy Jihomoravský kraj ke studii vyjádřil? "Konstatujeme, že je relevantní sledovat řešení, které je v souladu s územním plánem, má pokročilou projektovou a správní přípravu a je tudíž financovatelné z prostředků současného finančního období," napsal ne zcela konkrétně náměstek hejtmana Zdeněk Pavlík (ČSSD) v oficiálním dopise. Na první pohled tak politici opět podpořili polohu nádraží v odsunuté podobě, dnes nazývanou nádraží u řeky. Potíž je v tom, že kraj svůj územní plán schválený nemá. V tom brněnském sice nádraží zakreslené u řeky je, jenže rozhodující slovo by v případě konfliktu těchto plánů měl plán krajský a ten se teprve připravuje. "Ať obě varianty srovnáváme jakkoliv, ta u řeky je v každém případě lépe připravená. Můžeme se sice ptát, proč jsme se do této nevyvážené situace dostali. Současně ale musíme pracovat s tím, že to takto je," uvedl nedávno náměstek brněnského primátora Robert Kotzian (ODS), který má projekt na starosti za Brno.

Ve stejné době, kdy si stát nechává posoudit obě polohy nádraží, se nyní ta odsunutá opět snaží získat územní povolení. I potřetí ale vydaný dokument napadli odpůrci. Není tak jasné, zda někdy vstoupí v platnost. Kotzian doufá, že napotřetí už se to podaří. Teoreticky ovšem může dojít k absurdní variantě – stát na základě studie usoudí, že nádraží bude lépe nechat v současné poloze. A současně budou hotové dokumenty potřebné k odsunu železničního uzlu. "I taková situace může nastat," připustil Jakub Ptačinský za Správu železniční dopravní cesty, která má projekt brněnského dopravního uzlu na starosti.

Nádraží s nadhledem

Brněnský magistrát nabízí lidem v následujících týdnech pohled na obě zvažované polohy brněnského nádraží z nebyvalé výšky. Připravil sérii prezentací v 19. patře výškové budovy Tower I na adrese Holandská 10. Přednášky se konají vždy v úterý: 13., 20. a 27. května v 17 hodin. Kapacita každé akce je přibližně 100 osob. Zájemci se musí přihlásit na konkrétní termín.

12. 05. 2014 Dráhy omezí noční spoje na Slovensko. Ze Šíravy a Excelsioru bude Bohemia

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-omezi-spoje-na-slovensko-dv6/eko-doprava.aspx?c=A140512_171356_eko-doprava_spi)

České dráhy od prosince zredukovaly o třetinu počet nočních vlaků, které jezdí mezi Prahou a Košicemi. Kvůli nedostatečné poptávce skončí rychlík Excelsior, který dráhy vypravují na Slovensko každý den po půlnoci. Součástí změn budou i nová jména vlaků: zůstane vlak Slovakia, místo rychlíků Šírava a Excelsior bude jezdit jeden s názvem Bohemia. Změnu v jízdních řádech potvrdil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Přesné časy odjezdů ale nejsou zatím jasné. "Reagujeme tak na vývoj poptávky po nočním cestování jak v ubytovacích vozech, tak ve vozech s místy na sezení. Zároveň dojde k vyšší efektivitě při využití objednaných tras," řekl mluvčí. Podle něj stávající soupravy nejsou naplno využité. Z Prahy do Košic a naopak vyjíždějí dosud během tří hodin tři vlaky, redukce jednoho spoje by měla zajistit jejich lepší využití. V případě Excelsioru nabízí vlak přímo vozy až z Chebu do Košic. O tom, zda zůstanou, není dosud rozhodnuto. "Řazení a přímé vozy jsou zatím otevřené, ještě se o těchto věcech jedná," řekl Štáhlavský. Na trase mezi Prahou a Košicemi může přitom přes den od prosince nastat velký konkurenční boj, své vlaky chce do Košic poslat RegioJet a Leo Express. Zatím ani jeden z nich však neuvažuje o nočních vlacích.

13. 05. 2014 Vlak se zavírají dveře až za jízdy. Je to normální, říkají dráhy (Bmto)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlakum-v-praze-se-zaviraji-dvere-za-jizdy-fp9/praha-zpravy.aspx?c=A140513_122121_praha-zpravy_bur)

Patrové vagony Českých drah mohou jezdit s otevřenými dveřmi. Dokládá to video z pražských Modřan, které natočil čtenář iDNES.cz. Dveře posledního vozu se zavírají až za jízdy. Dráhy připouštějí, že za jistých okolností je to možné. Soupravy ze 70. let nechají zkontrolovat a upozorní personál vlaků. Na videozáznamu je vidět, že dveře posledního vagonu se pomalu zavírají, až když vlak dávno opustil zastávku. Přitom první tři vozy už jsou předpisově zavřené. "Jak je možné, že vlak vyjede ze stanice, aniž by měl všechny dveře zavřené? Vždyť je to nebezpečné. Co kdyby někdo z vozu vypadl?" děsí se čtenář iDNES.cz, který záběry natočil minulý týden o státním svátku. Tvrdí, že podobnou scénu v Modřanech neviděl poprvé. Podle Českých drah k takovým situacím může v soupravách na takzvaném Posázavském pacifiku docházet. Zmíněné soupravy nasazují na trať z Prahy na Čerčany pouze o víkendech a svátcích jako posilové spoje v době zvýšeného počtu cestujících, hlavně turistů nebo chatařů z údolí Vltavy a Sázavy.

Dveře se zavírají samy při rychlosti vyšší než 5 km/h

Dveře soupravy sice centrálně uzavírá průvodčí, ale ten má zároveň možnost nechat je v jednom vagonu otevřené, aby se mohl vyklonit a dávat strojvedoucímu pokyn k odjezdu, sledovat okolí vozu a dohlížet na bezpečnost lidí pohybujících se v blízkosti vagonu. "Dveře se zavírají nižší rychlostí, plynule a to z důvodu bezpečnosti. Při prudkém rázu by mohlo dojít k úrazu osoby, která by měla například ruku nebo prsty v prostoru mezi dveřmi. Dveře jsou ovládány pneumaticky stlačeným vzduchem. Za jízdy jsou pak blokovány," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dodal, že centrální zavírání dveří je navíc doplněno systémem automatického zavírání při rychlosti vyšší než 5 kilometrů v hodině. "To je patrné i z videa. Vlak se sice rozjel s otevřenými dveřmi, ale po překročení určité rychlosti se začaly dveře zavírat a v závěru videa je patrné, že dveře jsou již zavřené," dodal.

Ze záznamu není patrné, zda je personál právě u otevřených dveří a situaci má pod kontrolou. Mluvčí drah přiznal, že vlaky by měly vyjíždět ze stanice s již zavřenými dveřmi. "Necháme prověřit technický stav příslušného vozu. Zároveň upozorníme personál, aby věnoval zvýšenou pozornost podobným situacím při rozjezdu vlaku, pokud však sám ve dveřích nestojí a nesleduje bezpečnost cestujících a osob na nástupišti při odjezdu. Pak se dveře uzavřou až za pohybu vlaku automaticky."

Vozy z východního Německa jsou staré 40 let

Dvoupátrové vagonky řady Bmto vyrobila v 70. letech vagonka v někdejší NDR. Přestože měly centrální zavírání a blokování dveří, bylo toto zařízení v následujících letech demontováno. "Vozy na Posázavském pacifiku skutečně jezdily často s otevřenými dveřmi. Týkalo se to již starších typů vozů a pak těchto vozů někdy na přelomu 80. a 90. let a patřilo to ke koloritu této trampské dráhy," dodal Štáhlavský. Poté se ale blokovací zařízení do vozů vrátilo. V současné době jezdí coby víkendové posily na trati Praha – Čerčany tři takovéto soupravy. Jedna pak ještě pokračuje do Světla nad Sázavou. "Týdně ujedou asi tři sta kilometrů," řekl Štáhlavský. Celkově mají dráhy devatenáct těchto vozů.

Vozy bez blokování dveří dráhy postupně vyřazují

České dráhy mají ve svém parku ještě několik typů vozů bez blokování dveří. Jde hlavně o starší vagonky z bývalé NDR nebo vozy domácí výroby ze začátku 90. let, které jsou vybaveny tzv. lámacími dveřmi. "Všechny tyto vozy a jejich dveře jsou však označeny příslušným varováním před nebezpečným a riskantním chováním a otevíráním dveří za jízdy. Tyto vozy však postupně vyřazujeme, třeba v březnu jich bylo vyřazeno 34, v dubnu dalších šest. Nebo je modernizujeme," uzavřel mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

14. 05. 2014 Dětský vlak na Okoř Cyklohráček vyjede poprvé v sobotu 17. května (Praha Masarykovo nádraží – Středokluky – Slaný)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20588/>)

O víkendech začne jezdit z Prahy na Okoř a dále do Slaného turistický Cyklohráček. Je to výletní motorový vlak upravený pro děti jako velké pojízdné hřiště a doplněný vozem pro cyklisty. Bude vozit cestující za běžné jízdné ČD či na opencard podle tarifu Pražské integrované dopravy. Z Prahy do Slaného bude vyjíždět o sobotách, nedělích a svátcích vždy v 9:10 a ve 13:41, zpět ze Slaného do Prahy vyrazí v 11:31 a v 17:10. V provozu bude od 17. května do 28. října. Jde o společný projekt Českých drah, hlavního města Prahy a ROPID.

Vlak pro děti, turisty a cyklisty

Cyklohráček je především výletním vlakem, bude ale samozřejmě sloužit i běžným cestujícím. Má tři vozy (dva ke hraní a jeden cyklistický) a o všechny hry se na palubě vlaku postarají tzv. hrajevodoucí, kteří budou k dispozici při každé jízdě. Všechny děti dostanou ve vlacích jedoucích ve směru ze Slaného do Prahy jako dárek dětskou vstupenku do Království železnic na pražském Smíchově.

Vůz plný hraček

Je určen spíše menším dětem, cestující tu najdou dětský koutek se stavebnicemi, vláčkovými skládačkami, leporely nebo vláčkodráhou. V tomto voze je také možné nejlépe pozorovat práci strojvedoucího a dívat se na trať. Vůz je nízkopodlažní, aby se do něj dobře dostaly i kočárky. Oddělená část vozu bez her je hlavně pro cestující, kteří chtějí mít od dětí klid a potřebují pouze dojet vlakem do svého cíle.

Vůz plný kol

Vůz pro cyklisty je uprostřed soupravy a vejde se do něj přes 20 kol. Cyklisté si v něm mohou dofouknout kola kompresorem, půjčit si sadu na lepení duše, nářadí na opravu kola nebo mazání. Každý cyklista dostane od hrajevodoucího jako dárek reflexní bezpečnostní pásek, aby byl na silnici lépe vidět.

Vůz plný her

Vůz s upravenými stolky a připravenými herními plány na Člověče, nezlob se, Dámu, Piškvorky a další hry. Děti si tu budou moct půjčit od hrajevodoucího puzzle, karetní hry, něco na luštění nebo třeba sadu malého výpravčího či malého průvodčího. Na tabuli budou kreslit křídami a za sklem se dívat na strojvedoucího, jak řídí vlak i jak vypadá trať. Všechny děti dostanou ve vlaku zároveň malý dárek na rozloučenou.

Jízdné v Cyklohráčku

Cyklohráček je běžným osobním vlakem, platí v něm standardní tarif Českých drah i tarif Pražské integrované dopravy. Je tak možné kombinovat jízdné Českých drah například s pražskou opencard. Cena přepravy jízdního kola jako spoluzavazadla se pohybuje podle tarifu ČD od 25 Kč (záleží na ujeté vzdálenosti), na území Prahy lze při využití jízdného PID přepravovat kolo zdarma.

Výlety s Cyklohráčkem

Každý výletník dostane ve vlaku mapu okolí Okoře se zajímavými turistickými cíli, vyznačenými trasami pro cyklisty i velké a malé turisty, popisy výletů a tipy na občerstvení. Za návštěvu stojí kromě Okoře a Slaného určitě Zoopark Zájezd, romantické údolí mezi Okoří a Zákolany s vysokým železničním viaduktem, románská rotunda Budeč nebo nepříliš známá studánka pod Budčí. Bližší informace k výletům budou také na webu www.cyklohracek.cz.

Esmeralda a Kasandra

Vlaková souprava je původním prototypem dnešních žlutých Regionov, který vyrobila šumperská Pars nova v roce 2001. Jde o technicky zcela atypický vlak jediný svého druhu na českých kolejích, který už v posledních letech do pravidelného provozu příliš nezasahoval. Právě proto byl vybrán jako vhodná souprava pro Cyklohráček. Motorovému vozu se podle zeleného nátěru začalo říkat záhy po výrobě Esmeralda, podle hlavní hrdinky tehdy vysílané telenovely. Vzápětí pojmenovali řídící vůz soupravy (vyrobený o rok později) Kasandra.

