

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2014

OBSAH

01. 07. 2014	POLSKÉ PENDOLINO MÁ MOC DLOUHÝ „ČUMÁK“ A MUSÍ JEZDIT POMALU (ŘADA 2 370 PKP IC).....	3
01. 07. 2014	OBOUSTRANNÁ VÝHRA. OBĚ VARIANTY NÁDRAŽÍ V BRNĚ JSOU MOŽNÉ, URČILA STUDIE.....	4
02. 07. 2014	ARRIVA CHCE ROZJET SPĚŠNÉ VLAKY KOLEM PRAHY, KRAJ NA NĚ NEMÁ PENÍŽE (BENEŠOV U PRAHY – ČELÁKOVICE).....	5
02. 07. 2014	ZASTÁVKA NA VÝTONI ČI NOVÝ MOST: SŽDC CHYSTÁ OPRAVU KLÍČOVÉ PRAŽSKÉ TRATĚ (PRAHA HL. N. – PRAHA-SMÍCHOV)	5
02. 07. 2014	EVROPSKÁ KOMISE SCHVÁLILA DALŠÍ VELKÝ PROJEKT OPD "PRŮJEZD UZLEM PLZEŇ VE SMĚRU III. TŽK"	6
02. 07. 2014	LEO EXPRESS ŽALUJE ČD KVŮLI NÍZKÝM CENÁM NA TRASE PRAHA – OSTRAVA.....	6
03. 07. 2014	JINDŘICHOHRADECKÁ ÚZKOKOLEJKA JE BLÍZKO OBŘÍ DOTACI.....	7
03. 07. 2014	REGIOJET SE V SRPNU PŘIPOJÍ K ŽALOBĚ LE NA NÁHRADU ŠKODY PO ČD (PRAHA – OSTRAVA)	8
03. 07. 2014	DRÁHY BUDOU DÁL JEZDIT DO LIBERCE A PLZNĚ. V SOUTĚŽI PORAZILY ARRIVU (R14, R16)	8
03. 07. 2014	CHYSTÁ SE JÍZDNÍ ŘÁD 2015, VYJEDOU V NĚM RAILJETY DO GRAZU I OBNOVENÝ SPOJ PRAHA – VARŠAVA, JEDNÁ SE O TŘETÍM PÁRU SC PENDOLINA DO CHEBU.....	9
03. 07. 2014	NA TRAŤ LIBEREC – JABLONNÉ V P. SE VRÁTÍ VLAKY, ALE JEN POLOVINA	10
04. 07. 2014	JANČURŮV REGIOJET LONI PROHLOUBIL ZTRÁTU, STUDENT AGENCY ZVÝŠILA ZISK	11
06. 07. 2014	CESTUJÍCÍCH NA ŽELEZNICI I AUTOBUSECH V PRVNÍM ČTVRTLETÍ PŘIBYLO..	11
07. 07. 2014	JIHOČESKÝ KRAJ VYPÍŠE OBŘÍ TENDR. CÍLEM JSOU MODERNĚJŠÍ VLAKY NA ŠUMAVĚ (TRATĚ Č. 194, 197, 198)	12
07. 07. 2014	KAMENY NA 171 METRECH KOLEJÍ MÁLEM NA ŠUMPERSKU VYKOLEJILY VLAK (BARTOŇOV)	13
07. 07. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ODSTRANĚNÍ PROPADU TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU KANÍN – PŘEVÝŠOV	13
07. 07. 2014	LOUNSKÝ LEGIOS ZÍSKAL V NĚMECKU KONTRAKT NA DODÁVKU STOVKY VAGONŮ	13
08. 07. 2014	V ČESKÉ TŘEBOVÉ SE SRAZILY NÁKLADNÍ VLAKY, JEDEN PROJEL PŘES ZÁKAZ.....	14
08. 07. 2014	LETADLO NA KOLEJÍCH BRZDÍ EKOLOGIE (MAGLEV)	14
09. 07. 2014	VLAKY NA LETIŠTĚ V MOŠNOVĚ VYJEDOU V DUBNU 2015, ALE V PROVIZORNÍM REŽIMU.....	15
10. 07. 2014	ZAČALA MODERNIZACE DALŠÍCH ÚSEKŮ ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU ZA 2,5 MILIARDY (4. TŽK).....	15
10. 07. 2014	LEO EXPRESS PLÁNUJE EXPANZI NA VÝCHOD.....	16
11. 07. 2014	PORUCHA VEDENÍ A ZABEZPEČENÍ OCHROMILA KORIDOR MEZI PRAHOU A MORAVOU (PRAHA-BĚCHOVICE – ÚVALY).....	16
15. 07. 2014	ŠUMAVA SLIBUJE VELKÝ SOBOJ ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ (TRATĚ Č. 194, 197, 198)	17

15. 07. 2014	NOVÉ NÁDRAŽÍ V PRAŽSKÉ HOSTIVAŘI BUDE STÁT MILIARDU, POSTAVÍ HO VIAMONT.....	18
16. 07. 2014	UNIPETROL DODÁ ČESKÝM DRAHÁM NAFTU ZA TÉMĚŘ SEDM MILIARD (6,7 MLD. Kč/234 MIL. L/3 ROKY).....	18
16. 07. 2014	JINDŘICHOVRADECKÉ ÚZKOKOLEJKY JSOU V INSOLVENCI, DLUŽÍ MILIONY..	19
17. 07. 2014	NĚKDEJŠÍ LEGIOS MÁ NADĚJI, VĚŘITELÉ HO NEPOSLALI DO KONKURZU...	19
20. 07. 2014	PROTESTY LIDÍ ZABRALY. NA TRAŤ DO JABLONNÉHO VYJEDOU TAKÉ OSOBNÍ VLAKY (LIBEREC – JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ).....	20
20. 07. 2014	KOZÍ DRÁHA BY SE MOHLA ÚPLNĚ OBNOVIT, KRAJ UVAŽUJE O PŘEVZETÍ (DĚČÍN – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	20
21. 07. 2014	ŠÉF DRÁŽNÍHO ÚŘADU HANUŠ BYL ODVOLÁN	21
21. 07. 2014	DRÁHY NEBUDOU MUSET VYPLÁCET NÁHRADY PŘI DELŠÍM ZPOŽDĚNÍ VLAKU.....	21
22. 07. 2014	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI ZAPLATÍ, I KDYŽ NEVYJEDOU	22
23. 07. 2014	VLAKY LEO EXPRESSU BUDE ŘÍDIT PĚTADVACETILETÁ STROJVEDOUCÍ....	22
24. 07. 2014	MEGALOMANSKÉ PLÁNY ČÍNY: POTÁHNE ŽELEZNICI K INDII A NEPÁLU	22
24. 07. 2014	PRACHAŘ CHCE UTRATIT MILIONY ZA NOČNÍ VLAK DO RODNÉHO PŘEROVA.	23
26. 07. 2014	NADĚJÍ PRO ZTRÁTOVOU TRAŤ Z JESENÍKU DO KRNOVA JSOU LEVNĚJŠÍ REGIONOVY.....	23
29. 07. 2014	STÁT ZNOVU VYDAL FOSFOROVOU VÝJIMKU (FOSFA BŘECLAV).....	24
29. 07. 2014	LEO EXPRESS MĚNÍ SLOVENSKÉ PLÁNY. DO KOŠIC POJEDE JEDNOU DENNĚ	24
29. 07. 2014	BÝVALÝ ŠÉF ČESKÉ ŽELEZNICE KOLÁŘ POVEDE NOVĚ DRÁŽNÍ ÚŘAD.....	25
31. 07. 2014	OTEVÍRÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU PŘINESE CESTUJÍCÍM POHODLNĚJŠÍ VLAKY (DALŠÍ ODSUN TERMÍNŮ).....	25

01. 07. 2014 Polské Pendolino má moc dlouhý „čumák“ a musí jezdit pomalu (řada 2 370 PKP IC)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/polske-pendolino-0el-tec-technika.aspx?c=A131118_202522_tec-technika_rja)



Polské Pendolino nebude jezdit 250 km/h ani v Polsku, ani nikde jinde. Chybí potřebná trať. První vůz má navíc příliš dlouhý „čumák“, takže se někdy nevejde na trať. Naši severní sousedé sice hýří optimismem, ale hrozí, že vlak podle plánu na trať nevyjede. V Polsku právě probíhá několikaměsíční mediální a politická bitva kolem prvního polského rychlovlaku. Zejména se propírá fakt, že vysokorychlostní jednotku ED 250 Pendolino nejde v tuto chvíli v Polsku ani nikde v Evropě schválit podle původně objednaných parametrů, tedy na rychlost 250 km/h s evropským zabezpečovačem druhé úrovně.

Proč nejde polské Pendolino schválit na rychlost 250 km/h

Schvalovací proces pro vlaky je nesmírně nákladný, komplikovaný a časově náročný. Velmi laicky řečeno, nejprve musí být schválen typ vlaku a nakonec ještě každý vyrobený kus na dané infrastrukturu, na které bude provozován. A právě zde je háček, protože její parametry neumožňují schválení na objednanou rychlost. Na nejrychlejší trati, na které Pendolino v rámci schvalovacích testů vytvořilo národní rychlostní rekord, je osazen polský národní zabezpečovač a evropský zabezpečovač první úrovně (ETCS L1). Jenže pro schválení jednotky ED 250 je podle smlouvy nutná druhá úroveň. Aby to nebylo málo, ani nikde v Evropě není trať pro rychlost 250 km/h napájená stejnosměrnými 3 kV, která je osazena evropským zabezpečovačem druhé úrovně (ETCS L2). Zkoušky jde v Polsku provést na národním zabezpečovači do rychlosti 160 km/h. Momentálně je modernizace prováděna na 200 km/h, takže jde polské Pendolino schválit do této rychlosti, ale na ETCS L1. Pokud bude provedeno zvýšení parametrů tratě, což zatím není jisté, bude možné takzvanou salámovou metodou pokračovat ve schvalování na vyšší rychlost nebo typ zabezpečovače.

Želvím tempem do Varšavy

Deník Gazeta Prawna 24. června 2014 nově upozornil na další problém Pendolina. Podle jeho tří na sobě nezávislých zdrojů je přední část jednotky příliš dlouhá a někdy se nevejde do kolejíště. Souprava měla dvakrát incident, kdy jednou zavadila „nosem“ o sloup ve stanici a podruhé o jedno z zařízení trati. Portál upozorňuje, že specifikace PKP Intercity byly v tomto ohledu nedostatečné. Čelo vozu proto vyhovuje platným mezinárodním železničním normám bez ohledu na zvláštnosti polské infrastruktury. Dále uvádí, že aby se předešlo kolizím, bude vlak do Varšavy vjíždět želvím tempem s odkrytou aerodynamickou ochranou spřáhla, která je příliš dlouhá.

Smluvní závazek společnosti Alstom je dodat vlak s maximální rychlostí 250 km/hod. To teoreticky není problém, protože v rámci rychlostních zkoušek v Polsku z listopadu 2013 vlak dosáhl rychlosti 293 km/h, což je nový železniční rychlostní rekord v Polsku. Alstom také musí vlak vybavit a homologovat pro provoz v rámci polského národního signalizačního systému SHP (navržen na maximální rychlost 160 km/h) a v rámci Evropského signalizačního systému standardu ERTMS Level 2. Dokončení homologace s SHP systémem a systémem ERTMS L2 bude provedeno v nejbližším možném termínu. Pokud jde o zařízení ERTMS L2, je zapotřebí vhodná polská infrastruktura k provedení závěrečných homologačních zkoušek.

Vyhrožování, obrovská pokuta a optimismus

Ostré výroky na adresu výrobce Pendolina gradovaly před volbami do evropského parlamentu. Například 16. května 2014 stupňoval polský ministr hospodářství Janusz Piechociński tlak na výrobce a vyhrožoval zrušením kontraktu. A to přesto, že se do řešení problému zapojila francouzská diplomacie a polské ministerstvo dopravy. Po volbách se v médiích nejprve vynořily „naschvály“, např. že výrobce nepustil do vlaků techniky firmy objednané dopravcem, aby ve vozech namontovali bezdrátový internet pro cestující. Pak byly zveřejněny dokumenty, že PKP Intercity a Alstom se před rokem dopředu dohodli na postupném schvalování, kdy Pendolino bude dočasně jezdit maximálně 200 km/h. Na maximální rychlost by byla jednotka ED 250 schválena až dodatečně. Nově se ozývají hlasy, že dopravce by případný spor s výrobcem prohrál. Do hry opět vstupují politici, tentokrát věcně, tedy bez vyhrožování. Poslanec Stanisław Lamczyk, člen parlamentní komise pro infrastrukturu, ohlásil, že je možné kompromisní schválení na rychlost 250 km/h. Neuvedl ovšem další podrobnosti.

V úterý 6. dubna 2014 měl polský dopravce PKP Intercity obdržet prvních osm schválených jednotek Pendolino. Podle serveru Wyborcza.pl začíná běžet za každou nedodanou (tj. neschválenou jednotku) smluvní pokuta 480 tisíc eur za měsíc. Obří pokuta za osm jednotek tedy představuje více než 100 milionů korun měsíčně. Na druhou stranu PKP Intercity dosud tvrdil, že projekt má dostatečnou

časovou rezervu a že Pendolino začne vozit cestující od nového jízdního řádu, který začne platit v prosinci 2014. Ve středu 18. června 2014 však dopravce poprvé připustil, že letos v prosinci Pendolino nevyjede.

Vyjádření výrobce

Smluvní závazek společnosti Alstom je dodat vlak s maximální rychlostí 250 km/hod. To bylo prokázáno v rámci rychlostních zkoušek v Polsku provedených v listopadu 2013, kdy vlak dosáhl rychlosti 293 km/h, čímž se i zapsal jako nový železniční rychlostní rekord v Polsku. Smluvní závazek stanovuje pro Alstom vybavit a homologizovat pro provoz v rámci polského národního signalizačního systému SHP (navržen s maximální rychlostí 160 km/h) a v rámci Evropského signalizačního systému standardu ERTMS Level 2. Dokončení homologace s SHP systémem a systémem ERTMS Level 2 bude provedeno v nejbližším možném termínu. Pokud jde o zařízení ERTMS Level2, je zapotřebí vhodné polské infrastruktury k provedení závěrečných homologizačních zkoušek.

Polské Pendolino

Aby Poláci dohnali a předechnali nás, objednal tamní národní dopravce PKP Intercity rovnou dvacítku Pendolin čtvrté generace s maximální provozní rychlostí 250 km/h. Sedm českých Pendolin má maximální konstrukční rychlost 230 km/h s tím, že ze zákona o drahách může v ČR maximálně 160 km/h.

01. 07. 2014 Oboustranná výhra. Obě varianty nádraží v Brně jsou možné, určila studie

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/vysledky-studie-brnenske-nadrazi-dl3-/brno-zpravy.aspx?c=A140701_2078669_brno-zpravy_daj)

Analýza dvou zvažovaných poloh brněnského nádraží je hotová. A spokojenost panuje jak u zastánců, tak u odpůrců odsunu železničního uzlu. Úřady ve studii po řadě let poprvé oficiálně uznaly, že i modernizace nádraží v centru Brna je z technického hlediska reálná. Ve sporu o polohu brněnského hlavního nádraží v pondělí nastala situace, kterou nikdo nepamatuje. Zastánci a odpůrci odsunu železničního uzlu na jih se sešli na jedné tiskové konferenci u jednoho stolu, aby společně prezentovali výsledky odborné studie. Tu si nechala vypracovat Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a srovnávala obě polohy hlavního nádraží z hlediska železniční dopravy. Tedy polohu odsunutou o necelý kilometr na jih za Zvonařku, která je zatím vládou, krajem i městem považována za oficiální a je také zakreslena v územním plánu města. A také polohu Pod Petrovem, tedy v místech takzvané Malé Ameriky, kterou prosazuje Občanská koalice Nádraží v centru. „Za výsledky této studie se mohou postavit obě strany,“ shodl se náměstek brněnského primátora Robert Kotzian (ODS) s Matějem Hollanem z hnutí Žít Brno a Občanské koalice Nádraží v centru.

Přislíbené peníze z Bruselu

„Současná situace dává naději, že kroky, které jsou pro modernizaci nádraží potřeba v každé variantě, můžeme dělat společně,“ zhodnotil Hollan. „Budu podporovat variantu, kterou si stát vybere a zaplatí,“ doplnil Kotzian. Upřesnil navíc, že peníze na brněnský železniční uzel se díky lobbingu Brna podařilo předjednat v Bruselu – a to bez ohledu na konečnou polohu nádraží. Studie má přitom jednoznačný závěr. Z hlediska pohybu vlaků po Brně jsou podle ní obě dvě polohy uskutečnitelné. A obě varianty stojí zhruba stejně peněz – přibližný odhad je nyní dvacet miliard korun. Dokument však zatím neříká nic o tom, zda jsou obě varianty opravdu srovnatelné z jiných hledisek, a ani jaká je jejich definitivní cena. Zatím šlo totiž jen o pohled čistě železniční, o analýzu toho, kudy lze vést koleje či jak na novém nádraží navázat regionální a dálkovou dopravu. „Ve zmíněných dvaceti miliardách zatím nejsou započteny například náklady na změny v městské hromadné dopravě a podobně,“ upřesnil Kotzian.

Výsledný verdikt? Do roka

Studie zatím ani neřekla, která varianta je vhodnější a která by se tedy měla stavět. „Jde pouze o to, aby z pohledu železničního provozu byla obě řešení srovnatelně vyhovující budoucím potřebám. Výsledek studie bude podkladem pro studii proveditelnosti, která zhodnotí více hledisek než jen železniční provoz a doporučí řešení,“ píše se ve výsledném dokumentu, který visí i na www.europointbrno.cz. Verdikt by podle Kotziana měl padnout patrně příští rok.

Právě dokončená studie popisuje, že nádraží v odsunuté poloze by mohlo být hotové dříve. „Bude-li hladce vydáno stavební povolení, výstavba by mohla být zahájena v roce 2018 či o rok později. Podle časového plánu z přípravné dokumentace je možné očekávat dokončení stavby přibližně za čtyři roky, tedy v roce 2021, či spíše 2022,“ popisuje dokument. Nádraží v poloze pod Petrovem je na tom

z tohoto pohledu hůře. Bylo by kvůli němu totiž potřeba změnit územní plán. „Dobu přípravy lze odhadnout na 10 let. Zahájena může být přibližně v roce 2024 a podle harmonogramu postupu výstavby bude trvat 7,5 roku. Dokončení stavby je tak možné očekávat přibližně v roce 2032,“ nastiňuje studie.

V souvislosti s polohou brněnského nádraží vznikla iniciativa občanské aliance Referendum 2014, která se snaží o vypsaní referenda o poloze nádraží v termínu podzimních komunálních voleb. Aktivisté odmítají variantu u řeky i polohu pod Petrovem. Podle nich je nutné začít zcela od nuly. S tím ale nesouhlasí radnice ani aktivisté z občanské koalice Nádraží v centru. Celý projekt by se podle nich tímto návratem na začátek zcela zastavil.

02. 07. 2014 Arriva chce rozjet spěšné vlaky kolem Prahy, kraj na ně nemá peníze (Benešov u Prahy – Čelákovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-chce-spustit-spesne-vlaky-okolo-prahy-fnx-/eko-doprava.aspx?c=A140702_111701_eko-doprava_suj)

V příměstské železniční dopravě může začít od září jezdit nový dopravce. Společnost Arriva, která patří Deutsche Bahn, plánuje start spěšných vlaků mezi Benešovem, Prahou a Čelákovicemi. Spuštění vlaků je ale nejisté: Středočeský kraj zatím odmítá vlaky dotovat a na vlastní riziko bez dotací Arriva nechce jezdit. Plány Arrivy zatím neuspěly u dopravního výboru, kde žádost o dotaci narazila kvůli nedostatku finančních prostředků. Arriva žádá 4,1 milionu korun na provoz od září do konce roku a 12,5 milionu korun na příští rok. „Projekt není mrtvý, jednáme s radními. Bez úhrady od kraje ale linku nespustíme,“ řekl generální ředitel Arrivy Daniel Adamka. Věřící, že se jim kraj nakonec podaří přesvědčit. „Nabízíme zajímavé řešení dopravního konceptu, které by obyvatelé uvítali a dosud na tratích chybí,“ vysvětlil Adamka.

Provoz bez dotací si Arriva zkusila loni mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou, po dvou měsících ho ale ukončila. Arriva chce rozjet na trati koncept spěšných vlaků, které by zastavovaly na více zastávkách, než dosavadní rychlíky, ale ne tak často, jako osobní vlaky. Oproti osobním mají být spěšné vlaky rychlejší o třináct minut mezi Prahou a Benešovem (50 minut), rychlíky ČD jezdí 41 minut. Vlaky mají jezdit v hodinovém taktu, označené mají být jako linka R9. Mezi Benešovem a Prahou by zastavovaly v Čerčanech, Senohrabech, Mnichovicích a pak až v Praze, kde vlak zastaví v Uhříněvsi, Hostivaři, Strašnicích, Vršovcích a hlavním nádraží, odkud přes Vysočany a Horní Počernice pokračuje do Čelákovic. V případě Čelákovic by jezdily první vlaky do Prahy až v 7.30. Arriva navíc zvažuje, že by na benešovském rameni protáhla některé spoje až do Vlašimi a Sedlčan. V nabídce pro kraj přímo uvádí, že by jezdila místo osobních vlaků Českých drah.

Dieslové jednotky na plně elektrifikované trati

Arriva chce na linku nasadit nízkopodlažní vozy Siemens Desiro od Deutsche Bahn, které si pronajme. Jde o dieslové jednotky, které by tak ovšem jezdily výhradně po elektrifikované trati. Od Středočeského kraje Arriva požaduje částku zhruba 90 korun na kilometr, kraj v průměru poskytuje Českým drahám kompenzaci 107 korun za kilometr. V případě dotování provozu Arrivy by ale s nejvyšší pravděpodobností současně stoupla ztráta ČD na této trati i požadavek na vyšší úhradu od kraje. Ve vlacích by platily jízdenky Pražské integrované dopravy.

Arriva v Česku na železnici jezdí dosud jen s vlaky mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou, netají se přitom snahou prosadit se podstatně více. Ministerstvu dopravy například nabídla před několika týdny provoz rychlíků mezi Libercem a Pardubicemi a Plzní a Mostem. Nedávno získala významnou personální posilu: z Českých drah do Arrivy přešel Jiří Nálevka, který měl u Drah na starosti právě smlouvy s kraji i státem na dotované vlaky. Na železnicích v Praze a okolí dosud jezdí v drtivé většině České dráhy, pražský organizátor dopravy Ropid letos bez soutěže zadal provoz motorových vlaků mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi společnosti KŽC Doprava.

02. 07. 2014 Zastávka na Výtoni či nový most: SŽDC chystá opravu klíčové pražské tratě (Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zastavka-na-vytoni-ci-novy-most-szdc-chysta-opravu-klicove-prazske-trate-1098211>)

Železniční trať mezi pražským hlavním nádražím a Smíchovem se dočká přestavby, jejíž součástí může být i vybudování nové zastávky na Výtoni. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zadala studii proveditelnosti, konečnou variantu následně vybere ministerstvo dopravy. Oprava, která začne

nejpozději v roce 2023, by měla stát tři až pět miliard korun „Charakter rekonstrukce trati je zásadně podmíněn jejím umístěním v husté městské zástavbě. Proto zůstane trať převážně na stávajících pozemcích dráhy,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

SŽDC zvažuje několik variant. Kromě zachování stávající dvojkolejné varianty připadá v úvahu i stavba nového mostu souběžně s památkově chráněným mostem přes Vltavu. Trať by tak mohla být trojkolejná. „Jako zajímavá se jeví také možnost výstavby nové zastávky Praha-Výtoň, situované v blízkosti historické celnice, s výbornými přestupními vazbami na tramvaje jezdící po nábřeží,“ uvedl Ptačinský. Ať už bude vybrána jakákoliv varianta, nákladové nádraží na Smíchově s největší pravděpodobností zanikne. Všechny vlaky by tak jezdily přes dnešní „osobní“ nádraží, kde by cestující mohli přestupovat na MHD, a to jak na metro či tramvaje, tak autobusy.