Jízdní řád „Cyklohráčku“ (jede v nepracovní dny od 17. května do 28. října 2014)

směr tam	km	železniční stanice	tarifní pásma	směr zpět
Os	Os			Os Os
9780	9782		PID	9781 9783
09:10	13:41	0	Praha Masarykovo n.	P 13:12 18:49
09:19	13:50	2	Praha-Bubny	P 13:02 18:44
09:27	13:57	6	Praha-Dejvice	0 12:56 18:35
09:38	14:05	10	Praha-Veleslavín	B 12:47 18:29
09:45	14:11	13	Praha-Ruzyně	B 12:42 18:20
09:53	14:17	17	Hostivice	1 12:37 18:15
09:58	14:22	20	Jeneč zastávka	1 12:31 18:08
10:02	14:26	22	Hostouň u Prahy	1 12:27 18:04
10:04	14:28	23	Dobrovíz	1 12:24 18:01
10:09	14:33	26	Středokluky	1 12:20 17:57
10:12	14:36	28	Tuchoměřice	1 12:16 17:52
10:17	14:41	31	Noutonice	2 12:11 17:47
10:23	14:47	36	Kováry	3 12:02 17:37
10:27	14:51	38	Zákolany zastávka	3 11:59 17:34
10:31	14:55	40	Koleč	4 11:55 17:29
10:41	15:05	47	Podlešín	5 11:45 17:20
10:48	15:11	51	Slaný předměstí	– 11:35 17:14
10:53	15:16	54	Slaný	– 11:31 17:10

15. 05. 2014 O dotované vlaky se bude soutěžit již letos, hlavně o tratě na severu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/o-dotovane-vlak-y-se-bude-soutezit-jiz-letos-hlavne-o-trate-na-severu-1084807>)

Ministerstvo dopravy oprašuje myšlenku na vpuštění konkurence do dotované železnice, kterou nyní provozují pouze České dráhy. Jak deníku E15 řekl první náměstek ministra Milan Feranec, o první dotované trati se začne soutěžit ještě letos. „Bude to dobré pro cestující a myslím, že to prospěje i Českým drahám. Ať předvedou, co umí,“ řekl Feranec. Ministerstvo chce v první várce

vrhnout na trh čtyři až pět tratí, minimálně o jednu z nich se dopravci začnou přetahovat ještě před koncem roku. Konkrétní seznam relací úřad ještě ladí, téměř jistě ale půjde o spoje Plzeň – Most a Liberec – Pardubice, kde ČD končí stará smlouva. Zmíněné tratě jsou v tuzemské železniční síti kuriozitou. Dráhy na nich jezdí na základě smluv z roku 2006, které vzešly z prvních (a jediných dokončených) tendrů na dotované rychlíky. Dráhy tehdy soutěže vyhrály, čelily ale podezření, že takříkajíc podkopaly ceny. Smlouvy definitivně vyprší letos v prosinci, zmatkující ministerstvo je ale zadalo drahám na příští rok provizorně bez soutěže. Hovoří se rovněž o severočeských spojích Praha – Ústí nad Labem – Cheb a Praha – Ústí nad Labem – Děčín. Právě po poslední jmenované soukromí dopravci lační nejvíce, neboť zde jezdí relativně hodně cestujících. Přesný harmonogram liberalizace předloží ministerstvo vládě do konce srpna.

Ministerstvo ročně platí za rychlíky Českých drah na základě přímého zadání čtyři miliardy korun. Postupem času by se celá suma měla rozdělovat v soutěžích. Pilotní soutěž o trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc přitom musela být zrušena. Kvůli vyřazení Arrivy v ní totiž jako jediný zájemce zůstal RegioJet. České dráhy klání bojkotovaly. Tím byla plánovaná liberalizace na delší čas uložena k ledu. „Z této první soutěže jsme se poučili, nové tendry chystáme velice pečlivě,“ doplnil Feranec. Vedle českých RegioJetu a Leo Expressu za otevření trhu horuje například i německá Arriva nebo britský National Express. V tuzemsku už mají dcery, které však zatím nemají do čeho píchnout. Vítězové soutěží zřejmě získají smlouvy se státem na 15 let, poprvé vyjedou v prosinci 2016.

15. 05. 2014 Rychlovlaky za humny nechceme, zní z Litoměřicka

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/obce-nechteji-rychlou-trat-litomericko-d82-/usti-zpravy.aspx?c=A140515_091248_usti-zpravy_jan)

Obce na Litoměřicku nesouhlasí s plánovanou stavbou vysokorychlostní tratě z Prahy do Lovosic, po níž by vlaky uháněly až třístapadesátikilometrovou rychlostí. Způsobila by podle nich necitlivý zásah do krajiny a nárůst hluku. Stavba je trnem v oku i památkářům. Nová železniční trať, po které by se vlaky proháněly rychlostí až 350 kilometrů v hodině, má vést z hlavního města na sever Čech podél dálnice D8. Na Litoměřicku by se od ní oddělila a rozvětvila se do dvou ramen – jedno z nich by se spojilo se stávajícím železničním koridorem směrem do Lovosic, druhé by končilo v Litoměřicích. Jednou z dotčených obcí jsou Nové Dvory, jež sousedí s dálnicí D8. Po stavbě železnice by obec byla obkličena dopravními tepnami z obou stran. "Samozřejmě že trať někudy vést musí, ale nadšení z toho nejsme. Bude to zásah do krajiny jako liniová stavba," hrozí se starosta Martin Hejna. Vůči tomu, že by koleje mohly nakonec vést jinudy, však zůstává skeptický. "Myslím, že se nás nikdo na nic ptát nebude, i když budeme podávat námítky. Jen kvůli důvodu, že se nám to nelíbí a že nám tu běhají srnky, moc šancí mít nebudeme," domnívá se Hejna.

Ochromí třetinu Vražkova

Zřejmě nejbližší bude mít k železniční trati obec Vražkov. I zde mají obyvatelé strach z hluku. "Trať povede od prvních domů 60 až 80 metrů," říká starostka Jana Smetanová. Kvůli jejímu možnému budování má obec v územním plánu 600 metrů širokou územní rezervu. "Zasahuje nám do více než třetiny obce a pro lidi znamená omezení výstavby. Rádi bychom zažádali o dotaci například na výstavbu chodníků, ale nemůžeme," připomíná negativní důsledky projektu Smetanová. Správa železniční dopravní cesty uklidňuje, že trasa dráhy ještě není definitivní. "V tuto chvíli ještě SŽDC nemá odpověď na to, kudy, jak a zda vůbec trasa vysokorychlostní trati krajinou povede," ubezpečuje Jakub Ptačinský ze SŽDC.

Nařízení EU je pro Česko závazné

Dopravní tepna je však součástí dokumentu, který schválily orgány Evropské unie, a jejíž nařízení je pro ČR závazné. Projektanti zatím dokončují územně technickou studii. Podle ní je zřejmé, že stavba bude mít negativní dopad nejen na vesnice na Podřipsku, ale i na obec Hrdly. Právě tu by ramena budoucí vysokorychlostní tratě obepínala téměř ze všech stran – jedno z nich má podle studie vést přímo do Litoměřic, druhé by se mimoúrovňovým křížením spojilo se současnou železnicí směrem do Lovosic. Hrdly přitom už nyní púlí současný železniční koridor. "Vadí nám, že se trasa bezprostředně dotkne katastru obce. Znamenalo by to velký zásah do jejího vzhledu a významně by se změnil ráz okolní krajiny," podotýká Galina Zemanová z občanského sdružení Hrdly SAMI SOBĚ, které se proti stavbě ozvalo. A poukazuje na skutečnost, že veřejnost není o projektu nijak informovaná. "Nikdo nám nic neřekne," zlobí se Zemanová.

Bude více zastávek

Dokument Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje z června 2010 přitom počítal s tím, že se koleje nové tratě vsi nedotknou a povedou zhruba dva kilometry od ní. Nová studie ovšem počítá s trasou

jinou. Ptačinský vysvětlil, že za tím stojí proměna pojetí vysokorychlostních tratí, které se dosud ČR vyhýbaly. "Místo systému pozemního letadla, které by zastavovalo jen ve velkých městech typu Berlín, Praha, Vídeň, je nyní preferována trasa, která obslouží i menší územní celky a bude mít přínos i do regionální dopravy. Z toho důvodu dostal projektant zadání pokusit se najít takovou trasu, aby v maximální možné míře respektoval původní koridor a zároveň nově obsloužil i krajská centra," popisuje Ptačinský.

Povede podél Terezína

Nová trasa se tak nově dotkne i území Terezína, dráha by vedla v těsné blízkosti Malé pevnosti se hřbitovem. "Vůbec to nepřichází v úvahu. Nesouhlasíme s tím," zní nekompromisní stanovisko starostky Terezína Růženy Čechové. Proti záměru vést tímto místem koleje se postavil i Národní památkový ústav (NPÚ), protože pevnost a hřbitov spadá do ochranného pásma.

Přímo pod Řípem

Památkářům je trať trnem v oku hlavně kvůli skutečnosti, že by vedla pod horou Říp, jež je národní kulturní památkou. Dotčené území náleží do druhé zóny jejího ochranného pásma. "Vedení trati tímto územím nedoporučujeme. V zóně 2 není přípustné zásadně měnit vzhled krajiny pod Řípem a strukturu a vzhled jejího osídlení," stojí v písemném vyjádření NPÚ. Podle něj je nepřijatelná výstavba protihlukových tubusů podél trati, které jsou pro podobné stavby obvyklé. Rovněž i stavba vysokých náspů, estakád či zářezů by vizuální integritu krajiny narušila. "Budování rozsáhlých inženýrských staveb výše zmíněných druhů by obraz krajiny Podřipska nenávratně poškodilo," dokládají památkáři.

V Německu vlaky zpomalí

Trasa podle současných plánů zatím z Lovosic a Litoměřic dál na sever pokračovat nebude. První fáze projektu totiž počítá s tím, že v těchto městech trať skončí. "Studii na úsek severně od Lovosic teprve budeme zadávat," uvádí Ptačinský. Bude záležet na tom, jak se k rychlíkům postaví sousední Německo. "Úsek Ústí nad Labem – Drážďany chybí, o což ČR spolu s Evropskou komisí nadále usiluje, ale Německo má právo projekt na svém území odmítnout," připomíná Zdeněk Neusar z ministerstva dopravy. To počítá s tím, že do země se poprvé kopne nejdříve v roce 2020. Podle nařízení EU by měl být úsek hotový do roku 2030.

15. 05. 2014 Železniční trať mezi Opatovicemi a Stéblovou zmodernizuje Skanska

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-trat-mezi-opatovicemi-a-steblovou-zmodernizuje-skanska/1079626>)

Železniční trať mezi Opatovicemi nad Labem a Stéblovou zmodernizuje stavební společnost Skanska. Za výstavbu druhé koleje na současném osmikilometrovém jednokolejném úseku na trati z Pardubic do Hradce Králové dostane téměř 770 milionů korun. V tiskové zprávě to dnes u příležitosti podpisu smlouvy s investorem – Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) uvedla Skanska. Po rekonstrukci budou moci vlaky uvedeným úsekem projíždět 160 kilometrovou rychlostí. Stavební zakázka počítá kromě výstavby druhé a rekonstrukce stávající koleje i se stavbou nové železniční zastávky v Opatovicích. "Zhruba jeden kilometr směrem na Pardubice postavíme novou zastávku Opatovice nad Labem tak, aby byla blíže centru obce a místní části Pohřebačka," uvedl Milan Svatoň, projektový manažer ze společnosti Skanska. Stavba by měla začít letos v červnu a stavět by se mělo zhruba rok a půl. Výsledná cena zakázky je proti původně odhadované ceně projektu nižší o 25 milionů korun. Při stavbě se počítá se spoluúčastí Evropské unie z Operačního programu doprava.

15. 05. 2014 Kraje se dohodly, že trať do Jeseníků přes Polsko nenechají zavřít (Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Slezsku)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/moravskoslezsky-kraj/273230-kraje-se-dohodly-ze-trat-do-jeseniku-pres-polsko-nenechaji-zavrit/>)

Ohrožená trať mezi Jeseníkem a Krnovem vedoucí přes polské Glucholazy s největší pravděpodobností nezanikne. Dnes se na tom v Jeseníku dohodli zástupci Olomouckého a Moravskoslezského kraje. Trať, která spojuje Moravskoslezský kraj s olomouckou částí Jeseníků, přestal v roce 2012 stát dotovat, od té doby ji financují kraje. Teď žádají ministerstvo dopravy, aby s provozem na mezinárodní trati pomohlo. Moravskoslezské hejtmanství před časem oznámilo, že výrazně ztrátový provoz už dotovat nebude. Trať je zásadní především pro obyvatele Jesenicka, kteří

jezdí vlaky do práce a do škol, využívají ji také turisté. "Troufám si tvrdit, že doprava na glucholazské trati bude zachována. Ještě nás čeká jednání o tom, jakým způsobem budeme objednávat dopravu a jak budeme optimalizovat vlakové soupravy, které budou na trati jezdit," uvedl dnes olomoucký hejtmán Jiří Rozbořil z ČSSD.