Dalším problémem, který musí správa vyřešit, je hluk. Trať vede Nuslemi a Podskalím, tedy obydlenými čtvrtěmi. Pravděpodobnost, že by se tu stavěly vysoké protihlukové stěny, SŽDC vylučuje. „Předpokládáme přednostně použití jiné šetrnější ochrany než protihlukovými zdmi. Například lze navrhnout kolejnicové absorbéry, konstrukce srdcovek výhybek s pohyblivým hrotem, nižší protihlukové clony a podobně,“ vyjmenoval Ptačinský.

Přestavba trati už je zanesena v územním plánu Prahy. Změnu schválili loni v červnu pražští zastupitelé. Finální řešení chce správa nicméně znovu projednat s magistrátem, dotčenými městskými částmi, s památkáři a hygieniky. Proto SŽDC zamýšlí rozdělit stavbu na etapy, aby se některé jednodušší opravy mohly začít dělat co nejdříve. Jde například o přestavbu stanice Praha-Smíchov. „Snahou SŽDC je rekonstrukce alespoň části úseku do roku 2023,“ doplnil mluvčí.

02. 07. 2014 Evropská komise schválila další velký projekt OPD "Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK"

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Evropska_komise_schvalila_dalsi_velky_projekt_OPD.htm)

Dne 26. června 2014 byl Evropskou komisí schválen další velký projekt v rámci Operačního programu Doprava. Jedná se o železniční projekt „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“, jehož žadatelem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Projekt se již stavebně blíží ke svému dokončení a přispěje tak ke zvýšení komfortu cestování na trati Plzeň – Cheb. Jeho hlavním cílem bylo uvedení železniční trati, souvisejících staveb a zařízení na daném úseku do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Evropská komise svým Rozhodnutím potvrdila příspěvek z Fondu soudržnosti až do výše 835 669 254 Kč. Více informací o projektu naleznete na webových stránkách OPD (<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=163>).

02. 07. 2014 Leo Express žaluje ČD kvůli nízkým cenám na trase Praha – Ostrava

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-zaluje-cd-kvuli-nizkym-cenam-na-trase-praha-ostrava/1098347>)

Soukromý železniční dopravce Leo Express zažaloval České dráhy (ČD) za údajně podnákladové ceny na trase Praha – Ostrava. ČD se tak podle Leo Expressu snaží vytlačit konkurenci z trhu. Firma žádá náhradu ušlého zisku ve výši 418 milionů korun. Leo Express o tom ČTK informoval v tiskové zprávě. České dráhy to však odmítají. Ředitel Leo Expressu Leoš Novotný tvrdí, že ČD financují svoji ztrátu na trase do Ostravy z jiných dotovaných tratí. Podle nezávislého znaleckého posudku, který si Leo Express nechal zpracovat, by České dráhy měly v průměru za jízdenku na trase Praha – Ostrava u rychlíků účtovat minimálně 380 korun a u Pendolina dokonce 1 190 korun, aby tak pokryly alespoň eliminovatelné náklady. České dráhy ale tvrdí, že se žádného protizákonného jednání nedopustily. "Jediný, kdo srazil ceny až na 100 korun, byl Leo Express. Toho se České dráhy neúčastnily," reagoval pro ČTK mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Pokud si nyní chce cestující objednat lístek z Prahy do Ostravy, bude ho bez slev a zvýhodnění podle webu ČD stát 295 až 329 korun. Nepoměr je podle Novotného patrný i z cen účtovaných na ostatních dotovaných trasách, kde ČD doposud nemají žádnou konkurenci. "Z Prahy do Nymburka přijde cestující jeden kilometr na korunu padesát, zatímco do Ostravy na šedesát haléřů," uvedl. "Současné protiprávní jednání ČD považujeme za chybu minulého managementu Českých drah, který současný management vystavil velmi riskantní pozici z pohledu odpovědnosti statutárních zástupců," dodal Novotný. O chystané žalobě prý dopředu řekl generálnímu řediteli ČD Danielu Kuruczovi a ministru dopravy Antonínu Prachařovi.

Kromě Českých drah a Leo Expressu jezdí z Prahy do Ostravy také RegioJet. Chováním ČD na frekventované trati se už více než dva roky zabývá i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Firmu podezřívá z toho, že má ceny ničící konkurenci, takzvané predátorské ceny. Úřad už má na stole několik posudků od jednotlivých účastníků sporu, tedy od Českých drah, RegioJetu i Leo Expressu. Jejich závěry jsou ale protichůdné.

Vizitka železniční společnosti Leo Express:

- Společnost byla založena 18. listopadu 2009, současný název nese od srpna 2011. U zrodu železničního dopravce stál současný ředitel a majoritní akcionář Leoš Novotný mladší, syn bývalého majitele a ředitele potravinářské společnosti Hamé.
- Licenci železničního dopravce získal Leo Express v roce 2010. Firma provozuje pět elektrických jednotek vyrobených švýcarskou firmou Stadler. Každá souprava se skládá z pěti vozů o 237 sedadlech, nabízí tři třídy. První vlaky vyjely do zkušebního provozu 13. listopadu 2012.
- Denně vypravuje 16 vlakových spojů, a to na tratích Praha – Ostrava – Karviná a Praha – Staré Město u Uherského Hradiště. Podle vlastních údajů měl Leo Express v loňském roce 30procentní tržní podíl na trase Praha – Ostrava.
- Letos v dubnu Leo Express oznámil, že ve spolupráci se Železniční společností Slovensko chce od prosince jezdit až do Košic. Loni v létě firma oznámila, že plánuje vstup na trh s dálkovou železniční dopravou v Polsku.
- Za rok 2013 převezl více než 800.000 cestujících. Koncem letošního března Leo Express oznámil, že převezl svého miliontého cestujícího.
- V roce 2013 společnost vykázala tržby 193 milionů korun (o rok dříve 10,6 milionu korun) a ztrátu 159,1 milionu korun (o rok dříve 78,1 milionu korun).
- Ke konci loňského roku kontroloval Leoš Novotný ml. necelých 97 procent akcií Leo Expressu, zbytek byl v držení Petera Köhlera a Jakuba Havlanta.
- Leo Express dnes zažaloval České dráhy (ČD) za údajně podnákladové ceny na trase Praha – Ostrava. ČD se tak podle Leo Expressu snaží vytlačit konkurenci z trhu. Firma žádá náhradu ušlého zisku ve výši 418 milionů korun. České dráhy ale tvrdí, že se žádného protizákonného jednání nedopustily. Spor o cenu jízdenek s Českými drahami vede i druhý český soukromý železniční dopravce, společnost RegioJet

03. 07. 2014 Jindřichohradecká úzkokolejka je blízko obří dotaci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jindrichohradecka-uzkokolejka-je-blizko-obri-dotaci-1098353>)

První česká soukromá trať se zřejmě dočká největší rekonstrukce za více než sto let své existence. Společnost Jindřichohradecké místní dráhy chce do obou větví své úzkokolejky investovat přes 600 milionů korun. Dva roky připravovaný projekt počítá s tím, že 80 procent nákladů pokryjí evropské fondy skrze Operační program Doprava, zbytek dodá Státní fond dopravní infrastruktury. Oba zdroje přitom dosud posílaly peníze výhradně na státní železnici, hlavně na koridory. Firma má dotaci na dosah, ministerstvo dopravy proti ní nemá zásadní námítky. Samy jindřichohradecké dráhy přispějí k akci pouhým zlomkem, necelými 4,5 milionu korun. „Pro nás je podstatné, že jde o investici do infrastruktury. Nezáleží na tom, že jde o soukromý subjekt,“ řekl deníku E15 ředitel fondu dopravy Tomáš Čoček. Pikantní je, že jeho otec je předsedou dozorčí rady jindřichohradecké společnosti. Čoček junior ale střet zájmů odmítá, neboť o přidělení dotace rozhoduje ministerstvo a parlament. Opravy tratě by měly začít ještě letos a skončit do konce roku 2015. „Nejde pouze o obnovu kolejí, ale například i o traťové zabezpečení, nové přejezdy nebo výstavbu nástupišť,“ řekl deníku E15 předseda představenstva jindřichohradecké firmy Boris Čajánek. Obnova trati mimo jiné povede ke zvýšení nejvyšší rychlosti, ta je dnes pouhých padesát kilometrů za hodinu. Trasa kolejí se ale měnit nebude, což by mělo ulehčit úřední procedury. Přidělení příspěvku ze státního dopravního fondu závisí na souhlasu ministerstva dopravy s čerpáním evropských peněz. „Věcně to do programu Doprava zapadá, šanci to rozhodně má,“ doplnil ředitel odboru evropských fondů na ministerstvu Marek Pastucha, jehož odbor žádost posuzuje.

Nový precedens podpory nestátní železnice?

Mezitím se ale rýsuje jiný precedens podpory nestátní železnice. Ministerstvo je před schválením evropské dotace na elektrifikaci železnice v údolí říčky Desné v jesenickém podhůří. Ta patří od roku 2002 svazku tamních obcí. Celkové náklady se odhadují na více než čtyři sta milionů korun.

Oba případy ukazují, že by stát přes počáteční jasně odmítavé stanovisko mohl přispívat i na údržbu a obnovu nestátních tratí. Na správě železnic existuje seznam lokálních tratí určených k prodeji, odstátněných kolejí tak může přibývat. Soukromníkům i obcím navíc nahrává, že své investiční projekty předkládají v době časové tísně ministerstva dopravy, které hledá každou příležitost, jak utratit peníze z Evropské unie. Jindřichohradeckou úzkokolejku zachránili v polovině devadesátých let před zrušením nadšenci, kteří založili Jindřichohradecké místní dráhy a necelých osmdesát kilometrů kolejí z Jindřichova Hradce do Obrataně a Nové Bystřice získali v privatizaci.

03. 07. 2014 RegioJet se v srpnu připojí k žalobě LE na náhradu škody po ČD (Praha – Ostrava)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-se-v-srpnu-pripoji-k-zalobe-le-na-nahradu-skody-po-cd/1098515>)

RegioJet se k žalobě na náhradu škody po Českých drahách připojí v srpnu. Nyní dokončuje posudky, které k žalobě připojí. ČTK to řekl majitel firmy Radim Jančura. Ve středu státního dopravce o náhradu škody zažaloval druhý ze soukromníků na trase Praha – Ostrava, společnost Leo Express (LE). Dráhy po nástupu konkurence na trať výrazně snížily ceny, čímž dorovnaly ceny konkurence. Nové ceny jízdenek ČD jsou ale pod náklady, čímž poškozují konkurenci, uvedl Leo Express. Naše pozice je silná v tom, že do vstupu RegioJetu byly expresy Českých drah dotovány, a jsou tedy k dispozici výkazy s náklady, které státní dopravce odevzdával ministerstvu dopravy, uvedl Jančura. Na základě těchto čísel se dají náklady Českých drah i v následných letech snadno dopočítat. "Pokud chtějí (ČD) tvrdit, že to, co vykazovaly vůči státu dříve, bylo špatně, tak jde o dotační podvod. Budou si tedy muset rozmyslet, která forma trestného činu je pro ně lepší, zda dotační podvod, nebo obyčejné zneužití dominantního postavení," dodal Jančura.

Podle specialistky na soutěžní právo Jitky Linhartové ale nebude dokazování případného zneužití dominantního postavení jednoduchá záležitost a může se táhnout řadu měsíců. Dráhy se podle ní mohou například pokusit zpochybnit své dominantní postavení na trase. Při vymezování trhu tak mohou poukazovat na to, že mezi Prahou a Ostravou je možné cestovat autobusy, lety, nebo automobily. To je mimochodem i argument, který použil právě Jančura při obhajobě Student Agency při podobném sporu o zneužití dominantního postavení v autobusové dopravě na lince mezi Prahou a Brnem. Nyní ale uznává, že osobní vozidla není možné jako konkurenční dopravní prostředek považovat. Auta sice hromadně dopravě ubírají cestující, neúčastní se ale konkurenční soutěže o zákazníky, uvedl Jančura. Podobně i ostatní typy dopravy není možné považovat za adekvátní konkurenci. Letecké spojení je výrazně dražší a cílí na jiný typ zákazníků. Autobusová doprava má výrazně minoritní postavení, spojů je jen minimum a délka jízdy je příliš dlouhá na to, aby mohl být autobus náhradou po celou délku trasy.

Leo Express po Českých drahách požaduje náhradu škody 418 milionů korun. Podle dopravce, který nejnižší cenu jízdenek stanovil na 134 korun, by reálné ceny spojů Českých drah měly začínat na 380 korunách v případě rychlíků a 1 190 korun u pendolín. Tuzemský právní řád podnákladové ceny řeší pouze u dominantního hráče na trhu. Ostatní využívat predátorské ceny mohou, legislativa neurčuje ani jak dlouho mohou nové společnosti těchto praktik při budování svého postavení na trhu využívat, dodala Linhartová. Kvůli nízkým cenám oba soukromí dopravci na trase mezi Prahou a Ostravou prodělávají. České dráhy, které vloni prohloubily ztrátu na téměř dvě miliardy korun, hospodaření na jednotlivých linkách nezveřejňují.

03. 07. 2014 Dráhy budou dál jezdit do Liberce a Plzně. V soutěži porazily Arrivu (R14, R16)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-porazily-arrivu-v-soutezi-o-rychliky-do-liberce-a-plzne-1pz-eko-doprava.aspx?c=A140703_144311_eko-doprava_spi)

České dráhy budou jezdit rychlíky mezi Libercem a Pardubicemi a mezi Plzní a Mostem další rok. Podaly lepší nabídku než konkurenční Arriva. Ta chtěla státní dráhy o téměř jistý kontrakt připravit a provozovat na obou trasách vozidla Siemens Desiro, půjčená od Deutsche Bahn. "Oběma účastníkům byl dnes odeslán dopis s výsledkem řízení. Bylo potřeba rozhodnout co nejdříve, proto jsme neřešili nabízenou kvalitu a další parametry," uvedl mluvčí Ministerstva dopravy Martin Novák s tím, že na základě hodnocení zůstanou obě trati i napřesrok provozované Českými drahami.

Konkrétní cenové nabídky obou společností Ministerstvo dopravy nesdělilo, ukáže je až měsíc po podpisu smlouvy. Podle informací MF DNES se však příliš nelišily, nabídka ČD však byla levnější.

Dráhy na rychlíky nasadí obdobné vozy, jaké tam jezdí nyní, změny pro cestující tak budou spíše jen kosmetické. Drahám se však nepodařilo prosadit původní požadavek, aby se smlouva na rychlíky dostala do desetiletého kontraktu, smlouva tak bude podepsána jen na rok. Ministerstvo počítá s tím, že ještě letos obě tratě začne soutěžit pro provoz na nejméně deset let. „ČD nabídly starší vozidla bez klimatizace, která nejsou nízkopodlažní, navíc nemusí rozpouštět vysoké náklady spojené se zahájením provozu během jednoho roku,“ reagoval na tendr ředitel Arrivy Daniel Adamka. Dodal, že cena nabídnutá jejich firmou byla na trase Liberec – Pardubice 133 Kč na jeden vlakokilometr a na trase Plzeň – Most 118,8 Kč. Podle něj byla roční délka kontraktu velmi nestandardní a zakázka mohla být uměle rozdělena tak, aby znevýhodnila soukromé dopravce a zvýhodnila ČD. „Každý soukromý dopravce, který má o novou trasu zájem musí překonat vysoké počáteční náklady při rozjezdu nové linky, a ty rozpustit do ceny za vlakokilometr. Pokud se vybírá dopravce jen na jeden rok, je nový zájemce v extrémní nevýhodě, protože vždy bude mít vyšší náklady než ten, kdo linku jezdil dosud, tedy ČD,“ uvedl Adamka.

Konkurence na tratích se zatím moc nerozjíždí

Obě trati měly patřit do první skupiny tras, které Ministerstvo dopravy plánovalo nabídnout do tendrů, ve kterých by soukromé společnosti soutěžily o právo na dotovaný provoz s Českými drahami. Kvůli průtahům s vyhlášením tendrů a končícímu termínu dosavadních smluv však ministerstvo chtělo Českým drahám provoz na obou trasách prodloužit bez soutěže. Arriva se pokusila do soutěže zasáhnout a v červnu na ministerstvo poslala vlastní nabídku na provoz obou tras. Arriva nyní provozuje železniční trať mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou. Loni krátce jezdila z pražského Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou. Do středočeského regionu by se ráda vrátila na trase Benešov – Praha – Čelákovice, pokud se jí podaří domluvit se Středočeským krajem dotace na provoz. Kromě toho se chce zúčastnit tendrů na regionální tratě na Šumavě.

03. 07. 2014 Chystá se Jízdní řád 2015, vyjedou v něm railjety do Grazu i obnovený spoj Praha – Varšava, jedná se o třetím páru SC Pendolina do Chebu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21158/>)

Příprava jízdního řádu 2015, který začne platit 14. prosince letošního roku, je v plném proudu. V současné době jsou k dispozici první návrhy, ke kterým se mohou v některých regionech vyjadřovat občané a obce. Přestože připravené návrhy jízdních řádů mohou doznat ještě značné změny, mimo jiné i z důvodu reálných finančních možností jednotlivých objednatelů, a definitivní podobu bude mít nový Jízdní řád 2015 až na začátku září. Lze již nyní představit některé plánované změny v dálkové, především pak v mezinárodní dálkové dopravě.

Nejvýznamnější novinkou bude ostré spuštění provozu vlaků railjet na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz. Na linku denně vyjede 7 párů vlaků vedených v mezinárodním provozu v pravidelném dvouhodinovém intervalu. Cestovní čas mezi Prahou a Vídní se zřetelně zkrátí, a to na přibližně 4 hodiny 10 minut. Navíc jeden pár vlaků railjet bude v okrajových částech dne veden mezi Prahou a Brnem. Vlaky budou jako dosavadní spoje EC vedeny bez povinné rezervace míst k sezení kromě business class, kde se povinná rezervace místa předpokládá. Railjety ve Vídni zastaví na zbrusu novém hlavním nádraží, kde budou mít cestující zajištěny přestupní vazby v dalších směrech, aniž by museli přejíždět mezi vídeňskými nádražími. Vlaky z Vídeňského hlavního nádraží budou směřovat např. do Budapešti, Villachu, Salcburku, Frankfurtu nad Mohanem, Mnichova, do Curychu a také na vídeňské letiště Schwechat.

Další novinkou ve směru do Rakouska bude každodenní prodloužení vlaku Moravia s vozy k sezení v relaci Bohumín – Vídeň s odjezdem ráno před 7. hodinou z Bohumína a s příjezdem do Vídně před 10. hodinou dopoledne. Zavede se tak nové žádané ranní přímé spojení severní a střední Moravy s Vídní. V opačném směru bude vlak odjíždět z Vídně po 18. hodině večer. V souvislosti se zahájením provozu railjetů se ukončí provoz přímého vlaku EC Vindobona z Hamburku přes Prahu do Vídně a Villachu. V trase tohoto vlaku se zavede nový spoj EC Porta Bohemica v relaci Hamburk – Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Na této lince dojde také k nahrazení přímého vlaku EC Avala v trase Praha – Budapešť – Bělehrad vlakem EC Csárdás ve zkrácené trase Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Spoj Avala je nyní často zpoždován v důsledku kontrol na vnějších hranicích Schengenského prostoru a tato zdržení se přenášela také na území České republiky. V uplynulém období se tak jednalo o nejméně spolehlivý spoj v Česku. Předpokládá se, že díky zkrácení tohoto vlaku do/z Budapešti dojde k významnému zvýšení spolehlivosti a přesnosti tohoto posledního denního spoje z jihovýchodní části republiky do Prahy.

Pro odlehčení denní špičkové frekvence mezi Českou republikou a Slovenskem budou v pátek a v neděli vedeny mezi Břeclaví a Bratislavou posilové vlaky Ex 278/279 s přípoji v Břeclavi na vlaky

railjet do/z Prahy. K několika změnám dojde také v dopravě mezi Českou republikou a severní částí Slovenska. Zavede se např. nový ranní vlak EC 140/141 z Ostravy do Žiliny, který vytvoří výhodné spojení pro obyvatele severní Moravy do turisty vyhledávaných slovenských hor. Bude vyjíždět z Ostravy cca v 6 hodin ráno a v Žilině bude mít zabezpečenou okamžitou přípojovou vazbu na vlak InterCity do Košic. V opačném směru budou v Žilině zajištěny přípoje z východního Slovenska. Nový vlak EC 140 pak bude přijíždět do Ostravy přibližně ve 22 hodin. V noční dopravě dojde k úpravě tras současných 3 nočních vlaků Slovakia, Šírava a Excelsior do dvou tras. Vlaky Praha – Košice a Praha – Humenné pak ponесou označení Slovakia a Bohemia a zajistí i nadále dopravu lůžkových vozů do Polska a autovozů z Prahy do Popradu a do Košic. Jedná se také o zachování přímých lůžkových vozů z Košic do Chebu přes Plzeň i přes Ústí nad Labem nebo z Prahy do Zvolena.

Ve směru do Polska znovu vypraví České dráhy ve spolupráci s tamsním dopravcem PKP Intercity přímé denní spojení EC Praha z Prahy do Varšavy. Jízdní doba obnoveného vlaku bude opět velmi krátká, a to mezi Prahou a nádražím Varšava Centralna necelých 8 hodin. Ve spoji bude možná také přeprava jízdních kol. Vlak EC Sobieski z Vídně přes Břeclav, Přerov a Ostravsko pak nově nabídne přímé spojení Moravy přes Varšavu až k Baltskému moři do Gdaňska a Gdynie. Vlivem změny konceptu dopravy a zavedení vlaku EC Porta Bohemica Hamburk – Budapešť dojde ke zrušení přímého spoje „Varsovia“ Varšava – Bohumín – Břeclav – Budapešť. Mezi Bohumínem a Břeclaví bude nahrazen vnitrostátním spojem Ex 530/531. Jako částečnou alternativu za zrušené denní přímé spojení mezi Slovenskem a Polskem bude na spojích EC 148/111 denně vypravován přímý vůz Žilina – Bohumín – Varšava. Zpět z Varšavy pak pojedou na vlcích EC 110/149.

České dráhy jednájí také o rozšíření provozu vlaků SC Pendolino na západ Čech. Ke dvěma stávajícím přímým vlakům Ostrava – Olomouc – Praha – Plzeň – Cheb – Františkovy Lázně by mohl přibýt třetí pár vlaků, který by zajistil časně ráno velmi rychlé spojení ze západu Čech do Prahy a na Moravu a naopak odpoledne z Moravy a Prahy do Plzně a Chebu. Nově rozšíří České dráhy také počet zastavování u vlaků spojující Ostravsko s Brnem, kdy všechny rychlíky budou bez výjimky zastavovat ve stanicích Studénka a Suchdol nad Odrou.

České dráhy plánují v jízdním řádu 2015 také další růst kvality rychlíkových souprav. Některé další běžné rychlíkové linky by měly nabízet kvalitu spojů EuroCity/InterCity. V běžných rychlících tak bude zařazeno více klimatizovaných vozů a vozů nabízejících napájení drobných elektrospotřebičů cestujících jako jsou notebooky, mobilní telefony nebo tablety z el. zásuvek 230 V. V současnosti se uvažuje o vylepšení souprav běžných rychlíků např. z Prahy do Plzně, Klatov a Železné Rudy, z Prahy přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary do Chebu nebo z Brna přes Břeclav a Otrokovice do Přerova a Olomouce. Více multifunkčních bezbariérových vozů by mělo být zařazeno také na rychlíkové linky Praha – Havlíčkův Brod – Brno a Brno – Přerov – Bohumín.

O definitivní podobě změn a novinek v jízdním řádu 2015 v mezistátní dálkové, vnitrostátní dálkové i v regionální dopravě budou České dráhy informovat v tradičním termínu v průběhu listopadu.