Situaci komplikuje to, že trať vede asi sedmnáct kilometrů přes polské území, a to úsekem, kterým jezdí jen české vlaky. Přestože kraje musí platit za používání polské železnice pět milionů ročně a přispívají několik milionů i na provoz vlaků, trať je ve velmi špatném stavu a jezdí se tam kvůli tomu omezenou rychlostí. Správa železniční dopravní cesty proto zahájí jednání s polskými úřady, aby koleje opravily. Oprava by mohla být reálná při plánované rekonstrukci navazující trati do měst Nisa a Opole, která má být placená z evropských fondů. Náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Michal Štěpán potvrdil, že smlouva o provozu česko-polské trati je potvrzena do poloviny prosince. S provozem počítá i jízdní řád na příští rok. Starostka Jeseníku Marie Fomiczewová výsledek jednání uvítala. "Konec této trati by byla další rána tomuto regionu, který bojuje s vysokou nezaměstnaností," řekla.

18. 05. 2014 České dráhy zruší velký tendr na jízdenkové automaty

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-zrusi-velky-tendr-na-jizdenkove-automaty/1080470>)

České dráhy zruší výběrové řízení na nákup jízdenkových automatů, které měly do roku 2015 nahradit čtvrtinu pokladních, tedy zhruba 420 lidí. S rozhodnutím koupit 340 automatů za téměř 370 milionů korun dopravce vyčkával dva roky a nyní se po předchozím souhlasu dozorčí rady chystá tuto soutěž do konce května definitivně zrušit. ČTK to řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Lidé totiž začínají stále více používat modernější prostředky, jako je nákup přes internet. Ukázalo se, že se od tohoto kroku nedají očekávat takové úspory, jaké vedení společnosti původně předpokládalo, uvedl předseda Odborového sdružení železničářů a zároveň člen dozorčí rady Jaroslav Pejša. Automaty měly během tří let nahradit část pokladních přepážek v 80 největších tuzemských stanicích. Současně s tím plánoval dopravce ve třech vlnách propouštět i nadpočetné pokladní. Z velké části mělo ale jít o přirozené odchody do důchodu, klasické výpovědi tak měly představovat jen menší část. Podle Joklíka dopravce použije peníze, které by bylo nutné vynaložit na pořízení automatů, raději pro financování vozidlového parku, což je v současné situaci prioritní. V květnu musí ČD například splatit velkou část z 100 milionů eur zhruba (2,7 miliardy korun) za nákup sedmi souprav rychlovlaků Railjet. Dopravce už dříve uvedl, že si kvůli splacení této částky bude muset vzít úvěr.

Původně měly podle plánů ČD v každé větší zastávce vždy dva automaty nahradit jednu klasickou přepážku. Úplně se ale dopravce klasických pokladen zbavit nechtěl s tím, že pokladny považuje za službu zákazníkům, kteří upřednostňují klasické odbavení před samoobslužným, nebo kteří mají dotazy týkající se jejich plánované cesty. Přestože ještě před pár lety představovaly jízdenkové automaty potenciálně zajímavou alternativu pro nákup jízdenek na pokladně, dnes roste především zájem o nákup jízdenek přes internet, který je pro cestující pohodlnější. Počet takto prodaných dokladů se v posledních třech letech téměř ztrojnásobil a ČD ročně tímto způsobem prodají miliony jízdenek, uvedl Joklík. Počet klasických jízdenkových automatů Českých drah se na proti tomu za toto období nikterak nezměnil a zůstává jich v provozu 30.

19. 05. 2014 Stát demoluje posázavské nádraží, zájemce nabízel stovky tisíc (Poříčí nad Sázavou)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-demoluje-posazavske-nadrazi-zajemce-nabizel-stovky-tisic-1085926>)

Z oblíbeného Posázavského pacifiku zmizí jedno z malebných nádraží, které pamatuje císaře Františka Josefa I. Správa železniční dopravní cesty po letech přešlapování na místě sáhla v těchto dnech k demolici původní staniční budovy v Poříčí nad Sázavou. Nutno přitom dodat, že její malebnost už několik let spočívala především v představitosti kolemjdoucích. Neobhospodařované nádraží bylo před zahájením demolice notně zchátralé, chyběla dokonce část střechy. Přesto se objevil zájemce, který podle svých slov za nemovitost nabídl správě železnic 400 tisíc korun. „Chtěl jsem budovu uvést do původního stavu. Zajímám se o ní už deset let, všechna jednání ale ztroskotala,“ řekl serveru E15.cz dlouholetý drážní zaměstnanec Jan Růžička. Správa železnic dala přednost jednání s obcí. „Nicméně vleklá jednání nikam nevedla. Budova jako taková bohužel svým stavem již ohrožovala bezpečnost a proto jsme přistoupili (i na základě dotyčného jednání) k její nutné demolici. V tuto chvíli víme o zájmu města o takto vzniklý pozemek, o kterém s nimi jednáme,“ sdělil

mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Obec zřejmě na místě zbouraného baráčku počítá s parkovištěm. Každý prodej majetku správy železnic schvaluje vláda.

19. 05. 2014 Po trati na Jablonné zase pojedou vlaky. Ale jen pro někoho (Liberec – Jablonné v Podještědí)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/na-trat-u-krizan-se-vrati-vlaky-dzw/liberec-zpravy.aspx?c=A140519_150537_liberec-zpravy_jan)

Pár týdnů zbývá do konce opravy železniční trati Liberec – Jablonné v Podještědí. Loni v létě ji zasáhla povodeň. Mimo jiné strhla násep u Křížan. Výluka se dotkla mnoha lidí, úsek je součástí frekventované trati ve směru na Českou Lípou a Ústí nad Labem. Hodně ji využívají i cykloturisté. První vlak nedočkavě vyhlíží i výpravčí z Jablonného Květoslava Slabá. "Těšíme se, že to na konci května bude hotové. Jen nás mrzí, že se na trať nevrátí všechny vlaky," říká Slabá, která bydlí na nádraží v Rynolticích. Jimi totiž po 1. červnu rychlíky jen projedou a spěšný vlak na Liberec zastaví pouze v sedm ráno. "Odpoledne už zase lidi povezuou autobusy," dodává Slabá. Ty budou ostatně jezdit dál místo osobních vlaků minimálně do velké prosincové změny jízdních řádů. A tak například z Kryštofova Údolí do Jablonného musejí cestující dál přes Liberec, i když by to měli po trati jen pár stanic.



Kryštofovo Údolí: Jsme odříznutí od Českolipska

"Komplikuje nám to život. Na Liberec to jakž takž jde, ale jsme úplně odříznutí od Českolipska. Když chce někdo do sousedních Křížan a nemá auto, musí buď do Liberce a autobusem, a nebo šlapat tři kilometry přes kopec. V zimě tam často ani auta nevyjedou," popisuje starosta Kryštofova Údolí Pravoslav Svačina. Naopak lidé z Křížan a Zdislavy, kteří to mají k nádraží daleko a do kopce, si autobusy pochvalují. Nyní jim zajíždějí až do středu vesnice.

Část autobusů zůstane

Ani kraj nespěchá s návratem osobních vlaků. "Předpokládáme, že určitý rozsah autobusové linky, která vlakové spoje nahradila, zůstane i pro příští rok, i pokud by od prosincové hlavní změny došlo k obnovení provozu osobních vlaků v úseku Liberec – Jablonné v Podještědí," poznamenává Viktor Liška z odboru dopravy Libereckého kraje. Dalším důvodem je i to, že autobusy jsou levnější. "Ročně uspoříme deset milionů oproti vlakové dopravě," upřesňuje Liška. A tak je jasné, že ČD přišly a nejspíš ještě přijdou o část tržeb. "Nemůžeme to ovlivnit, i když jsme připraveni trať vlaky obsloužit. Všechno závisí na kraji. I kdyby výrazně omezil dopravu vlaky, nemůžeme to komentovat," říká mluvčí Petr Šťáhlavský.

Největší oprava v regionu, dvě tisícovky tatrovek

Ten, kdo si skutečně oddychne, bude Správa železniční a dopravní cesty, která odloupený násep opravuje. Podle Jana Tvrzníka z oblastního ředitelství Správy železniční a dopravní cesty Hradec Králové spolkla oprava trati u Křížan 68 milionů korun a rozsah prací se dá srovnat jedině s výstavbou přeložky tratě někde na koridoru. "V našem obvodu jsme proto takovou opravu neměli," přiznává Tvrzník. Samotné sanační práce začaly loni v listopadu. Dělníci nejprve rozebrali zbytky poškozeného železničního svršku, odstranili popadané vzrostlé stromy a odtěžili nejtekutější části sesuvu. "Připomínal spíš kaši než hlínu. Celkem bylo třeba odvézt 22 tisíc kubíků zeminy a zhruba stejné množství na zpevnění nového svahu zase přivést," konstatuje Jan Ďurove ze společnosti Arcadis, která měla na starosti podrobný inženýrsko-geologický průzkum celé lokality a vyprojektovala způsob sanace. "Jen pro představu, takový objem odpovídá více než dvěma tisícovkám nákladních tatrovek. Základy nově budovaného svahu se totiž nacházejí plných 21 metrů pod úrovní pláně železničního spodku, upřesňuje Ďurove. Nyní dělníci opravují koleje a výhybky ve stanicích Rynoltice, Křížany a Liberec – Horní Růžodol. "Kromě toho zrenovujeme koleje mezi Karlovem pod Ještědem a Libercem. Tam, kde to bude technicky možné, dojde ke zvýšení traťové rychlosti," přibližuje Tvrzník.

Rozjezd bude pomalejší

Vlastní výstavba vyztuženého náspu u Křížan nyní končí. Pak už přijde na řadu budování železničního svršku. "To bychom měli stihnout v závěru května a pak se sem určitě vrátí rychlíky. Přes opravený úsek budou nejprve několik týdnů jezdit pomaleji. A pokud nenastanou žádné komplikace, už během prázdnin by se zde opět mělo jezdit plnou rychlostí," slibuje Tvrzník. Jak to bude s vlaky dál, nyní řeší Liberecký kraj. "Konkrétní řešení teprve připravujeme a podrobně je projednáme s obcemi, kterých se změny týkají," doplňuje Viktor Liška.

19. 05. 2014 Vysokorychlostní tratě? Zapomeňte, stát si neví rady

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vysokorychlostni-trate-zapomente-stat-si-nevi-rady-1085999>)

Ministerstvo dopravy a jemu podřízená Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) si nevědí rady s penězi, které jim přidělili poslanci na přípravu vysokorychlostních tratí (VRT). Jak zjistil server E15.cz, správa železnic pro letošek vrátila téměř 54 milionů určených pro tento účel, což představuje přes tři čtvrtiny přiděleného rozpočtu. Na studie k takzvaným vrtkám tak zbylo pouhých 16 milionů. „Taková příprava je velmi složitá a musí se při ní brát ohled na okolní státy. Ty peníze se neškrtaří, jen se přesouvají na další období,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Už loni se ale oproti původním plánům čerpalo méně, místo navržených 45 milionů jen 29 milionů. „Peníze byly čerpány v souladu s rozpisem schváleným odborem strategie ministerstva dopravy,“ uvedl náměstek ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Tomáš Blecha.

Faktická příprava vůbec nezačala

Stát tak v otázce vysokorychlostních tratí žije v podivné schizofrenii. Zatímco poslanci, především členové hospodářského výboru, vrtky dlouhodobě podporují a rádi na jejich přípravu uvolní desítky milionů korun, rezort dopravy přílišné nadšení nejeví. „Bohužel je to důkaz, že faktická příprava vysokorychlostních tratí přes veškeré proklamace ještě pořádně nezačala,“ komentoval to ředitel nevládního Centra pro efektivní dopravu Luděk Vyka. SŽDC nyní podle Ptačinského zpracovává studie, které mají ukázat nejlepší průchodnost terénem a další parametry.

Česká železnice se svým maximem 160 kilometrů za hodinu za západoevropskými státy v rychlosti výrazně zaostává. Odborníci poukazují na to, že některé vlaky už kvůli tomu české území objíždějí. První vysokorychlostní trať by měla spojit Prahu a Lovosice do roku 2030. Právě poslanci hospodářského výboru ale tento plán ministerstva odsoudili jako málo ambiciózní. Klíčové má být především spojení Praha – Brno.