03. 07. 2014 Na trať Liberec – Jablonné v P. se vrátí vlaky, ale jen polovina

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/279160-na-trat-liberec-jablonne-v-p-se-vrati-vlaky-ale-jen-polovina/>)

Osobní vlaky mezi Liberec a Jablonné v Podještědí vrátí v srpnu Liberecký kraj. Ustoupil tak ostré kritice obyvatel obcí, které o železniční spojení přišli v důsledku loňských povodní. I když je trať už opravená, vrátily se na ni zprvu pouze rychlíky a místo zastávkových vlaků nadále jezdí autobusy. Místním se to nelíbí, protože jsou autobusy ve srovnání s vlakem velice pomalé, navíc kvůli zrušení osobních vlaků výrazně ubylo turistů. Lidé přesto spokojeni nejsou, obnovených vlaků totiž nebude ani polovina oproti původnímu stavu.

Loni visely koleje u severočeských Rynoltic, prudké deště a záplavy jim odnesly část podloží. Ale i poté, co Správa železniční dopravní cesty trať opravila, povodňová výluka na ní částečně zůstala. Rychlíky, které objednáva stát, se sice vrátily, ale osobní vlaky ne – krajský úřad usoudil, že s výjimkou jednoho ranního vlaku bude levnější objednat autobusy. "Dala se přednost linkové autobusové dopravě, přestože je to výrazná ztráta komfortu cestujících," shrnul zástupce odborů ČD Jindřich Berounský.

I jediný vlak, který po trati ráno jezdí, přitom podle místních lidí ukazuje, že mají o železniční dopravu zájem. "Využívají ten vlak přesto, že pět nebo deset minut předtím jim jede autobus," poukázala starostka obce Zdislavy Vladislava Rašínová. Obyvatelé sedmi menších měst, které tak zůstaly bez osobních vlaků, si stěžují zejména na to, že autobusová náhrada je pomalá – například z Liberce do Kryštofova Údolí jede autobus 36 minut namísto 14 minut, kolik cesta trvá osobnímu vlaku. Zrušení vlaků pocítili také podnikatelé, kteří poskytují služby turistům. Počet hostů podle nich poklesl

o polovinu. "Polovina lidí sem jezdila vlaky – aby viděli tu krásnou trať a nádherný viadukt," upozornil betlémář z Kryštofova Údolí Martin Chaloupka. Kraj sice od srpna osobní vlaky objednal, ale ani tím obce a jejich obyvatele neuspokojil. Podle vedoucího krajského odboru dopravy Jana Čápa bude jezdit v pracovní dny osm spojů a o víkendech dvanáct vlaků. Oproti stavu před povodněmi je to ovšem sotva polovina. Omezená nabídka vlaků mezi Libercem a Jablonným zůstane nejméně do prosince, kdy začne platit nový jízdní řád.

04. 07. 2014 Jančurův RegioJet loni prohloubil ztrátu, Student Agency zvýšila zisk

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vysledky-regiojetu-a-student-agency-d7s/eko-doprava.aspx?c=A140704_070629_eko-doprava_wlk)

Genová válka u vlaků mezi Prahou a Ostravou způsobuje soukromým dopravcům čím dál hlubší ztráty. Během loňského roku prodělaly společnosti Leo Express a RegioJet v součtu 251 milionů korun. Pouze státní České dráhy nadále tvrdí, že jsou na trase ziskové. Leo Express, který vlastní Leoš Novotný ml., na železnici Praha – Ostrava přišel o 159 milionů korun, RegioJet odepsal 92 milionů. „Nejsme daleko od zisku, letos bude ztráta menší,“ věří majitel RegioJetu Radim Jančura, přestože se meziročně jeho firma propadla o 18 milionů. RegioJet v minulém roce svezl o 40 procent více cestujících než předloni. Tržby mu však stouply jen o 28 procent na 317 milionů korun. Ke zlepšení hospodaření má přispět prodlužování souprav. RegioJet nakoupil další vagony a ve špičce jezdí až s deseti vozy.

RegioJet jede ve ztrátě...



... mateřská Student Agency ho drží



Oba dopravci loni utržili z každé jízdenky v průměru kolem 190 korun, přesto jim to do kladných čísel nestačilo: RegioJet loni prodělal na každé jízdence 56 korun, Leo Express 200 korun. Rozdílná výše je částečně způsobena vyššími odpisy Leo Expressu za nové jednotky. Dopravci ze ztrát viní České dráhy, které podle nich zneužily své dominantní postavení na trase a začaly nabízet ceny pod náklady. Leo Express tento týden dráhy zažaloval o 418 milionů korun, RegioJet se od srpna hodlá soudně domáhat ještě podstatně vyšší sumy. České dráhy mezitím o dominantní postavení na trase mezi Prahou a Ostravou přišly, přesto podle svých slov se ztrátou nejezdí. Počty ovšem vzbuzují u rivalů pochybnosti. Před příchodem konkurence, který znamenal snížení cen, dostávaly s výjimkou pendolin dotace, dráhy navíc loni celkově skončily v hluboké ztrátě. „Pokud byly v minusu na trase před našim vstupem, těžko mohou být teď na Ostravě v plusu. Zvláště když jezdí část spojů jen se čtyřmi vozy,“ domnívá se Radim Jančura.

RegioJet vydělává zatím jen na Slovensku, kde na objednávku tamního ministerstva dopravy provozuje vlaky mezi Bratislavou a Komárnem. Loni provoz trati poprvé skončil v černých číslech, a to ve výši 15 tisíc eur. Od prosince firma své aktivity na Slovensku rozšíří, chystá totiž spuštění dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. Vlaky jsou pro Jančuru jediným ztrátovým byznysem. Značka Student Agency, kam patří jak prodej letenek či zájezdů, tak provoz autobusů, loni zvýšila tržby o 14 procent na 1,85 miliardy korun. Největší podíl na obratu mají autobusy, které loni pokořily miliardovou hranici. Zisk před zdaněním Student Agency stoupl ze 144 milionů korun na 151 milionů. Lepší výsledek vykázal i Orbix, který prodává letenky firemním zákazníkům.

06. 07. 2014 Cestujících na železnici i autobusech v prvním čtvrtletí přibylo

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cestujicich-na-zeleznici-i-autobusech-v-prvnim-ctvrtleti-pribylo/1099369>)

Cestujících na železnici během prvního čtvrtletí mírně přibylo. Posilovala i autobusová doprava, která v uplynulých letech o zákazníky spíše přicházela. Celkem železnice během prvního čtvrtletí přepravila 42,7 milionu osob, což je meziroční růst o 1,5 procenta. V linkových autobusech vzrostl počet

cestujících o 1,2 procenta na 84,4 milionu. Vyplývá to z předběžných výsledků zveřejněných ministerstvem dopravy. Valná většina cestujících v autobusech cestovala na dotovaných linkách, které objednávají kraje. Celkem šlo o 74,7 milionu cestujících, což je zhruba o milion meziročně více. Na železnici během čtvrtletí nepokračovalo prodlužování délky cest, které statistiky zaznamenávaly v předchozích letech. Zatímco loni ukazatel počtu cestujících a ujeté vzdálenosti rostl pětiprocentním tempem, letos počet ujetých osobokilometrů zůstal na téměř shodné úrovni s loňskem. Loni počet cestujících v linkových autobusech meziročně klesl o 2,4 procenta na 308 milionů, pasažérů v železniční dopravě naopak o procento přibýlo na 174,5 milionu osob. Největší rozmach za poslední roky zaznamenala železnice v roce 2012, kdy objem přeprav v osobní dopravě vzrostl osmiprocentním tempem.

Přestože železnice v posledních letech náskok autobusové dopravy dotahuje a získává nové cestující zejména v příměstské a v dálkové dopravě, daleko více cestujících využívá služeb silniční hromadné dopravy. Důvodem je podle Miloslava Zítky ze Svazu cestujících ve veřejné dopravě historický handicap železnice spočívající v nevhodně umístěných železničních zastávkách. Ty se nacházejí mnohdy kilometry daleko od center měst, zatímco autobusový spoj může zajíždět prakticky kamkoliv.

07. 07. 2014 Jihočeský kraj vypíše obří tendr. Cílem jsou modernější vlaky na Šumavě (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/kraj-vypise-zakazku-na-moderni-vlaky-za-dve-miliardy-f97-/budejovice-zpravy.aspx?c=A140707_2079940_budejovice-zpravy_mbe)

Modernější a rychlejší vlaky na šumavských tratích pro obyvatele jižních Čech i turisty. To je cíl, který očekává hejtmanství od tendru na pošumavské lokálky. Největší zakázku v historii Jihočeského kraje s odhadovanou cenou 2,25 miliardy korun už schválili jeho radní a ještě během července kraj vypíše veřejnou soutěž. S novým dopravcem chce uzavřít smlouvu na provoz na pošumavských lokálkách na patnáct let. Konkrétně jde o zajištění dopravy na třech železničních tratích: České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Volary – Nové Údolí a Strakonice – Volary. „Od soutěže si slibujeme, že zlepšíme kvalitu přepravy. Že tam budou jezdit modernější a rychlejší vozidla a vybraný dopravce nabídne cestujícím vyšší pohodlí. Jde i o cenu, ta je rozhodujícím kritériem. Důležité je, aby nepřesáhla současnou dotaci Českým drahám, které tam teď jezdí,“ uvedl poradce hejtmana Ivan Študlar.

Cena soutěže 2,25 miliardy je odhad dotace, kterou kraj vyplatí novému dopravci za 15 let provozu na vybraných pošumavských tratích. „Je to v cenách letošního roku, nejsou v tom zahrnuty vlivy ať do plusu, či minusu, například změna DPH nebo zdražení nafty. Při výrazném posunu ať už do plusu, či minusu bychom jednali o změně dotace,“ objasnil Študlar. V současnosti dotuje hejtmanství České dráhy v průměru 112 korunami na jeden vlakový kilometr a netají se tím, že chce dotaci stlačit. Srovnává ji s provozem linkových autobusů, na jejichž jízdu doplácí zhruba třetinu částky.

O vypsání tendru začali krajsí politici a úředníci uvažovat před dvěma lety a celý proces až k svěření pošumavských lokálních tratí novému dopravci bude trvat ještě několik dalších let. „Rok jsme o této zakázce diskutovali, rok dopředu musíte zveřejnit zájem na její zhotovení v Evropském věstníku. A protože máme vysoutěžít největší zakázku Jihočeského kraje v jeho historii, bude nás v celé soutěži zastupovat renomovaná pražská společnost právníků KŠD Legal,“ popsal šéf krajského odboru dopravy Jiří Klása.

Po vypsání tendru budou mít zájemci sto dní na podání nabídek. Lhůta se většinou ještě kvůli dotazům některých účastníků protáhne, takže Klása odhaduje, že všechny nabídky by mohl mít na stole na konci roku. Pak budou odborníci nabídky měsíc dva prověřovat. „Pokud by vše šlo dobře, mohli bychom mít v únoru, či březnu podepsanou smlouvu s vybraným dopravcem. Soukromí dopravci mají zájem převzít tyto tratě. Myslím si, že dostaneme čtyři pět nabídek,“ naznačil Klása.

Volarští už se těší

A shodně situaci vidí i Študlar: „Byť šumavská doprava není nic extra, nejsou to rychlíky mezi Prahou a Ostravou, má tu dopravce na 15 let zajištěnou stálou práci s přiměřeným ziskem.“ Jenže nové vlaky na šumavských lokálkách vyjedou v optimálním případě až v prosinci 2016. „Rok a půl až dva roky potřebují dopravci na pořízení vozidel. I když netrváme na nových, stačí modernizované a částečně nízkopodlažní,“ upřesnil Študlar. Ve čtyřtisícovém městečku Volary na Prachaticku, které je železničním uzlem nejromantičtějších tratí u nás, kde vlaky jedou na čtyři strany, už se na změnu těší. „Železnice je pro nás velice důležitá, vlakem jezdí lidi do školy, do práce i a výlety na Šumavu. Proto vítáme, že tu kraj chce zlepšit dopravu,“ sdělila volarská starostka Martina Pospíšilová.

07. 07. 2014 Kameny na 171 metrech kolejí málem na Šumpersku vykolejily vlak (Bartoňov)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/na-sumpersku-nekdo-polozil-na-koleje-kameny-vlaku-hrozilo-vykolejeni-1kb/olomouc-zpravy.aspx?c=A140707_105033_olomouc-zpravy_stk)

Nebezpečnou akci neznámého člověka vyšetřují od neděle policisté z Šumperska. Strojvedoucí musel zastavit osobní vlak, neboť na téměř dvou stech metrech kolejí byly položeny kameny a vlaku reálně hrozilo vykolejení. „Neznámý pachatel naskládal v neděli po šestnácté hodině kameny na koleje na železniční trati v Rudě nad Moravou před zastávkou Bartoňov a to v délce 171 metrů,“ uvedl krajský policejní mluvčí Josef Bednařík. „Strojvedoucí přijíždějícího vlaku byl následně nucen použít rychlobrzdu, jelikož došlo k rozhoupání vlaku a k nebezpečí převrácení nebo vykolejení jízdní soupravy,“ dodal. Ve vlaku cestovalo třicet lidí, kterým se nic nestalo a událost se nakonec obešla i bez materiálních škod. Po člověku, který kameny na osmnáct míst na koleje umístil, nyní policisté pátrají. „Pachatelé hrozí za trestný čin obecného ohrožení tři až osm let vězení,“ nastínil Bednařík.

Podobný případ se řešil loni

Podobné případy policisté vyšetřovali právě na Šumpersku i na konci dubna a začátku května loňského roku. Nejprve někdo položil dva větší kameny na trati z Šumperka do Olomouce poblíž zastávky Nový Malín, zhruba o dva týdny později se pak objevily na trati ze Šumperka na Petrov nad Desnou za zastávkou Vikýřovice a to hned třikrát za jeden den. "Ve dvou případech došlo k rozjetí položených kamenů, ve třetím případě strojvedoucí vlak zastavil a v třímetrovém úseku odstranil pětadesát kamenů," shrnul tehdy Bednařík.

07. 07. 2014 Stavební povolení: Odstranění propadu trat'ové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2014/140707vyhlaska.pdf>)

Stavba bude realizována pouze na pozemcích Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, příp. Českých drah, a.s.. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. Stavba přinese částečné zlepšení technických parametrů železniční infrastruktury. Toto se týká hlavně plynulosti jízdy na upraveném železničním svršku a zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a přechodech vlivem provedených stavebních úprav, které zajistí plynulý a zklidněný přejezd silničních vozidel. Začátek stavby je v km 2,631 za poslední výhybkou Kanínské spojky ve směru staničení a konec v km 17,978 před první výhybkou ŽST Převýšov ve směru staničení. Kolejové úpravy budou realizovány od km 2,631 až do km 17,978 včetně ŽST Choťovice, ŽST Dobšice nad Cidlinou a zastávky Sány, kde budou provedeny úpravy nástupišť. Železniční přejezdy, do kterých zasáhnou stavební úpravy železničního svršku a spodku budou podrobeny stavebním úpravám. Dále budou do zabezpečení přejezdů implementovány nové či repasované dílčí technologické prvky zabezpečení. V TÚ Kanín – Převýšov proběhnou dílčí přeložky kabelových tras. Pro zajištění železničního provozu je v dopravních kolejích v ŽST Dobšice nad Cidlinou a Choťovice instalován elektrický ohřev výhybek.

07. 07. 2014 Lounský Legios získal v Německu kontrakt na dodávku stovky vagonů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/lounsky-legios-ziskal-v-nemecku-kontrakt-na-dodavku-stovky-vagonu-1099357>)

Lounská vagónka Legios dodá do Německa stovku železničních vozů za více než deset milionů eur, tedy přes 270 milionů korun. Kontrakt uzavřela s německým dopravcem Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft (HVLE). Výsypné vozy poputují do sousední země ještě do konce letošního roku. Podle zástupce firmy Michala Donatha Legios v souvislosti s novou zakázkou rozšíří pracovní tým o dalších 150 pracovníků vesměs s vyšší odbornou kvalifikací. Německá společnost HVLE se specializuje na železniční nákladní dopravu v Německu, Česku a Polsku. Legios podobné kontrakty na dodávky kolejových vozidel uzavřel v letošním i minulém roce také ve Francii a Turecku. V roce 2013 překročila jejich celková hodnota částku 80 milionů eur. Zakázky za 400 milionů korun získala vagónka také v Německu a Itálii. Stovku plošinových kloubových vagonů dodala pro společnost GTS a 38 cisteren na přepravu kyseliny sírové vyrobila pro německou firmu On Rail. Mezi klíčové aktivity společnosti patří výroba lokomotiv a železničních vozů, dále opravárenství, modernizace a remotorizace železničních vozů všech značek, včetně renovace historických vozů.

08. 07. 2014 V České Třebové se srazily nákladní vlaky, jeden projel přes zákaz

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/v-ceske-trebove-se-srazily-nakladni-vlaky-skody-jdou-do-milionu-ps3-pardubice-zpravy.aspx?c=A140708_074722_pardubice-zpravy_jpl)

Časně ráno se v České Třebové srazily dva nákladní vlaky. Škoda je téměř čtyři miliony. Podle informací policie byli po nehodě převezeni do nemocnice k ošetření dva muži. Osobní dopravu nehoda neovlivnila. „Nákladní vlak v České Třebové projel odjezdové návěstidlo zakazující jízdu a najel ze zadu do dalšího nákladního vlaku,“ popsal mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal nehodu, která se stala pět minut po čtvrté ráno.



Škoda jsou předběžně vyčísleny na téměř čtyři miliony. „Škoda, který nedovoleně projel odjezdové návěstidlo je 2,5 milionu a na předním vlaku 1,2 milionu korun. Na zbývajících 250 tisíc byla vyčíslena škoda na trati,“ upřesnil Drápal. Po srážce vykolejila lokomotiva vlaku, který nedovoleně projel odjezdové návěstidlo. Zůstala přitom převrácená na pravém boku. Její dva vagony byly poškozeny. Posádku lokomotivy pak museli ošetřit záchranáři. "Dvě osoby jedoucí v nákladním vlaku byly transportovány k lékařskému ošetření do nemocnice. Jejich kolega a strojvedoucí ze stojící nákladní soupravy naštěstí žádné zranění neutrpěli. Dechová zkouška na alkohol byla u obou strojvedoucích s výsledkem negativním," uvedla policejní mluvčí Lenka Vilímková. Následkem srážky utrpělo újmu rovněž pět vozů předního nákladního vlaku. Jak dlouho potrvá oprava kolejí zatím není známo. Podle prvotních informací měla po srážce dokonce vzplát lokomotiva, ale zprávy o požáru Drážní inspekce po šetření na místě vyloučila. „Na osobní dopravu nehoda vliv neměla,“ doplnil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiáš.

08. 07. 2014 Letadlo na kolejích brzdí ekologie (Maglev)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/ekonomika/341605-letadlo-na-kolejich-brzdi-ekologie.html>)

Nová trať rychlovlaku Šinkansen mezi Tokiem a Nagojou, kterou postaví železniční společnost JRC, zkrátí cestu dlouhou 332 kilometrů na pouhých 40 minut. Superexpres snů se na ní bude řídit krajinou hlavního japonského ostrova Honšú téměř rychlostí letadla – až 500 km/hod. I když tato doba je zatím daleko, plány hovoří o jejím zprovoznění v roce 2027, JRC chce s výstavbou začít už letos na podzim. Nicméně projekt se potýká s obrovským problémem: co stavba udělá s životním prostředím.

Ošika se bouří

Vzhledem k rychlosti supervlaku musí být trať co možná nejrovnější, a jakmile bude postavena, bude velmi obtížné, ne-li rovnou nemožné, ji měnit. Stavitelé počítají, že trasa procházející sedmi prefekturami a protínající japonské Jižní Alpy povede z 86 procent podzemím, takže krajinný ráz významněji neovlivní. Výstavba podzemních a horských tunelů ovšem znamená přemístit 56,8 miliónu kubíků zeminy. Se vzniklým dalším odpadem půjde o pohyb hmot o objemu 63,8 miliónu kubíků. To je kubatura 55 tokijských baseballových stadiónů, každý pro 42 tisíc diváků. Navíc se objevují obavy, že by stavba mohla negativně ovlivnit přirozené proudění podzemní vody. JRC už v dubnu vypracovala hodnocení vlivu zamýšlené stavby na životní prostředí. Mnoho obcí ležících podél tratě označilo opatření na ochranu přírody navrhovaná JRC za nedostatečná. Vesnici Ošika v prefektuře Nagano, v níž žije asi tisícovka obyvatel, obklopují zalesněné svahy, přecházející do působivě zasněžených vrcholů. Výstavba tunelů v okolí vytvoří téměř tři milióny kubíků prachu, zeminy, kamene a odpadu. JRC předpokládá, že celostátní silnicí 152 v Ošice projede denně 1 736 plně naložených těžkých nákladních automobilů. Ba co víc, nákladní auta ze čtyř různých pracovišť budou na silnici najíždět nedaleko místní základní školy. „Protože výstavba tratě potrvá 11 let, obávám se, že ve vesnici nebude možné žít,“ řekla listu The Japan Times Juko Šintárová. JRC přitom ve svém hodnocení vlivu na životní prostředí počítá se skládkami v prefekturách Šizuoka a Jamanaši, které pojmu celkem šest miliónů metrů krychlových hmoty, tedy méně než desetinu objemu, který stavba vytvoří. Nejen lidé Ošiky, ale i dalších obcí proto chtějí, aby firma veřejně oznámila, jak s vytěženou hmotou i vzniklým odpadem naloží. „Skládky i recyklační místa se měly vybrat dávno předtím, než se společnost pustila do hodnocení dopadů,“ zlobí se zástupci prefektury Jamanaši.

I voda ohrožena?

Tunely hloubené pro trať navíc mohou přetnout proudění podzemní vody, což by vedlo k poklesu vodní hladiny v tocích na povrchu. I hodnocení vypracované JRC kupříkladu předpokládá, že průtok řeky Oj v prefektuře Šizuoka se sníží o dva metry krychlové za vteřinu. Není divu, že okolní obce se obávají nedostatku vody. Když se v prefektuře Jamanaši zrodila zkušební trať maglevu, tři vodní toky v jejím sousedství zcela vyschly. JRC proto plánuje tři nové pumpy, které by neustále chrtily do řeky Oj podzemní vodu. Problémem je, že ani složité počítačové modely nedokážou úbytek vody

odhadnout, dokud se naposledy nekopne do země. Ministerstvo životního prostředí nemá žádnou páku, která by železniční společnost přinutila učinit opatření poté, co bylo hodnocení vlivu oficiálně ukončeno. JRC přesto slíbila, že vezme připomínky obcí a prefektur v úvahu. „Jakmile výstavba jednou začne, bude nemožné cokoli měnit,“ připomíná Čihiro Cužimura, předseda Japonské společnosti pro ochranu přírody.