20. 05. 2014 Novotný: Třetinu Leo Expressu chce koupit strategický investor za 400 milionů

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-62210400-prvni-obet-valky-na-zeleznici-novi-investori-pomohou-leosi-novotnemu-proti-ceskym-draham>)

Informace o nových investorech přichází v době, kdy chce Leo Express 380 milionů korun po Českých drahách. O tolik jej prý připravily, protože porušují zákon a na trase do Ostravy jezdí za ceny, které nepokrývají jejich náklady. Leo Express loni prodělal 200 korun na každém pasažérovi. Firma dluží víc, než kolik má majetku. Většina držitelů dluhopisů z firmy už raději vycouvala. Majitel firmy Leoš Novotný tvrdí, že jedná s novým investorem. Nový investor Leo Expressu by měl za šestnáct procent firmy zaplatit přes čtyři sta milionů korun. Zájem má až o třetinový podíl, další akcie by ho ale přišly draž. Jednání totiž probíhají i s dalšími investory a každý z nich přináší kromě peněz i nějakou strategickou výhodu. Svůj podíl chce také navýšit i současný minoritní akcionář Jakub Havrlant.

Tržní hodnota firmy by podle přislíbených investic dosáhla tří miliard korun, účetní hodnota firmy je přitom záporná. „Strategičtí hráči to vidí dlouhodobě a přehlídí dočasný stav ztrátového byznysu na jedné trase, kde bojujeme s nelegálním stavem. Nad tím zamhouří oko a řeknou, to se vyřeší,“ říká Novotný. „Stále věřím tomu, že v dopravě je spousta příležitostí a Leo Express je jedna z mála komerčních firem ve světě, která má šanci růst,“ říká Jakub Havrlant s tím, že chce svoji investici zvýšit nejméně na trojnásobek. Nyní mu patří 1,5 procenta Leo Expressu.

Informace o nových investorech přichází v době, kdy chce Leo Express 380 milionů korun po Českých drahách. O tolik jej prý připravily, protože porušují zákon a na trase do Ostravy, kde jim Novotný bez dotací konkuruje, jezdí za ceny, které nepokrývají jejich náklady. Leo Express loni vykázal ztrátu 159 milionů a tvrdí, že pokud by České dráhy své jízdenky nedotovaly, byla by firma v zisku 200 milionů. Identitu nového investora Novotný zatím tají. Říká pouze, že by měl dodat Leo Expressu na vážnosti, a posílit tak jeho pozici ve sporu s Českými drahami. „Budeme mít větší šanci uspět, protože nebudeme vnímáni jako malý hráč, ale jako firma, která je součástí širší rodiny, která v evropském kontextu něco znamená,“ říká Novotný. Investor by podle něj měl peníze vložit ještě letos.

20. 05. 2014 Druhý railjet vstupuje do zkušebního provozu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20619/>)

Až na 6 spojů denně se během tohoto týdne rozšíří zkušební provoz nejmodernějších českých souprav ČD railjet. Podle aktuálního plánu bude zkušební provoz probíhat na vlacích IC 570 až 573 Zdeněk Fibich a Brněnský drak na trati Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a na spojích IC 100 / 101 Morava mezi Břeclaví a Bohumínem. Soupravy ČD railjet tak v rámci zkušebního provozu s cestujícími zcela mimořádně a jen po dobu několika příštích týdnů (cca do poloviny června) zavítají také na střední a severní Moravu. Nasazení souprav ve zkušebním provozu není garantované. V případě potřebné údržby, zácviku personálu, prezentací atp. budou na spoje nasazeny obvyklé klasické soupravy.

Moderní soupravy ČD railjet nabízejí svým cestujícím vysoký komfort a rychlé cestování. Vlak je plně klimatizovaný, disponuje moderním audiovizuálním informačním systémem, je vybavený palubním restaurantem, business třídou s pohodlnými polohovatelnými křesly i místy pro vozíčkáře s bezbariérovou toaletou. Nejmenší cestující si ukrátí cestu v dětském kině a ve vlaku jsou i místa pro uložení jízdních kol. V novém jízdním řádu 2015 zkrátí cestovní čas mezi Prahou a Vídní ze současných 4 hodin a 45 minut na přibližně 4 hodiny a 10 minut. Po dokončení modernizace několika úseků trati v České republice se plánuje zkrácení cestovní doby také mezi Prahou a Brnem. Z Prahy do Vídně se pak bude cestovat za méně než 4 hodiny.

Soupravy ČD railjet nabídnou svým cestujícím například tyto služby a výhody:

- komfortní oddíl business s polohovatelnými křesly;
- místa 1. třídy s koženými polohovatelnými sedačkami a sklopnými nebo rozkládacími stolky;
- místa 2. třídy v leteckém uspořádání za sebou nebo proti sobě, se sklopnými nebo rozkládacími stolky;
- elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, např. notebooků, mobilních telefonů, tabletů a dalších zařízení ve všech vozech vlaku;
- vlakový restaurant s bohatou nabídkou jídel a nápojů;
- v 1. třídě a v třídě business donášku jídel a nápojů z restauračního vozu na místo cestujících, ve 2. třídě nabídku občerstvení z minibaru;
- místa pro vozíčkáře včetně upravené bezbariérové toalety;
- dětské kino a vyhrazená místa pro cestující s dětmi včetně místa pro odstavení kočárků;
- místa pro přepravu 6 jízdních kol;
- bohatě dimenzované odkládací plochy pro zavazadla;
- moderní audiovizuální informační systém s displeji LCD a elektronický rezervační systém;
- klimatizované prostředí;
- tlakotěsné provedení vozové skříně, která omezuje nepříjemné náhlé změny tlaku při vjezdech do tunelů nebo míjení dvou vlaků;
- široké bezbariérové mezivozové přechody bez dveří.

20. 05. 2014 U Moskvy se srazily dva vlaky, nejméně šest lidí zahynulo

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/u-moskvy-se-srazily-dva-vlak-y-nehoda-ma-obeti-f39-/zahranicni.aspx?c=A140520_115037_zahranicni_voz)

Na moskevském předměstí se srazil nákladní vlak s osobním, který mířil z Moskvy do moldavského hlavního města Kišiněva. V rozpáraném vagonu osobního vlaku zemřelo nejméně šest lidí, desítky dalších jsou zraněni. Činitel ruských státních železnic podle agentury Reuters řekl novinářům, že podle posledních údajů zahynulo v troskách vlaku pět lidí, šestý zemřel později v nemocnici. "Dnes ve 12:38 hodin se srazil nákladní a osobní vlak na železnici Bekasovo – Nara blízko Naro-Fominsku," citovala ruská televize RT tiskovou zprávu dopravní policie, která podle agentury Interfax nehodu vyšetřuje. Na záběrech ruské televize byli vidět zmatení cestující, kteří se po nehodě snažili dostat z vykolejeného vlaku a šplhali po travnaté stráni nad tratí do bezpečí. "Snažili jsme se použít rychlobrzdu. Před námi nebylo nic vidět, bylo tam spousta prachu. Viditelnost byla nulová," řekl agentuře RIA Novosti jeden ze strojvedoucích osobního vlaku. "Náraz zasáhl sedmý vagon osobního vlaku číslo 341 na trase Moskva – Kišiněv, řekl agentuře RIA Novosti nejméně jeden policajní zdroj.

Příčina nehody zatím není známá, podle Interfaxu ji ale mohl způsobit prasklý boční rám podvozku u jednoho z vagonů nákladního vlaku. Podle RT utrpělo zranění až 45 lidí, z toho 15 těžké. Vlaky se nestřetly čelně, 16 vagonů nákladního a tři vagony osobního vlaku ale vykolejilo, uvedla televize. V osobním vlaku bylo podle ruského ministerstva vnitra v době nehody více než 400 lidí včetně personálu, prodalo se celkem 394 jízdenek.

21. 05. 2014 ČD Cargo a AWT se prou o vlečky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nakladni-dopravci-cd-cargo-a-awt-se-prou-o-vlecky-1086381>)

Společnosti ČD Cargo a AWT potvrzují pověst dvou největších kohoutů na českém trhu nákladní železniční dopravy. Aktuálně jsou v klinči na Ostravsku, kde ČD Cargo získalo zakázku na přepravu uhlí a rudy železárnám Arcelor Mittal. Spor se vede o přístup státní firmy na vlečky AWT, což přepravy komplikuje. Tahanice zřejmě může skončit až u Úřadu na ochranu hospodářské soutěže. Vedení ČD Cargo nechťelo rozbroje pro deník E15 komentovat, svůj názor ale jasně vyjádřilo na jednání s odbory v Ostravě. „Dopadlo to velmi špatně, přerůstá to v otevřenou válku,“ citoval nedávno odborový věstník Obzor šéfa carga Oldřicha Mazánka. AWT podle něj vypověděla cargu smlouvu na užívání vlečky Karviná – Doly, takže státní dopravce musel změnit místa předávání vlaků. Zdroj deníku E15 z ČD Cargo hovoří o tom, že AWT chtěla za užití kolejí poplatky ve výši tisícinásobku běžného tarifu na koridorech, to ale společnost z portfolia podnikatele Zdeňka Bakaly důrazně popřela.

Spor to prý není

„Mezi ČD Cargo a AWT není žádný spor, do dnešního dne jsme neobdrželi vyrozumění od Drážního úřadu, že by ČD Cargo požádalo Drážní úřad o určení ceny používání vlečky AWT. Z našeho pohledu se jedná pouze o obchodní rozhodnutí ČD Cargo nevyužívat pro své dopravní služby naše vlečky,“ uvedl mluvčí AWT Petr Špetlák. Obě firmy na sebe narážejí poměrně často. Nejznámější je zřejmě případ lukrativní dopravy hnědého uhlí do elektrárny Chvaletice, kterou AWT loni státnímu dopravci ze skupiny Českých drah vyfoukla. ČD Cargo by naopak tyto přepravy nyní rádo získalo zpět.

Žaludovi lidé posílili jeho firmu

Někdejší generální ředitel Českých drah Petr Žaluda přibral do své společnosti Z-Investments bývalé kolegy z vedení drah. Jak vyplývá z informací v obchodním rejstříku, novými společníky a jednateli se stali Miroslav Šebeňa a Petr Vohralík. Šebeňa byl na dráze výkonným ředitelem pro strategii, Vohralík řídil ekonomiku. Každý získal v Žaludově firmě deset procent. Žaluda se už dříve nechal slyšet, že by se rád věnoval nákladní dopravě.

21. 05. 2014 Francouzské železnice si objednaly příliš široké vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/francouzske-zeleznice-si-objednaly-prilis-siroke-vlaky/1081602>)

Francouzská státní železniční společnost SNCF si pro regionální tratě objednala 2 000 vlaků, které jsou pro mnoho nástupišť příliš široké. Tato chyba si vyžádá rozsáhlé investice do úprav nástupišť, napsala agentura Reuters. O chybě nejprve informoval politicko-satirický týdeník Le Canard Enchaîné, později ji potvrdil také mluvčí státního provozovatele železniční sítě RFF. "Objevili jsme tento problém trochu pozdě. Jsme si toho vědomi a přijímáme za to zodpovědnost," uvedl mluvčí. Podle mluvčího již byly zahájeny stavební práce, které mají přizpůsobit nástupišť širším vlakům. Tyto úpravy si zatím vyžádaly 80 milionů eur (2,2 miliardy Kč), stovky nástupišť na ně přitom stále ještě čekají. Celý problém podle mluvčího vznikl tím, že RFF poskytla SNCF neúplné údaje o rozměrech nástupišť. Podle francouzského ministra dopravy Frédéric Cuvilliera je problém důsledkem "absurdního železničního systému", který vznikl oddělením RFF od SNCF v roce 1997. "Když oddělíte provozovatele kolejí od jejich uživatele, tak to nefunguje," prohlásil ministr.

21. 05. 2014 Stavební povolení: Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. "I. část – ŽST Praha Hostivař"

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2014/140521vyhlaska.pdf>)

„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – ŽST Praha Hostivař“ je liniovou stavbou, jejíž hlavní náplní je přestavba železniční stanice Praha – Hostivař. V rámci této stavby bude

ve stanici přestavěno kolejiště a budou vybudována dvě nová ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem z nového podchodu v žkm 176,110. Přístup cestující veřejnosti k vlakům a jejich odbavení je nově situován východně od Průmyslové ulice s návazností na zastávky autobusů a tramvaje. Stavba začíná v žkm 175,400 a končí v žkm 177,570 celostátní dráhy železniční trať České Velenice – Praha hl. n.. Součástí stavby je rekonstrukce stávajících mostů a propustků, trakčního vedení, elektrotechnických a energetických zařízení a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení včetně pokládky nových kabelových tras do sousedních dopravních. Ve stavbě budou budovány tři nové pozemní objekty: objekt pro odbavení cestujících situovaný cca v žkm 176,100 u vstupu do podchodu, technologická budova a prefabrikovaný objekt pro měnič DAK cca v žkm 176,500. Nástupiště budou částečně zakryta přístřešky. Pro dodržení vnějších a limitů hluku v chráněném venkovním a vnitřním prostoru jsou podle zpracované hlukové studie navrženy podél obou stran kolejiště protihlukové stěny.