Svištěcí raketa

- Vlak se pohybuje na polštáři magnetického pole vytvářeného soustavou supravodivých magnetů
- Jsou zabudovány v trati i ve vlaku Souprava má místo kol speciální systém magnetů včetně lineárních motorů a pohybuje se deset centimetrů nad zemí
- Typová řada superexpresu: Maglev MLX 02
- Testována od roku 1998
- Nejvyšší dosažená rychlost: 581 km/h

09. 07. 2014 Vlaky na letiště v Mošnově vyjedou v dubnu 2015, ale v provizorním režimu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/278819-vlak-na-letiste-v-mosnove-vyjedou-v-dubnu-2015-ale-v-provizornim-rezimu/>)

Moravskoslezský kraj a České dráhy se nemohou shodnout na tom, jaké vlaky by měly jezdit na mošnovské letiště Leoše Janáčka. Dráhy chtějí na nové soupravy miliony navíc, kraj to ale odmítá. Provoz nové železniční trati, která má jako první v Česku vozit pasažéry až k odbavovací hale, tak bude zatím provizorní. Termín zahájení vlakové dopravy v dubnu příštího roku dráhy zřejmě dodrží, oproti původnímu záměru tam ale budou jezdit starší vozy a méně často. Stavba nové železniční trati za 580 milionů korun pokračuje podle plánu, první pravidelné vlaky s cestujícími na letiště v Mošnově u Ostravy by měly vyjet 13. dubna 2015. Původně tam měla jezdit každou hodinu nová linka S4, která měla vést z Havířova přes centrum Ostravy. Místo toho se dráhy a kraj dohodly na kompromisu. Na letiště prodlouží fungující trasu S2 z Mostů u Jablunkova přes Bohumín, která jezdí jen co dvě hodiny se staršími soupravami CityElefant. České dráhy chtějí, aby jim kraj platil po dobu 30 let 4,5 milionu ročně na odpisy dvou až čtyř nových jednopodlažních elektrických jednotek, které chtěly do Mošnova zavést. Kraj, který se s dopravcem zatím nedohodl ani na placení nákladů na vlaky za letošní rok, to odmítá. "České dráhy po nás požadují téměř 900 milionů, což je pro náš rozpočet neúnosné," potvrdil náměstek moravskoslezského hejtmána pro dopravu Daniel Havlík z ČSSD. Také generální ředitel Českých drah České televizi řekl, že důvodem změn jsou peníze. "Zatím jsme se na financování mošnovského projektu s krajem nedohodli. Potřebovali bychom několik milionů, abychom mohli do Mošnova jezdit s novými stroji," řekl šéf Českých drah Daniel Kurucz. Podotkl, že soupravy CityElefant nejsou špatné, ale je to jen náhradní řešení. "Myslím si, že na novou infrastrukturu patří nové vlakové jednotky, zvláště když se jedná o letiště," dodal Kurucz. Hejtmanství taky preferuje nové jednotky, chce však dráhy přimět k tomu, aby peníze na odpisy našly v úsporách. Kvůli těmto rozporům bude zřejmě vlaková doprava na letiště minimálně do konce roku 2015 provizorní.

Letišti Leoše Janáčka se nedaří

Letiště Leoše Janáčka v Mošnově, které patří od roku 2004 Moravskoslezskému kraji, se potýká s nízkým objemem přepravy. Pravidelné lety fungují především do Prahy. Například v roce 2013 letiště přepravilo jen 260 tisíc cestujících, což je ještě o deset procent méně než předloni. Počet cestujících pravidelnými lety stoupl ze 130 tisíc na 170 tisíc. Charterovými lety však loni letělo jen 85 tisíc lidí oproti 152 tisícům v předloňském roce. O téměř 20 procent pokleslo také množství přepravovaného nákladu. Železniční trať by měla podle kraje zvýšit atraktivitu letiště, hejtmanství chce také začít dotovat nízkonákladové lety. Potřebuje k tomu souhlas Evropské komise.

10. 07. 2014 Začala modernizace dalších úseků železničního koridoru za 2,5 miliardy (4. TŽK)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacala-modernizace-dalsich-useku-zeleznicniho-koridoru-za-2-5-miliardy/1100856>)

V Soběslavi byla zahájena modernizace dalších dvou úseků IV. železničního koridoru na trati Ševětín – Horusice a Veselí nad Lužnicí – Soběslav. Přinese zvýšení bezpečnosti a traťové rychlosti, více komfortu pro cestující. Obě stavby přijdou na 2,548 miliardy korun, zhruba polovinu zaplatí EU, řekl

ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Mezi nejdůležitější přínosy obou projektů patří přidání druhé koleje tam, kde dosud chyběla, a především zvýšení traťové rychlosti až na 160 kilometrů za hodinu. V Soběslavi se díky modernizaci dočkají kompletní rekonstrukce nádraží. Stavbaři pro ně vybudují jedno ostrovní a jedno vnější nástupiště, podchod se schodišti a výtahy a také novou technologickou budovu. Dílčí úpravy čekají také železniční stanice Dynín a Horusice. "Na jihočeském koridoru jsme v poslední době zahájili hned několik rozsáhlých staveb. Zatímco dnes se jezdí z Prahy do Českých Budějovic za zhruba dvě a půl hodiny, už za dva roky to bude pouhých 90 minut. Železnice se tak stane i v tomto regionu vážným konkurentem silniční dopravy," řekl ČTK generální ředitel SŽDC Pavel Surý. V traťovém úseku mezi Ševětínem a Horusicemi o délce 4,5 kilometru se v rámci rekonstrukce mostů přihlédne k potřebám životního prostředí. Stavbaři upraví migrační prostupy pod dráhou a vybudují velký mostní objekt pro křížení biokoridoru u Horusických blát. Součástí výstavby na 6,5 kilometru dlouhém úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví bude také posílení bezpečnostních prvků. Stávající železniční přejezdy budou zrušeny nebo nahrazeny mimoúrovňovým křížením. Výjimku tvoří přejezd u zastávky Řípec-Dráčov, který zůstane po dokončení stavby provizorně zachován. Stavební práce dále zahrnují modernizaci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, dispečerské řídicí techniky a trakčního vedení.

Modernizace úseku Ševětín – Horusice za 997,486 milionu korun je spolufinancována Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to částkou 655,442 milionu korun. Zbývající peníze z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury. Stavební práce by měly být dokončeny do konce roku 2015. Také modernizace úseku Veselí nad Lužnicí – Soběslav za zhruba 1,55 miliardy korun je podpořena Evropskou unií, a to 773,784 milionu Kč. Stavba má být hotová do srpna příštího roku. Modernizované úseky jsou součástí IV. tranzitního železničního koridoru z Děčína přes Prahu a České Budějovice na státní hranice s Rakouskem v Horním Dvořišti. Vedle dokončení dnes zahájených staveb zbývá modernizovat už jen úseky Votice – Sudoměřice a Nemanice – Ševětín.

10. 07. 2014 Leo Express plánuje expanzi na východ

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-planuje-expanzi-na-vychod-1100378>)

Železniční dopravce Leo Express podnikatele Leoše Novotného chce proniknout na východní trhy. Po již dohodnutém vstupu na Slovensko plánuje příští rok Polsko, ve výhledu je i Rumunsko, Maďarsko nebo pobaltské státy. Novotný ovšem na trhy nepůjde stoprocentně na své riziko. Hledá partnery, jimž udělí franšizy. Novotný plány odtajnil v rozhovoru pro pondělní vydání týdeníku Euro. „Místním partnerům, kteří mají peníze a kontakty, udělíme zbraň jménem Leo Express. Předáme jim naše procesní i počítačové systémy, dodáme jim vlaky, zaplatíme 85 procent projektu a bude to jejich firma. Následně od nich očekáváme poplatky z tržeb,“ plánuje Novotný. Firma si od nových trhů slibuje zisky, které kvůli cenové válce nemá na tuzemské trati mezi Prahou a Ostravou. Linku mimochodem od prosince prodlužuje až do Košic.

Polsko v příštím roce

Druhý trh, kam chce Leo Express po Slovensku vkročit, bude Polsko. Jednání s partnery už probíhají, není ovšem ještě jasné, zda firma systém franšizy uplatní hned v tomto případě. Do Polska už chtěl podnik vstoupit už před dvěma roky – provoz měl zahájit na trati z Varšavy do Poznaně, z polského hlavního města pak měly černé vlaky jezdit i do Katovic nebo Krakova. Proti byly ale polské úřady, situaci také provázela nepřilíš povedená emise dluhopisů, které Leo Express nevyužil a investorům vrátil. Nyní by peníze na expanzi chtěla firma získat prodejem akcií. „Pro Polsko plánujeme rok 2015, měsíc ale neprozradím. Když se to nepovede, budeme o to usilovat dál, nevzdáme se. Peníze máme, dokončujeme vstup investora,“ řekl Novotný. Leo Express na český trh vstoupil předloni v listopadu. Loni prohloubil ztrátu na 159 milionů korun z 85,6 milionu v roce 2012. Do ztrát firmu táhnou hlavně úroky z úvěrů. Novotný už dříve řekl, že pro letošní rok předpokládá zisk před zdaněním a odpisy 60 milionů Kč, celkově ale bude firma stále ve ztrátě.

11. 07. 2014 Porucha vedení a zabezpečení ochromila koridor mezi Prahou a Moravou (Praha-Běchovice – Úvaly)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/porucha-trakcniho-vedeni-vlaky-praha-kolin-f2b-domaci.aspx?c=A140711_085523_domaci_hv)

Po 18 hodinách se podařilo opravit trakční vedení mezi stanicemi Praha-Běchovice a Úvaly, které jsou na hlavním železničním tahu mezi Prahou a Moravou. Kvůli stržené troleji bylo několik desítek vlaků

odkloněno a další výrazně zpožděny. Odpoledne však vlaky zastavila další závada, tentokrát na zabezpečovacím zařízení. Za výpadek zabezpečení může odpolední bouřka. Kolem 16:00 se tak provoz na trati zastavil v obou směrech, řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. „Naši zaměstnanci momentálně zjišťují, zdali jde jen o výpadek způsobený bouřkou, nebo zdali byl přerušený kolejový obvod,“ uvedl Illiaš s tím, že podle rozsahu závady se bude odvíjet i délka přerušení provozu. Podle informací na webu Českých drah se provoz v uvedeném úseku po zprovoznění obou kolejí postupně rozjíždí, některé vlaky ale mohou mít zpoždění. Trať přitom byla uzavřena kvůli spadlé troleji již od dnešního rána do zhruba 14:00. Příčinou poruchy bylo podle SŽDC prasklé kotevní lano, které drží trolej. Závada způsobená pravděpodobně únavou materiálu poškodila elektrické vedení zhruba na desetikilometrovém úseku. „Provoz na druhé koleji byl obnoven ve 13 hodin a 41 minut,“ řekl iDNES.cz Illiaš.

Závada omezila několik desítek spojů

Omezení provozu se dotklo několik desítek vlaků. Podle propočtů SŽDC bylo zpožděno na 40 vlaků. „Ze strany Českých drah bylo odřeknuto 12 osobních vlaků,“ upřesnil Illiaš. Porucha se stala ve čtvrtek kolem 20. hodiny. Trakční vedení se prověsilo téměř k zemi. Během pátečního dopoledne vlaky jezdily jen po první traťové koleji, sudé vlaky, tedy spoje ve směru na Prahu, byly odkloněny přes Kolín a Nymburk. Mluvčí RegioJetu Petra Nováková upřesnila, že je stržena trolej v délce 800 metrů. „Jedná se o úsek s probíhající rekonstrukcí tratě, kde jsou v provozu s omezením rychlosti dvě ze tří kolejí,“ popsala Nováková. Provoz byl omezen v úseku tratě Běchovice - Úvaly. Porucha měla vliv na dopravu na hlavním železničním koridoru mezi Prahou a Kolínem, která spojuje Čechy s Moravou.

Dopravci hlásí zpoždění až 40 minut

Porucha se dotkla desítek spojů. "Je to nejzatíženější a nejméně frekventovaný úsek, přes který projíždějí desítky, možná stovky vlaků," upřesnil mluvčí Českých drah. Asi deset spojů bylo zkráceno. "Jsou to spoje z Berouna přes centrum Prahy, které pak nejely z Běchovic do Úval," dodal. Náhradní dopravu dráhy nezaváděly, cestující mohli v Běchovicích přestoupit na vlak směrem do Kolína, který měl jen malé zpoždění. „Dálková doprava byla odkloněna přes Lysou nad Labem a Nymburk,“ řekl mluvčí drah. Podle webu ČD bylo zpoždění vlaků jedoucích po odklonové trase 15 až 25 minut. S podobným časem počítali i soukromí dopravci. „Odklon se dotkl čtyř spojů, nejdelší zpoždění bylo 40 minut,“ uvedla Petra Valentová, mluvčí Leo Express. „Odpolední spoje již pokračují podle jízdního řádu, všem cestujícím, kterých se zpoždění dotklo, se omlouváme,“ dodala. „RegioJet odklonil své spoje na trati ve čtvrtek večer. V pátek jezdí všechny sudé spoje vlaků RegioJet na trati Žilina – Havířov – Ostrava – Praha ze stanice Kolín do Prahy odklonem přes Nymburk a Lysou nad Labem,“ uvedla Petra Nováková s tím, že toto se týká devíti spojů dopravce. Další devět souprav mezi Prahou a Žilinou projíždí místem závady. Nováková také uvedla, že zpoždění činilo 15 až 30 minut a dopravce se za něj omlouvá.