21. 05. 2014 Další průvan na kolejištích. Šéfem železnic bude místo Koláře Surý (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spravni-rada-vyhodila-sefa-szdc-kolare-nastupuje-sury-pp5-/eko-doprava.aspx?c=A140521_161505_eko-doprava_suj)

Sociální demokraté budou mít svého člena přímo ve vedení jedné z nejbohatších státních organizací. Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) povede od 31. května namísto Jiřího Koláře (ODS) Pavel Surý, který dosud vedl oblastní ředitelství SŽDC v Brně. Kolář ve středu odvolala na svém zasedání správní rada. Podle jejího předsedy Vladimíra Novotného nebyl k odvolání Koláře žádný konkrétní důvod, rozhodnutí bylo výsledkem dlouhých debat. "SŽDC nyní čeká několik velkých změn a ty by měly probíhat pod novým vedením," vysvětlil Novotný. Dodal, že se jedná například o převod nádraží z majetku Českých drah. Podle něj bude mít nový šéf správce kolejí výzarně menší plat, než jeho předchůdce. Kolář, který do čela SŽDC nastoupil před dvěma lety, ustál i velké personální zemětřesení za bývalého ministra dopravy Zdeňka Žáka, ale nástup nové vlády už ne. MF DNES odvolání Koláře a jmenování Surého potvrdil náměstek ministra a člen správní rady Milan Feranec. Nový šéf Surý Kolářovi podle informací MF DNES nabídl místo svého náměstka. Ten to zatím zvažuje.

Správa železniční dopravní cesty má v majetku drtivou většinu českých železničních tratí a zajišťuje jejich provozuschopnost. Zaměstnává 17 200 lidí, během roku by měla od Českých drah koupit i většinu tuzemských nádraží. Rozpočet je kolem 20 miliard, další miliardy dostává SŽDC na investice do české železnice.

22. 05. 2014 Modré vlaky zajistí i nadále spojení s Hamburkem (ČD, Praha – Berlin – Hamburg)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20638/>)

České dráhy se dohodly s německým národním dopravcem Deutsche Bahn na pokračování vzájemné spolupráce na lince Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk. Od prosince 2015 budou na tuto linku nasazeny soupravy z modernizovaných vozů. Společnosti se zaměří také na posílení marketingu. České dráhy a německá železnice Deutsche Bahn budou pokračovat ve spolupráci na provozu mezistátního spojení Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk i po roce 2015. Smlouva o této kooperaci byla již podepsána. „Linku do Drážďan, Berlína a Hamburku považujeme za jednu z klíčových mezistátních tras v České republice, proto jsme rádi, že se nám podařilo s Deutsche Bahn, naším tradičním partnerem na této trase, dohodnout další pětiletou spolupráci od změny jízdního řádu v prosinci 2015,“ říká Daniel Kurucz, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. „Z naší vzájemné spolupráce budou profitovat cestující v domácnosti i v mezistátní přepravě. Na linku mezi Prahou, Ústím nad Labem, Děčínem a dále do Německa nasadíme od prosince 2015 modernizované, klimatizované soupravy. Cestující budou mít k dispozici vedle vozů 1. a 2. třídy s elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky také klasický restaurační vůz. Vozy budou vybaveny moderním audiovizuálním informačním systémem a každý spoj nabídne také multifunkční vůz se speciálními místy pro vozíčkáře, cestující s malými dětmi a s prostory pro přepravu jízdních kol,“ upozorňuje na některé novinky na této lince Daniel Kurucz. Soupravy Českých drah budou obsluhovat pět ze šesti spojů mezi Českou republikou a Německem. Jeden pár vlaků bude obsluhovat souprava maďarských železnic MÁV, která zajistí přímé spojení Německa se Slovenskem a maďarskou Budapeští přes Prahu a Brno. Tři ze šesti mezistátních spojů mezi Prahou a Berlínem budou pokračovat přímo do Hamburku. České dráhy již zahájily přípravu modernizovaných souprav pro linku Praha – Berlín – Hamburk a vyhlásily výběrové řízení na modernizaci až 71 expresních vozů Siemens a na modernizaci a z části také přestavbu 22 osobních vozů zakoupených od ÖBB. Předpokládaná výše obou kontraktů je přibližně 922 milionů Kč.

České dráhy uzavřením dohody s Deutsche Bahn upevnily svou pozici v mezistátní přepravě ve střední Evropě a zajistily pro naše občany kvalitní, rychlé a komfortní spojení do sousedních států a na evropskou železniční síť. Díky kooperaci Českých drah s DB budou pro Čechy snadno dostupné rychlovlaky ICE a spoje EC / IC z Drážďan, Berlína a Hamburku do dalších míst v západní Evropě. Spolupráce s ÖBB přináší na linku mezi Prahou a Brnem komfortní soupravy railjet, nejmodernější vlakové soupravy v České republice, a navíc napojuje naši zemi na nový evropský přestupní uzel Vídeň hlavní nádraží. České dráhy nyní prostřednictvím velkoprostorových vozů typu Bdmpee modernizují také soupravy vlaků EuroCity z Prahy do Budapešti, z Prahy do Žiliny a v kooperaci s PKP Intercity obnoví také přímé rychlé denní spojení Prahy s Varšavou.

Informace o spojení Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk od prosince 2015:

- v provozu bude 6 párů vlaků EuroCity, z toho 5 párů bude zajištěno soupravami ČD v modrém korporátním nátěru českého národního dopravce;
- spoje pojedou ve 2hodinovém intervalu, 3 ze 6 vlaků budou pokračovat z Berlína do Hamburku, jeden vlak pojedou přímo z Německa přes Prahu a Brno do Bratislavy a Budapešti;
- spoje budou sestaveny z jednoho až dvou vozů 1. třídy, restauračního vozu a z několika vozů 2. třídy s různým uspořádáním míst, vedle vozů s oddíly budou v soupravě zařazeny vždy jeden multifunkční (bezbariérový, místa pro jízdní kola) velkoprostorový a jeden běžný velkoprostorový vůz;
- ve vlaku bude zařazen vůz s bezbariérovou úpravou pro vozíčkáře (místa pro umístění vozíku, bezbariérové WC);
- souprava bude kompletně klimatizovaná a vybavená moderními toaletami s uzavřeným systémem;
- cestující budou mít k dispozici také tyto služby:
 - nabídka jídel a nápojů v restauračním voze s barem, roznáška občerstvení formou minibaru;
 - vyhrazená místa pro cestující s dětmi;
 - elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky ve všech vozech 1. a 2. třídy;
 - přeprava jízdních kol;
- spoje budou vedeny elektrickou lokomotivou řady 380 Českých drah, ČD v této souvislosti očekávají, že Škoda Transportation dokončí schvalovací proces v Německu pro požadovanou rychlost 200 km/h.

25. 05. 2014 Kapsch zabezpečí stovky kilometrů trati za téměř miliardu korun (GSM-R)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kapsch-zabezpeci-stovky-kilometru-trati-za-temer-miliardu-korun-1087546>)

Společnost Kapsch v následujících dvou letech vybaví přes 300 kilometrů kolejí v Česku mobilním zabezpečovacím systémem GSM-R za 940 milionů korun. Firma zvítězila ve dvou největších tendrech na zabezpečení trati z Kolína do Havlíčkova Brodu a Brna, a rovněž na trase z Berouna do Prahy a Benešova. Obě zakázky by měly být hotové nejpozději v květnu 2016. Systém GSM-R umožňuje v rámci celé Evropy komunikovat prostřednictvím vozidlové radiostanice se zabezpečovacím zařízením v jednotlivých zemích. Spolu s jednotným signalizačním zařízením ECTS (European Train Control System) tvoří jeden ze základních pilířů propojování společného evropského trhu železniční dopravy a je technologickou podmínkou pro to, aby unijní dopravci mohli podnikat i na železnicích v jiných zemích EU. Jednotným evropským zabezpečovacím systémem bylo ke konci loňského roku pokryto přes 1 100 kilometrů trati na prvním a části třetího železničního koridoru. Počítá se s pokrytím všech čtyř železničních koridorů a některých dalších významných železničních tratí, jako je zmíněné jižní spojení Prahy a Brna přes Havlíčkův Brod či trasy z Ústí nad Labem a Chebu. V Česku je společnost Kapsch známá především jako dodavatel elektronického mýtného systému, jehož prostřednictvím na dálnicích, rychlostních silnicích a části sítě silnic prvních tříd platí vozidla těžší než 3,5 tuny. Současná desetiletá smlouva na provoz vyprší v roce 2016.

26. 05. 2014 Budějovické nádraží: Developera odsoudili, dráhy hledají projektanta

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/developera-ktery-chtel-prestavet-nadrazi-poslal-soud-do-vezeni-psu-budejovice-zpravy.aspx?c=A140526_182017_budejovice-zpravy_zuf)

České dráhy hledají projektanta na rekonstrukci budovy hlavního nádraží v Českých Budějovicích. Objekt z roku 1908 chátrá. Developera, který představil projekt rekonstrukce za skoro pět miliard korun, poslal soud na pět let do vězení za podvody. Byl to hodně tvrdý pád z výšky. Významného

developer, stavitele českobudějovického Mercury Centra Petra Touška poslal krajský soud na pět let do vězení. Za podvody při podnikání. Před osmi lety přitom čtyřiačtyřicetiletý šéf akciovky CB Stacion Development připravoval projekt třetího tisíciletí. Velkorysou přestavbu vlakového nádraží. Dokončená měla být letos. Prezenci projektu za skoro pět miliard korun tleskali jihočeští politici. Zdevastovaná nádražní budova se ale dodnes nezměnila. Toušek, který ve všech developerských firmách skončil, se před dvěma týdny po delší době ukázal na veřejnosti. Jako obžalovaný. Pohublý a psychicky zničený. Senátu vysvětloval, že se stal pouze obětí nepochopení upřímně míněných transakcí. Půjčoval si peníze, mimo jiné i na nádraží. "Mohu doložit, co po mně zůstalo," řekl soudu a na místě se odvolal.

Hledáme projektanta

Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského je budějovické nádraží v hledáčku jejich zájmu. Už proto, že tato kulturní památka je jedním ze dvou nejvíce poničených nádražích v Česku. Podobně je na tom jen budova v Karlových Varech. "Připravujeme výběr projektanta," oznámil. Naději do Budějovic přinesl vloni na podzim bývalý generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený. "Ujišťoval mě, že nádraží bude rekonstruované do tří let. Jeho slova jsem bral s rezervou," řekl o jednání kolem nádraží jihočeský hejtman Jiří Zimola. Podmínkou rekonstrukce bylo, že dráhy převedou část nemovitého majetku do konce letošního roku pod Správu železničních dopravních cest. Převod musí napřed schválit vláda. Kdy se tak stane, neví dnes ani tiskový odbor vlády. Ředitele Zeleného mezitím vystřídal jiný – Daniel Kurucz. "Problém je v tom, že se u nás často mění politici i manažeři," míní Zimola.

27. 05. 2014 České dráhy vydají další dluhopisy za stovky milionů eur

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-vydaji-dalsi-dluhopisy-za-stovky-milionu-eur-1088247>)

Dráhy se i letos chtějí spolehnout na dluhopisové financování. Národní dopravce vydá ještě do konce roku emisi mezinárodních bondů řádově v objemu stovek milionů eur. Deníku E15 to potvrdili generální ředitel drah Daniel Kurucz a jeho finanční náměstek Pavel Krtek. Záměr už podle nich schválilo představenstvo, vše ještě musí projít dozorčí radou. „Nyní jednáme s bankami, od kterých máme řadu nabídek,“ uvedl Krtek. Podle něj se novými dluhopisy nijak nezvýší celkové zadlužení drah. „Jde o to nahradit krátkodobé financování dlouhodobými zdroji,“ doplnil Krtek. Dluhopisy by tak měly sloužit především jako náhrada za směnečný program, který je ohraničen limitem pěti miliard korun. Dráhy z něj zatím vyčerpaly zhruba půl miliardy. Společnost potřebuje peníze například na splátky nových vlaků nebo rekonstrukce starších vagonů. Podle Kuruceze by emise (u ČD už pátá) neměla vést ke zhoršení ratingu firmy. Naopak bondy prý vylepší strukturu zadlužení. To nyní dosahuje – měřeno podílem cizích zdrojů a aktiv – téměř 56 procent. Předloni tento ukazatel činil 52 procent.

Dluhy drah včetně leasingů činí bezmála 35 miliard. Zatížení výrazně vzrostlo především v posledních letech, kdy se dráhy vrhly na obnovu vozového parku. Kromě několika řad lokálních motoráků obnovují i dálkovou flotilu, zřejmě nejznámější je třímiliardový nákup rychlovlaků Railjet. Finančně má dopravci výrazně pomoci chystaný prodej nádraží a dalších nemovitostí státní Správě železniční dopravní cesty. Ministerstvo dopravy ale zatím s transakcí otálí, což vedlo mimo jiné k tomu, že agentura Moody's začala přehodnocovat rating ČD. Celá Skupina Českých drah loni hospodařila se ztrátou téměř dvě miliardy korun. Ztráta jde na vrub hlavně osobní dopravy, naopak nákladní doprava v dceřiné ČD Cargo se vrátila do zisku. Stejně jako mateřské České dráhy využívá dluhopisového financování i ČD Cargo. U letos splatné miliardové emise se firmě podařilo odsunout splatnost dvou třetin celé sumy o dva roky.

27. 05. 2014 Oslavte Den dětí na nádraží v Praze-Braníku a v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka (31. května a 1. června 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20667/>)

Na sobotu 31. května připravily České dráhy zábavný program v rámci Dětského dne v železniční stanici Praha-Braník. Připraveny jsou jízdy parními vlaky v čele s lokomotivami „Čtyřkolák“ a „Karkulka“ do Modřan a vyhlídkové jízdy Regionovou na „Most intelligence“. Regionova ráno svezde cestující do Braníka z hlavního nádraží a odpoledne po skončení akce pojedou zpět. Na Dětský den můžou rodiny s dětmi vyrazit také v neděli 1. června do Železničního muzea v Lužné u Rakovníka. Historický parní vlak s lokomotivami „Čtyřkolák“ a „Karkulka“ bude odjíždět z Braníka do Modřan

v 09:05, 10:05, 11:05, 12:05, 13:05, 14:05, 15:05 a 16:05. Vyhlídkové jízdy Regionovou na „Most intelligence“ budou začínat na branickém nádraží v 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30 a 15:30. Na zahájení a ukončení akce v Braníku vypraví ČD mimořádný vlak (Regionovu) z a do Prahy hl. n. (odjezd z hlavního nádraží do Braníka bude v 8:44, zpět z Braníka na hlavní nádraží v 16:30). Zpáteční jízdenka v Regionově bude stát 80 Kč, v parní vlaku pak 100 Kč. V prodeji bude také celodenní jízdenka za 200 Kč. Děti od 6 do 15 let mají 50% slevu, děti do 6 let cestují zdarma. Návštěvníci se mohou na branickém nádraží těšit na jízdy historického motorového vozu „Hurvínek“, projížďku na šlapací drezíně, výstavu lokomotiv ČD a hasičské techniky SŽDC a ukázky tanců a prací výtvarného dílny DDM Praha 5. Součástí zábavného programu budou soutěže o drobné ceny a prodej upomínkových předmětů. O zábavu se postará také slon Elfik. Více informací o akcích získáte na e-mailech lemberk@kcod.cd.cz a pavlik@kcod.cd.cz nebo telefonicky na číslech 972 241 629 a 972 251 297.

Jízdní řád parního vlaku Praha-Braník – Praha-Modřany zast. a zpět (31. května 2014)

Praha-Braník	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05
Praha-Modřany zast. (přij.)	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10
Praha-Modřany zast. (odj.)	9:15	10:15	11:17	12:15	13:15	14:16	15:15	16:19
Praha-Braník	9:20	10:20	11:22	12:20	13:20	14:21	15:20	16:24

Vyhlídkové jízdy na „Most intelligence“ (Regionova, 31. května 2014)

Praha-Braník	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30
Praha-Krč	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38
Most intelligence (přij.)	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43
Most intelligence (odj.)	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47
Praha-Krč	9:55	10:55	11:55	10:55	13:55	14:55	15:55
Praha-Braník	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00

Jízdní řád zvláštního vlaku Praha hl. n. – Praha-Braník a zpět (Regionova, 31. května 2014)

tam	stanice	zpět
8:44	Praha hl. n.	16:50
8:49	Praha-Vršovice	16:46
8:58	Praha-Krč	16:39
9:04	Praha-Braník	16:30

Doprovodný program na nádraží Praha-Braník (31. května 2014)

- 1. nástupiště: vlevo – technika hasičů SŽDC
- 1. kolej: vlevo jízda na šlapací drezíně, uprostřed stylové občerstvení v historickém železničním voze, vpravo nákladní vůz jako pódium s programem DDM
- 2. kolej: vlevo odjezdy a příjezdy modernizované soupravy Regionova na „Most intelligence“, uprostřed výstava současných lokomotiv ČD, vpravo odjezdy a příjezdy historického motoráčku M 131 Hurvínek (jezdí zdarma v obvodu nádraží)
- 3. kolej: vlevo – odjezdy a příjezdy parního vlaku do / z Modřan
- 4. kolej: příjezdy a odjezdy pravidelných vlaků

Žádáme návštěvníky, aby při pohybu v kolejišti a na vystavovaných vozidlech dbali své osobní bezpečnosti.

Program na pražském hlavním nádraží

Ve Fantově budově na pražském hlavním nádraží mohou zájemci navštívit divadelní představení „Nejlokomotivovatější lokomotiva aneb jak to všechno začalo“. Divadlo bude o víkendu 31. května a 1. června začínat v 10:00 a 15:00, dva následující pracovní dny, 2. a 3. června, bude začátek v 16:30.

Dětský den v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka (1. června 2014)

Na Den dětí mohou rodiny s dětmi vyrazit také v neděli 1. června do Železničního muzea v Lužné u Rakovníka. V areálu muzea bude přichystán zábavný program a soutěže pro děti i dospělé, výstava

parních a motorových lokomotiv a modelové kolejistě. V 10:11 přijede do Lužné parní vlak z Loun. V jeho čele pojedou parní lokomotiva „Papoušek“ a na postrku motorová lokomotiva T458.1190. Vlak bude odjíždět z Loun v 8:50, zpět do Loun se bude vracet v 15:10. Jednosměrné jízdenky z Loun až Postoloprty do Lužné budou stát 100 Kč, ze Žatce 80 Kč a z Krupé 20 Kč. Děti od 6 do 15 let pojedou za poloviční jízdné a v úseku Krupá – Lužná zdarma. Vyhlídkové jízdy na úzkorozchodném okruhu budou zdarma. Podrobnosti o této akci naleznete na stránkách www.cdmuzeum.cz.

Jízdní řád parního vlaku Louny – Lužná u Rak. a zpět (1. června 2014)

tam	stanice	zpět
přij.	odj.	přij. odj.
	8:50 Louny	16:37
8:53	8:54 Louny střed	16:32 16:34
8:57	8:58 Louny město	16:28 16:29
9:10	9:12 Postoloprty	16:16 16:17
9:25	9:27 Žatec	15:55 15:57
10:04	10:06 Krupá	15:15 15:17
10:11	Lužná u Rakovníka	15:10

27. 05. 2014 Nová smlouva pro šéfa drah: měsíčně si může přijít až na 592 tisíc (ČD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/generalni-reditel-cd-bude-brat-az-doj-eko-doprava.aspx?c=A140527_202422_eko-doprava_suj)

Generální ředitel Českých drah si může přijít až na 592 tisíc korun měsíčně. Vyplývá to z nové smlouvy, kterou v úterý schválila dozorčí rada. Daniel Kurucz na rozdíl od svých předchůdců dostane při odvolání maximálně šest platů. Smlouva je podepsána na dobu pěti let. Základní plat Kurucze bez ohledu na výsledky firmy bude 370 tisíc korun. Ještě před několika týdny se přitom mluvilo o částce zhruba o sedmdesát tisíc korun nižší. Jeho měsíční příjem může být ale podstatně vyšší: nová smlouva mu zaručuje v případě plnění dlouhodobých úkolů dalších 60 % zaručené části mzdy, celkem si tedy může přijít na 592 tisíc korun měsíčně. "O vyplacení rozhodne vždy dozorčí rada," řekl mluvčí drah Radek Joklík. V případě odvolání dostane Kurucz šest měsíců platů odchodné, pokud by ho odvolali v příštích šesti měsících, nedostane nic. Odchodné se bude počítat ze zaručené části platu, takže dostane na odchod maximálně 2,22 milionu korun. Smlouva neobsahuje žádnou konkurenční doložku.

Smlouva s Kuruczem je v historii drah svým způsobem průlomová. Poprvé v historii samy dráhy zveřejnily výši jeho platu. Podobný systém smluv budou mít i další dva členové představenstva, Pavel Krtek a Michal Štěpán. Ti kromě nižší zaručené mzdy dosáhnou na bonus maximálně 50%. Podle šéfa dozorčí rady a náměstka ministra dopravy Milana Ferance dosud nejsou schválená kritéria, podle kterých se bonus bude vypočítávat. "V červnu budeme projednávat celou strategii Českých drah, z té vzejdou i konkrétní požadavky na výsledky a podle nich sestavíme návrh na ukazatele pro výplatu nezaručené části mzdy," řekl Feranec. Může podle něj jít například o hospodářský výsledek nebo stav zadluženosti. Kuruczův příjem může být o více než sto tisíc korun vyšší, než měl jeho předchůdce Dalibor Zelený. Jeho základní mzda byla 250 tisíc korun, nezaručená část mzdy byla 150 tisíc korun. Současně ještě dostával 65 tisíc korun měsíčně jako předseda představenstva. Kurucz má už odměnu za předsednictví ve smlouvě.

28. 05. 2014 Vlaky mezi Mladou Boleslaví a Bakovem nad Jizerou zastavil sesutý svah

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/274877-vlaky-mezi-mladou-boleslavi-a-bakovem-nad-jizerou-zastavil-sesuty-svah/>)

Prudký déšť podemlel železniční trať u Mladé Boleslavi na hlavním tahu mezi Prahou a Turnovem. Všechny regionální i dálkové spoje nahradily na trase mezi Mladou Boleslaví a Bakovem nad Jizerou autobusy. Oprava potrvá týdny. Trať mezi mladoboleslavským hlavním nádražím a stanicí Mladá Boleslav-Debř se vine složitým terénem. Klikatí se mezi skalami a koleje jsou zasazené v prudkém svahu. Právě ten se začal sesouvat. "Vlivem velikého



přivalového deště došlo k podemletí trati a k sesuvu náspu na 15 metrech. Po odborné prohlídce muselo dojít k zastavení provozu na trati," řekl Jaroslav Janda ze Správy železniční dopravní cesty.

Cestující, kteří se potřebují dostat z Prahy směr Turnov, musí v Mladé Boleslavi přesehnout na náhradní autobus. Po železnici mohou pokračovat až v Bakově nad Jizerou. Původně se mluvilo o tom, že by se vlaky mohly na trať vrátit v pátek, teď ale geotechnici prohlédli svah a zjistili, že to je nereálné, jenom průzkum potvrzuje minimálně 14 dní. Odborníci musí pomoci vrtů a sond zjistit stav podloží. Pak teprve pomocí matematických modelů a analýz navrhnou, jak havárii řešit. "Vypadá to zatím na povrchovou záležitost, ale riziko, že by došlo později k deformaci tělesa trati, je vysoké, takže toto nemůžeme podcenit," potvrdil zástupce geotechnické firmy Zdeněk Sekyra.

29. 05. 2014 ČD nasadí railjety na trasu do Rakouska už od června

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-nasadi-railjety-na-trasu-do-rakouska-uz-od-cervna/1085084>)

České dráhy nasadí railjety na lince do Rakouska od poloviny června. Původně přitom počítaly s prodloužením linky Praha – Brno – Břeclav přes českou-rakouskou hranici teprve od změny jízdního řádu v prosinci. Od června budou na trase jezdit dva spoje, které zajistí nově pořízené expresní vlaky, uvedl v tiskové zprávě dopravce. Provoz vlaku Railjet je v současnosti po technické stránce schválený. Jejich dřívější nasazení ve zkušebním provozu i v sousedním Rakousku vyšlo z jednání s rakouskými drahami ÖBB, se kterými České dráhy na trase z Prahy do Štýrského Hradce spolupracují, řekl ČTK mluvčí tuzemského dopravce Petr Šťáhlavský.

Celkem dopravce nakoupil sedm railjetů od firmy Siemens za 100 milionů eur (zhruba 2,7 miliardy korun). Vlaky mohou jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině, což ale v ČR není možné, rychlíky zde smí jezdit maximálně 160 kilometrů za hodinu. V současnosti mají ČD dva railjety. Během června by měly získat třetí soupravu, která zatím bude sloužit jako záložní vozidlo, uvedl Šťáhlavský. Přestože stroje nyní jezdí ve zkušebním provozu, cestující v nich rozdíl od běžného provozu nepoznají. K dispozici mají totiž všechny služby, které může souprava poskytnout včetně dětského kina. Railjety jsou netrakové soupravy (nemají vlastní pohonnou jednotku), soupravu pohání lokomotiva Taurus, kterou si ČD pro pohon jednotek půjčují od rakouských drah. Kapacita těchto vlaků je 442 míst k sezení. Z toho dopravce předpokládá šest míst v byznys třídě a dalších 42 sedadel v první třídě. Cestu mezi Prahou a Vídní má souprava ujet za čtyři hodiny a deset minut.

29. 05. 2014 Na železniční trať z Liberce do České Lípy se po roce vrátí vlaky (od 1. června 2014)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-zeleznicni-trat-z-liberce-do-ceske-lipy-se-po-roce-vrati-vlaky/1085103>)

Na železniční trať z Liberce na Českou Lípu se po roce vrátí vlaky. Zatím ale jen sedm párů rychlíků a jeden spěšný vlak. Místo osobních vlaků a jednoho spěšného bude dál jezdit speciální autobusová linka. ČTK o tom dnes informovala mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Provoz na trati byl přerušen od loňského 2. června, kdy velká voda podemlela koleje. Prvním vlakem, který na trať vyjede v neděli v 06:28 z Liberce, bude rychlík do Ústí nad Labem. Regionální osobní vlaky objednané Libereckým krajem se zatím na trať nevrátí. "V době uzávěrky změny jízdního řádu platné od 15.června nebylo jisté, že bude provoz v červnu obnoven. Informace avizovaly zprovoznění až koncem července," sdělil dnes ČTK Viktor Liška z krajského odboru dopravy. Na podzim by navíc měla začít oprava úseku Karlov – Křižany, proto kraj osobní vlaky mezi Libercem a Jablonným v Podještědí neobjednal. Obnovit chce jen spěšný ranní vlak, místo osobních vlaků budou nejméně do změny jízdních řádů v prosinci jezdit autobusy.

Na hlavní trati z Liberce na Českou Lípu strhla loni v červnu velká voda část náspu a zhruba 70 metrů kolejí zůstalo viset ve vzduchu. Přivalové deště narušily i stabilitu celého svahu. Oprava stála téměř 68 milionů korun. "Bylo třeba rozebrat zbytky poškozeného svahu, odstranit popadané stromy a odtěžit vodou nasáklé části sesuvu. Následovalo budování vyztužené konstrukce nového svahu, kdy se mezi ztuhlé vrstvy kamene ještě napínaly vyztužené geomříže, které pomohou zvládnout tlaky masivu na železniční násep," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Tesař. SŽDC podle něj využila výluky k opravám některých dalších úseků, díky tomu budou vlaky na trase jezdit rychleji. Poškození trati u Rynoltic patří k největším škodám, které v Libereckém kraji způsobila loni v červnu povodeň. Velká voda tehdy v kraji zasáhla 45 obcí a zůstaly po ní škody za bezmála 570 milionů korun. Nejpoškozenější byly krajské silnice. Další škody za více než 300 milionů korun

napáchala bouře v červenci. Ve srovnání se škodami z roku 2010, kdy v srpnu blesková povodeň zasáhla polovinu území kraje, jsou ale minimální. Tehdy zůstaly v kraji škody za více než osm miliard a na opravách se stále pracuje.

29. 05. 2014 České dráhy si vysloužily nižší rating, mohou jim stoupnout náklady

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-si-vyslouzily-nizsi-rating-mohou-jim-stoupnout-naklady-1089094>)

Nižší provozní výkonnost v loňském roce, velká závislost na krátkodobých finančních zdrojích a otálení s prodejem nádraží. To jsou hlavní důvody, které dnes vedly agenturu Moody's ke snížení ratingu Českých drah. Rating se dneškem snížil z Baa2 na Baa3 se stabilním výhledem, zároveň úvěrové hodnocení kleslo z ba2 na ba3. Snížení ukazatelů je výsledkem zkoumání cifršpiónů agentury, které započalo v dubnu, kdy Moody's snížení ratingu připustila. Výsledek může přitom výrazně zatížit náklady, neboť modrému dopravci se prodraží cizí zdroje. „Proto bude nutné pokračovat v započaté restrukturalizaci skupiny ČD. Budeme se snažit posílit likviditu společnosti, dotáhnout prodej nádraží, snížit celkové náklady a zrealizovat další kroky ke zlepšení hospodaření tak, abychom tento rating udrželi či dosáhli jeho zlepšení,“ vyjádřil se mluvčí Radek Joklík. Podle něj je dobrá zpráva, že se firmě podařilo obhájit rating v investičním pásmu, k čemuž údajně napomohlo i odmítnutí druhé várky rychlovlaků Railjet. Pravdou je, že například za neustálé odklady převodu nádražních budov na Správu železniční dopravní cesty nenese odpovědnost management drah, nýbrž ministerstvo dopravy a vláda. To ale nic nemění na skutečnosti, že dráhy za loňský rok prohloubily ztrátu na téměř dvě miliardy, což jde na vrub především osobní dopravě.

Nákladní doprava je z nejhoršího pryč

Naopak nákladní doprava v dceřiné ČD Cargo se dostala z nejhoršího a vykázala zisk před zdaněním 917 milionů korun. Rok předtím byla 628 milionů v minusu. Zlepšení kvituje i agentura Moody's. Dráhy dosud vydaly čtyři emise dluhopisů; na jejich výnosech se změna ratingu neprojeví. Otázkou ale je, co nižší hodnocení udělá s plánovanou pátou emisí, o které tento týden informoval deník E15. Dluhopisy v hodnotě stovek milionů eur přitom mají ještě letos nahradit několikamiliardový směnečný program a vylepšit tak strukturu zadlužení. To nyní dosahuje – měřeno podílem cizích zdrojů a aktiv – téměř 56 procent. Předloni tento ukazatel činil 52 procent. Dráhy dluží 35 miliard korun a další peníze musejí sehnat na rekonstrukce vozů a splátky nových vlaků. S nižším ratingem to bude o něco těžší a hlavně dražší.

29. 05. 2014 Slavnostní ukončení stavby Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila projekt „Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová“. Tuto významnou stavbu, která nahradila původní provizorní ocelovou konstrukci železničního mostu přes řeku Labe v Děčíně, spolufinancuje Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Stavba leží na železniční trati Děčín – Rumburk v traťovém úseku Děčín hl. n. – Jedlová mezi železničními stanicemi Děčín hl. n. a Děčín východ. Mostní objekt se nachází v intravilánu města Děčína a převádí železniční trať přes řeku Labe a její zátopová území při soutoku s řekou Ploučnicí. Účelem rekonstrukce bylo zajistit bezpečnost železničního provozu a dosáhnout požadovaných technických a provozních parametrů odstraněním stávající nevyhovující provizorní ocelové konstrukce. Ta byla osazena v roce 1976 na původní kamennou spodní stavbu z roku 1868. Dnes již nevyhovující a vysloužilou stavbu nahradila nová ocelová příhradová konstrukce s dolní ortotropní mostovkou s průběžným kolejovým ložem.

Hlavní část stavebních prací proběhla ve výluce železničního provozu v období od 18. září do 29. listopadu 2013. Během rekonstrukce bylo sanováno podzákladí mostu, byly odbourány původní úložné prahy a nahrazeny novými betonovými. Mostní pilíře byly zesíleny mikropilotami a na kamenných klenbách předmostí byly odbourány kamenné rovnaniny, které byly nahrazeny novými přechodovými deskami. V rámci rekonstrukce byla optimalizována trasa trati včetně zřízení bezстыkové koleje a návazně na to upraveno trakční vedení. Rekonstrukce mostu si vynutila i demontáž vysokotlakého plynovodu a také přeložení plavebních znaků, zabezpečovacích, sdělovacích a optických kabelů.

Stavební práce, a to zejména na mostních obloucích, které jsou ukotveny v korytě řeky, výrazně zkomplikovaly povodně v červnu 2013. První z nich dokonce silně poškodila doposud zhotovené

provizorní konstrukce. Po jejím opadnutí a vyčištění staveniště od naplavenin, byly na základě rozhodnutí správce stavby a statika konstrukce demontovány. Vzhledem k těmto nepříznivým okolnostem bylo nezbytné urychlit výstavbu. Montážní práce na mostní ocelové konstrukci tak pokračovaly na všech třech nově zhotovených stavebních konstrukcích souběžně. Před uvedením do provozu byla úspěšně provedena zatěžovací zkouška mostu pomocí dvou jeřábů EDK 750 o celkové váze 126 tun. Zrekonstruovaný úsek byl uveden do zkušebního provozu 29. listopadu 2013.

Stavba Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová je navržena ke spolufinancování Evropskou unií z prostředků Fondu soudržnosti částkou 68 648 693 Kč. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby jsou 85 100 100 Kč bez DPH.

Vybraná data

Termín výstavby	10/2012 – 4/2014
Investor	Správa železniční dopravní cesty
Projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel	Metrostav a.s.
Délka mostu	358,340 m
Šířka mostu	8,62 m mezi zábradlím
Délka rekonstruovaného úseku	507 m
Celková hmotnost	812,5 t

30. 05. 2014 Správa železnic obnoví drezíny za stamiliony

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-obnovi-dreziny-za-stamiliony-1089181>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) připravuje pravděpodobně nejmasovější modernizaci vozového parku od svého vzniku v roce 2003. Aktuálně státní organizace vypsala hned čtyři velká výběrová řízení, jejichž vítězové si podle prvních odhadů rozdělí celkem 620 milionů korun. Dva tendry v hodnotě přes 360 milionů se týkají klasických červených drezín MUV69 (motorový univerzální vozík, slangově mucka). Z těchto vozítek starých třicet až čtyřicet let zůstane fakticky pouze pojezd a rám, vše ostatní se vymění. Dělníci osadí například novou kabinu, klimatizaci, vytápění, motory, převodovky, nakládací jeřáby, radiostanice nebo brzdy. Správa železnic pošle na přestavbu 49 drezín z celkových 368 kusů. „Vzhledem ke stáří vozidel, jejich parametrům a technickému stavu je modernizace nutná,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

V další soutěži se zájemci utkají o opravy pěti větších drezín za 80 milionů. Dále chce státní organizace koupit tři zcela nová vozidla na montáž trolejí, celkem počítá s výdajem 180 milionů korun. „V případě údržby trakčního vedení jde o nákup nových vozidel, neboť modernizací stávajících nelze požadované parametry dosáhnout,“ řekl Ptačinský. Správa železnic vlastní kolem pěti set nejrůznějších drezín a montážních vozítek, z toho zhruba dvacet prošlo modernizací už v minulých letech. Dodavatelem byla například firma CZ Loko. Správa železnic se přitom nevzdává možnosti, že jí tentokrát na obnovu vozítek přispěje Evropská unie. Jednání o možném unijním příspěvku jsou podle Ptačinského v plném proudu.

30. 05. 2014 Kam s nimi? Na stavbu. "Most intelligence" slaví 50 (Branický most, 30. května 1964)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/274903-kam-s-nimi-na-stavbu-most-intelligence-slavi-50/>)

Přes Vltavu se v Praze klene osmnáct mostů (včetně rozestavěného Trojského) – od Zbraslavi až po Holešovice. Čtyři z nich jsou železniční. Každý je unikátní, svého času ale hned několik "nej" nesl most, který je dobře známý jako "most intelligence", ačkoli se ve skutečnosti jmenuje Branický most. Donedávna byl nejvyšší, je třetí nejdelší (donedávna druhý), je také první poválečný a také nejmladší z těch, kde vedle vlaků chodí i pěší. Dostavěn byl v roce 1955, údajně ale jen proto, že režim potřeboval urychleně najít práci pro jeho stavitele – někdejší právníky či lékaře, kteří upadli v nemilost. V provozu je ale most až od 30. května 1964. Branický most vznikl jako důležitá součást železniční Jižní spojky, která odvedla



z centrálních nádraží (hlavního, smíchovského, vršovického a částečně libeňského) nákladní vlaky. Stavba mohutného mostu byla klíčovou podmínkou její výstavby, pouze díky němu mohou vlaky jezdit po trase Radotín – Krč – Vršovice (seřazovací nádraží) – Malešice – Libeň. Most je nejenom nejvýraznější stavbou celé spojky, ale také nejnámější. Je vskutku nepřehlédnutelný a o jeho vzniku kolují i půl století po otevření historiky pravdivé i smyšlenky.

Kdysi nejdleší železobetonový most

Označení "most inteligence" souvisí s dobou jeho vzniku. Stavět se začal v roce 1949 a stavba skončila v roce 1955. Tehdy nastupující komunistický režim zakázal mnoha představitelům dosavadní elity – právníkům či lékařům – vykonávat profesi a zařadil je mezi dělníky, kteří pracovali i na stavbě Branického mostu. Výsledkem jejich práce je železobetonová stavba s pozoruhodnými pilíři a přechody do oblouků – těch má most patnáct –, která přemostňuje nejenom Vltavu, ale také železniční trať 171 (dříve 17a) Praha – Beroun, Strakonickou ulici, novou tramvajovou trať, Modřanskou ulici a železniční trať 210 Praha – Čerčany i s celým branickým nádražím. S délkou 910 metrů je v Praze třetí nejdleší po Radotínském mostu a Negrelliho viaduktu. Míval i jedno světové prvenství. "Ve své době šlo o největší železobetonový dvoukolejný železniční most," poukázal železniční historik Pavel Schreier. Z pražských mostů přes Vltavu byl také léta nejvyšší, mostovka se tyčí 19 metrů nad hladinou. O toto prvenství ho však před čtyřmi lety připravil Radotínský dálniční most.



Příprava od 20. let

Ačkoli se po Branickém mostě a celé Jižní spojnici rozjely vlaky až v roce 1964, přičemž vlastní stavba mostu proběhla převážně v první polovině 50. let, myšlenka na odvedení nákladních vlaků z centra Prahy byla podstatně starší. Již v roce 1920 předložil Josef Kubler plán, jak by mohla Jižní spojka vypadat, o sedm let později vznikl plán budoucích železničních úprav v Praze, který obsahoval i trať zhruba odpovídající její konečné podobě. Urychlená výstavba mostu v době, kdy navazující části nákladní spojky ještě neexistovaly, je často zdůvodňována snahou nalézt vhodnou práci pro onu "inteligenci" odstavenou o původních profesích.

Branický most (tento název však nese až od roku 1969) původně měl být dvoukolejný. Městská legenda praví, že ona "inteligence", která most stavěla, se komunistům pomstila tím, že ho úmyslně postavila příliš úzký. Není to pravda, což dokládá i fakt, že druhá kolej na mostě původně skutečně byla. Kamenem úrazu se ukázal až navazující úsek, kterým byl chuchelský tunel – skála nebyla dostatečně pevná, aby bylo možné vyrazit v ní dvoukolejný tunel. Druhá kolej na mostě tak nenašla využití a byla snesena. Na chuchelském konci mostu je také naznačena odbočka směrem na sever. Navazující rampa však nikdy nevznikla, a tak vlaky z Branického mostu sjíždějí výrazně směrem na Chuchlí, odkud pokračují na Radotín, Beroun a Plzeň, eventuálně Příbram.

Desítky vlaků objíždějí centrum, most pod nimi chátrá

Původnímu účelu slouží Branický most i dnes – denně tudy projedou desítky nákladních vlaků, navíc je k dispozici osobní dopravě jako odklonová trasa v případě výluky mezi Chuchlí, Smíchovem a hlavním nádražím. Od příštího roku by mohl začít osobní dopravě sloužit naplno, pražský organizátor dopravy Ropid uvažuje o zavedení nové městské železniční linky, která by vedla z Radotína do Krče a k nové zastávce na Kačerově. Světlou budoucnost ale kalí stav mostu. Již v době, kdy slavil 45 let od dokončení, poukazovali představitelé SŽDC, že se zejména část, odkud byla snesena nepotřebná kolej, rozpadá. Na tom se nic nezměnilo a nejspíš nezmění ani poté, co přes most začnou denně jezdit vlaky s cestujícími.

30. 05. 2014 Ze Železné Rudy na Špičák má jezdit méně vlaků, radnice nesouhlasí

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/jizdni-rady-ruseni-spoju-vlak-zeleznice-fdz-plzen-zpravy.aspx?c=A140529_170221_plzen-zpravy_pp)

Z jízdního řádu vlaků mezi Železnou Rudou a šumavským Špičákem mají příští rok zmizet čtyři spoje. Právě na této trati se má kvůli úsporám škrtnout z celého Klatovska nejvíc. V ohrožení jsou ale i další spoje v regionu. Změny, které plánuje krajský úřad, se ale některým místním občanům nelíbí. Kromě trati Železná Ruda - Špičák se má škrtnout ještě na úseku mezi Domažlicemi a Janovicemi nad Úhlavou, na tratích z Klatov do Nýrska a z Klatov do Plzně. Na trati ze Sušice do Klatov se má zrušit

jeden večerní spoj, v opačném směru tento vlak nebude jezdit denně. Podle krajského radního pro dopravu Jaroslava Bauera se ruší spoje v úsecích a časech, kde byly nevyužívané, popřípadě ve stejný čas jede autobus. "Kraj se musí chovat jako dobrý hospodář. Nemůžeme platit spoje, v nichž by se vozil především vzduch. Změnu jsme projednávali se Sdružením měst a obcí," konstatoval Bauer. Města a obce teď mají čas na vyjádření do 28. července. "Připomínky budeme shromažďovat. Na přelomu července a srpna je vyhodnotíme, případně zapracujeme do jízdního řádu a obce obešleme jejich vypořádáním," uvedla Zdeňka Kmochová, jednatelka a ředitelka společnosti POVED (Plzeňský organizátor veřejné dopravy).

V Železném Rudě s rušením spojů nesouhlasí

Všechny informace o plánovaných změnách regionálních jízdních řádů i návod na podání připomínek najdete na <http://www.poved.cz/aktuality/navrh-jizdniho-radu-regionalni-zeleznicni-dopravy-pro-rok-2014-2015.aspx>. "Pokud se zjistí, že nějaký spoj byl zrušený chybně, můžeme jej zachovat. Nebo místo něj nasadit autobusy. Oproti vlakové dopravě je totiž ta autobusová výrazně levnější," podotkl Bauer. A právě v Železném Rudě už připravují argumenty, proč zmíněné čtyři vlakové spoje neruší. "Chceme zachovat přeshraniční dopravu. Po zrušení by lidé nemohli cestovat dál do Alžbětína a zcela by zanikla přímá návaznost na německé spoje. A to by byl opravdu citelný zásah, protože spoje jsou hlavně v sezoně dost využívané," vysvětlil vedoucí majetkového odboru železnorudského městského úřadu Jakub Frenzl. Chystané změny už projednávali i zástupci radnice v Janovicích nad Úhlavou. "Informace o plánovaném rušení spojů uveřejníme v červnovém zpravodaji a vyčkáme na připomínky občanů. Z vlastní iniciativy v této věci nic podnikat nebudeme," uvedl starosta Janovic nad Úhlavou Michal Linhart. Regionální doprava prošla výraznou redukcí už v loňském roce. I tehdy se proti změnám obce a města bouřila. Příkladem mohou být Pocinovice u Kdyně na Domažlicku, kde lidé dokonce sepsali petici a díky ní se podařilo čtyři vlakové spoje zachránit.

30. 05. 2014 Jančura dá práci 140 Slovákům. Státní dotace nepotřebuje (Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancura-da-praci-140-slovakum-statni-dotace-nepotrebuje-1089275>)

Železniční společnost RegioJet, kterou vlastní Radim Jančura, spouští nábor na Slovensku. Do začátku letošního prosince chce firma nabrat až 140 zaměstnanců. Důvodem je start nových linek mezi hlavním městem a metropolí východního Slovenska Košicemi. Na trati Bratislava – Košice, kterou plánuje RegioJet rozběhnout začátkem prosince, budou jezdit čtyři páry vlaků české společnosti. Aby se do startu nové linky stihly zajistit všechny personální otázky, firma již spustila nábor zaměstnanců. „Na Slovensku nabereme do konce letošního roku 140 lidí. Začali jsme se strojvedoucími, odborným personálem, následně ke konci roku nabereme taky stewardky,“ říká pro E15.cz Jančura. Na internetové stránce profesia.sk již jsou pracovní inzeráty na pět druhů pracovních pozic. Kromě provozního personálu chce RegioJet doplnit také manažerské pozice. Jančura dodává, že na to, aby nové lidi přijal, nepotřebuje žádné finanční příspěvky státu. Každá ze čtyř linek, které přes den mezi Bratislavou a Košicemi pojedou, bude mít k dispozici dva vagony s bary a restauracemi. V každém z vagonu bude stavrad nebo stewardka.

Výrazně nižší cena

Co se týče ceny jízdního, Jančura plánuje výrazně zlevnit. „Očekáváme, že ceny budou výrazně nižší, než jaké jsou na trase nyní. Uvidíme, jak se zachová konkurence. Pokles ceny ale umíme ilustrovat na stávající trati Praha – Žilina. Tam stojí naše jízdenka devět eur. Státní společnosti nabízí stejnou linku za třicet eur u pokladny a za šestnáct eur při nákupu přes internet,“ dodal Radim Jančura. Kromě RegioJetu ohlásil záměr provozovat osobní vlakovou dopravu mezi Bratislavou, Žilinou a Košicemi, také jeho konkurent v Česku, společnost Leo Express. Plánuje stávající spoje z Prahy do Ostravy ve spolupráci se státními slovenskými železnicemi prodloužit přes Žilinu až do Košic.

30. 05. 2014 ÚOHS musí nadále zkoumat nerealizovanou zakázku na Railjety

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-musi-nadale-zkoumat-nerealizovanou-zakazku-na-railjety/1085563>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se musí nadále zabývat nerealizovaným záměrem Českých drah na pořízení 16 vlakových souprav Railjet. Nejvyšší správní soud (NSS) zamítl kasační

stížnosti úřadu, drah a společnosti Siemens proti loňskému verdiktu Krajského soudu v Brně, zjistila ČTK z úřední desky. Úřad původně nákup souprav posvětil, krajský soud v postupu úředníků našel chyby. NSS zatím nezveřejnil odůvodnění svého verdiktu. Z původního pětimiliardového záměru již ale tak jako tak sešlo, je tak otázkou, zda bude mít další úřední zkoumání vůbec nějaký konkrétní výsledek, nebo skončí pro bezpředmětnost. České dráhy zprvu chtěly koupit 16 railjetů, pak svou poptávku změnily na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec jich český dopravce koupí od Siemensu pouze sedm za zhruba 2,5 miliardy korun. Ani zúžená akvizice se však neobešla bez komplikací. Antimonopolní úřad nedávno Českým drahám uložil pokutu 25 milionů korun za to, že o zakázce rozhodly bez otevřeného výběrového řízení. Jde o dosud nejvyšší pokutu, kterou ÚOHS za porušení zákona o veřejných zakázkách uložil. Dosud však není pravomocná, dráhy se proti ní odvolaly. Při zkoumání původního tendru ÚOHS podle krajského soudu chyboval při hodnocení cenové výhodnosti nákupu souprav. Mluvčí úřadu Martin Švanda dnes ČTK potvrdil, že se ÚOHS bude zakázkou znovu zabývat, výsledek ale nechtěl nijak předjímat.

První vlak Viaggio Comfort známý jako Railjet dorazil do Česka koncem dubna, ostatní převezme státní dopravce od Siemensu během letošního roku. Budou jezdit na trase Praha – Brno – Vídeň – Štýrský Hradec. Celkem zaplatí České dráhy za sedm objednaných vlaků téměř 100 milionů eur (2,74 miliardy Kč). Nové vlaky mají podle drah výrazně zvýšit komfort cestování na jedné z nejvýznamnějších železničních tepen procházejících Českou republikou. Obměna vozidel zvýší úroveň cestování i na vybraných vnitrostátních linkách, kam by měly být přesunuty současné vozy, které dopravce na trase mezi Prahou a Vídní používá. Railjety jsou soupravy bez vlastní pohonné jednotky. Tlačí je lokomotiva Taurus, kterou si ČD pro pohon jednotek půjčují od rakouských drah. Vlaky mohou jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině. Kapacita těchto vlaků je 442 míst k sezení.

30. 05. 2014 Na trať mezi Opavou a Jakartovicemi se v červenci vrátí vlaky (od 5. července 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/moravskoslezsky-kraj/275078-na-trat-mezi-opavou-a-jakartovicemi-se-v-cervenci-vrati-vlaky/>)

Na sto dvacet let staré trati z Opavy do Jakartovic, jejíž ztrátový provoz v dubnu ukončil krajský úřad, začnou opět jezdit vlaky. České dráhy vystřídá od 5. července soukromý dopravce Railways Capital, celotýdenní provoz nahradí víkendový, a to pouze v letní sezoně. "Provoz na této trati bude zachován od července do září, každou sobotu a neděli," potvrdil starosta Slavkova a předseda mikroregionu Hvozdnice Vladimír Chovanec. Dodal, že víkendový provoz zajistí celkem tři páry spojů, dva odpoledne a jeden k večeru.

Moravskoslezský kraj přestal dotovat vlaky na této trati k 6. dubnu. Ušetří tím téměř devět milionů ročně. Proti zrušení historické trati se však postavili představitelé obcí, kterými trať projíždí, i stovky dalších lidí. Kraj poté slíbil provozovatelům turistické dopravy alespoň dotaci ve výši sto padesát tisíc korun. Zbytek nákladů zajistí obce. Jízdenka z Opavy do Jakartovic bude stát asi třicet korun. Firma Railways Capital má stejné motorové vozy, jaké používají České dráhy, působí také na Vysočině nebo v severních Čechách, spolupracuje s provozovatelem úzkokolejné osoblažské trati. "Věřím, že se tato investice vyplatí. Zvláště v létě je o tuto trať velký zájem," říká předseda Opavského železničního klubu Miroslav Pösel. Původní plán posunout konečnou z Jakartovic dál do Svobodných Heřmanic zatím nevychází kvůli nedořešeným majetkovým vztahům.

Trať Opava východ – Svobodné Heřmanice číslo 314 měří dvacet pět kilometrů a je to pozůstatek delší trati, která tam fungovala od roku 1892. Postavila ji Severní dráha císaře Ferdinanda. Železnice původně končila až v Horním Benešově. Kvůli poddolování a poklesům půdy byla roku 1970 zkrácena do Svobodných Heřmanic. Od roku 2007 se konečná posunula ještě o jednu zastávku blíž k Opavě – do Jakartovic, délka trati se zkrátila na dvacet jedna kilometrů.