Úsek je častým terčem zlodějů

Příčinou poruchy jsou povolená napínací lana. Zda k tomu došlo únavou materiálu, poškozením při rekonstrukci tratě, či zapracovali zloději, zatím nikdo neupřesnil. Faktem je, že mezi Běchovicemi a Úvaly se zloději činí často. „Máte pravdu, že tento úsek se zdá trochu začarovaný. Většinou tam dochází k výpadku zabezpečovacího zařízení, a to je skutečně z důvodu krádeží. Zloději tam berou měděné kabely nebo relé,“ popsal Illiaš. SŽDC proto tam, kde to šlo, dala masivnější zámky a místa častých krádeží osadila kamerami. Ani to ale dalším krádežím zcela nezabrání.

15. 07. 2014 Šumava slibuje velký souboj železničních dopravců (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sumava-slibuje-velky-souboj-zeleznicnich-dopravcu-1101144>)

Záměr Jihočeského kraje vypsát soutěž o tři pošumavské lokálky vzbudil mezi dopravci rozruch. Schyluje se tak zřejmě k dosud největšímu železničnímu klání. Účast v tendru láká zavedené dopravce i ty, kteří své místo na výsluní teprve hledají. „Ano, máme zájem o účast ve výběrovém řízení,“ říká obchodní ředitel Arriva Transport ČR Jiří Nálevka. Arriva se dlouhodobě snaží o expanzi na tuzemské dotované železnici. Její výhodou může být, že své motoráky už české veřejnosti předvedla v Praze a středních Čechách. Pod dotační deštník se ale nedostala a provoz ukončila. Díky koupí Veolia Transport jezdí Arriva alespoň na obecní železnici v údolí říčky Desné v jesenickém podhůří. Na šumavský tendr zbrojí i dosud výhradně autobusový dopravce ČSAD Jihotrans. Dopravní gigant nedávno koupil vlakovou firmu GW Train Regio, která provozuje dotované lokálky ve čtyřech krajích na severu republiky. Rozšíření do jihočeského pohraničí by mohlo být logickým

krokem. Pozadu nechtějí zůstat ani Leo Express a RegioJet. Jejich vlaky jezdí na ostravské trati bez dotací a stále se jim nedaří generovat zisk. Firmy se proto netají zájmem o dotované spoje, které už RegioJet provozuje na jižním Slovensku. „Máme zájem zúčastňovat se soutěží v železniční dopravě, ať již vypsanych státem či kraji,“ uvedla mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. Obě firmy ale se zásadním prohlášením čekají až na konkrétní podmínky soutěže. Majitel RegioJetu Radim Jančura například vyjádřil obavu, že se kraj spokojí s ojetými vozy. Ty ale nejsou na trhu k sehnání, což zvýhodní firmy, které je už vlastní. A budou moci nabídnout nižší cenu. Zájem o Šumavu potvrzuje i nejnovější přírůstek na českém dopravním trhu, společnost National Express. „Předpokládáme, že se zúčastníme,“ řekl výkonný ředitel Jan Paroubek. National Express se stejně jako Arriva může opřít o zázemí nadnárodní firmy, sehnat vlaky tak pro ně nebude problém. V žádném případě nelze odepisovat ani České dráhy, pro které by byla ztráta malebných šumavských lokálek hořkým soustem.

Velká šumavská soutěž

Jihočeský kraj chce tendr na provoz na třech pošumavských tratích vypsát v nejbližších dnech, předběžné informace už zveřejnil v elektronickém věstníku. Odhadovaná hodnota celkové dotace na 15 let je 2,25 miliardy korun, což ze soutěže činí největší klání v historii kraje. Konkrétně jde o tratě České Budějovice – Černý Kříž, Strakonice – Volary a Čičenice – Volary – Nové Údolí. Vítěz tendru vyjede nejdříve v prosinci 2016.

15. 07. 2014 Nové nádraží v pražské Hostivaři bude stát miliardu, postaví ho Viamont

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/viamont-postavi-novou-zastavku-v-hostivari-fmm-/praha-zpravy.aspx?c=A140715_120843_praha-zpravy_bur)

Ústecká firma Viamont postaví za téměř miliardu korun novou železniční zastávku v pražské Hostivaři. Vyplývá to z Věstníku veřejných zakázek. V investici bude zahrnuta také modernizace kolejiště v délce dvou kilometrů. Zastávku v Hostivaři za 979 milionů korun bez DPH provede sdružení firem vedené společností Viamont DSP ve spolupráci s firmami Eurovia CS a GJW Praha. Vzniknout má nová výpravní budova a dvě ostrůvková nástupiště v kolejišti. Součástí bude také podchod. Současná nádražní budova má po opravě sloužit jinému účelu. „Je to pro nás určitě důležitá zakázka v hlavním městě, která bude na očích,“ řekl iDNES.cz šéf public relations firmy Richard Bauer. Podle věstníku je navržena také rekonstrukce kolejiště v celkové délce více než dvou kilometrů včetně kabelového vedení do sousedních stanic Vršovice a Malešice. „Podle platného harmonogramu by základní stavební práce měly být hotovy do konce roku 2015, dokončení je plánováno na konec května 2016,“ uvedl obchodní ředitel společnosti pro oblast Morava Petr Ondrášek.

Stavba je součástí modernizace pražského železničního uzlu, který propojuje pražské hlavní nádraží na čtvrtý železniční koridor vedoucí přes České Budějovice do Rakouska. Pro stavbu se počítá s využitím evropských dotací z Operačního programu doprava. Na první stavbu podle plánů Správy železniční dopravní cesty naváže druhý projekt, v jehož rámci bude modernizováno spojení ve směru na hlavní nádraží až k vinohradskému tunelu, který počítá například se zrušením málo využívané strašnické zastávky a vznikem dvou nových zastávek Eden a Zahradní Město. Rozpočet rekonstrukce celého pražského úseku čtvrtého koridoru přesahuje šest miliard korun.

16. 07. 2014 Unipetrol dodá Českým drahám naftu za téměř sedm miliard (6,7 mld. Kč/234 mil. l/3 roky)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/unipetrol-doda-ceskym-draham-naftu-za-temer-sedm-miliard-1101600>)

Společnost Unipetrol RPA dodá Českým drahám motorovou naftu za 6,7 miliardy korun. Dopravce očekává, že za tříleté období odebere 234 milionů litrů paliva pro dieselové lokomotivy. Cena kontraktu není stanovena definitivně, protože bude záviset na skutečně odebraném množství paliva. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského bude odebrané množství patrně o něco nižší. Uváděná hodnota je stanovena jako maximální množství a obsahuje i rezervu. Unipetrol drahám dodával motorovou naftu i v minulém období, a to od roku 2011. Tehdy to bylo 270 milionů litrů za zhruba sedm miliard korun. Současný kontrakt platí od letošního července do konce června 2017. Zatímco elektrickou energii nakupují České dráhy pro všechny ostatní dopravce na tuzemské železnici, palivo si zajišťuje každá společnost samostatně. V současnosti České dráhy poptávají na následující dva roky elektrickou energii za téměř 3,4 miliardy korun.

16. 07. 2014 Jindřichohradecké úzkokolejky jsou v insolvenční dluží miliony

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jindrichohradecke-uzkokolejky-v-insolvenci-fmq/-eko-doprava.aspx?c=A140716_143903_eko-doprava_fih)

Krajský soud v Českých Budějovicích zahájil insolvenční řízení se společností Jindřichohradecké místní dráhy. Úzkokolejky podle návrhu dluží trojici dodavatelů v čele s výrobcem signalizace AK signal Brno přes 4,1 milionu korun. V problémech se soukromé dráhy ocitly už loni. Návrh podal výrobce signalizace AK signal Brno, projektová firma SUDOP Praha a společnost VHC Trade, která prodává traťovou mechanizaci. Insolvenční řízení běží od 16. července, pohledávky zatím nepřihlásila žádná další firma. "Až se s informacemi seznámím, tak se vyjádřím," řekl překvapeně Boris Čajánek, který je předsedou představenstva jindřichohradeckých drah.

Podle záznamů v insolvenčním návrhu úzkokolejky společnosti AK Brno dluží přes 1,9 milionu korun za výstavbu železničních přejezdů a osvětlení nástupiště dopravny Křeč. Dluhy vznikly na zakázkách v ceně přes 14 milionů korun. Smlouvy obě firmy uzavřely loni na podzim. SUDOP prováděl projekční práce za 6,6 milionů korun a přihlásil pohledávku za 2,2 milionu korun. VHC Trade má pohledávky za 73 tisíc korun za provedení servisních a montážních prací a dodávku náhradního dílu. Závazky jsou po splatnosti déle než měsíc a věřitelé proto navrhli úpadek.

Soukromé dráhy měly problémy už loni, kdy firmu opustil jeden ze zakladatelů a provozní ředitel Jan Hruška. "Osobně jsem nespokojen s ekonomickou situací ve společnosti, s nedobrou atmosférou uvnitř firmy, jakož i se směrem jejího dalšího vývoje," řekl tehdy MF DNES. Firma už tehdy nesplácela některé závazky včas. Podle zdrojů MF DNES společnost loni začala s postupným prodejem majetku a věnovala se byznysu, který s železnicí vůbec nesouvisí. Chtěla například provozovat kavárnu v centru Jindřichova Hradce. Úzkokolejky měly přitom koncem loňska šanci na získání evropských dotací na projekt modernizace za více než půl miliardy korun. Dotace už nyní tvoří většinu příjmu dopravce. Na provoz vlaků přispívá miliony Jihočeský kraj a Kraj Vysočina. Firma také oznámila plán vyjet s modernizovanými motorovými vozy.

17. 07. 2014 Někdejší Legios má naději, věřitelé ho neposlali do konkurzu

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/legios-muze-dal-vyrabet-Osd-/usti-zpravy.aspx?c=A140717_2082824_usti-zpravy_hrk)

Firma Heavy Machinery Services (bývalý Legios), která je v úpadku, neskončí v konkurzu. Šanci jí dali věřitelé, kteří nařídili reorganizaci. Firma tak může dál vyrábět pod podmínkou, že bude šetřit a postupně splácet své závazky. O tom, jaký bude další osud zadlužené firmy, rozhodoval věřitelský výbor tento týden. V úvahu připadala právě reorganizace či konkurz. Výbor nakonec kývl na reorganizaci, což pak posvětil i českobudějovický krajský soud (celá společnost sídlí v Českých Velenicích na jihu Čech, závod má také v Lounech). "Věřiteli byla odsouhlasena jako řešení úpadku reorganizace," potvrdil Josef Šimek, soudce zabývající se insolvenčním řízením. Firma má nyní 120 dnů na to, aby připravila reorganizační plán, který by měl obsahovat i to, jak se finančně vyrovná s věřiteli. "Jak bude konkrétně reorganizace vypadat, je nyní předčasné, návrh budou projednávat věřitelé," dodal Šimek.

Vagonka se do velkých problémů dostala loni na podzim, kdy podala návrh na insolvenční řízení Všeobecná úvěrová banka kvůli více než dvousetmilionové pohledávce. Společnost se v průběhu půl roku několikrát přejmenovala a na jaře soud vyhlásil její úpadek. Pohledávky do řízení přihlásilo 322 věřitelů v celkové výši 3,285 miliardy korun.

Firma už propustila přes polovinu zaměstnanců

Ještě před soudním rozhodnutím o reorganizaci společnost soudu zaslala zprávu o již přijatých úsporných opatřeních a stavu hospodaření. Z ní vyplývá, že došlo k výraznému snížení zaměstnanců z 1 160 na 535. Zbylým pracovníkům byly sníženy mzdy o 15 %. Firma se navíc rozhodla dále omezovat výrobu v jedné ze svých tří stávajících poboček, v Horním Slavkově. Původně čtvrtá továrna v Českých Velenicích pak už byla zcela uzavřena. Loun by se podle posledních informací utlumení výroby nemělo týkat, stejně tak Nymburku. Udržení závodů v Lounech a Nymburku pomáhá fakt, že i přes finanční potíže se podniku daří získávat zahraniční zakázky. Uzavřel kontrakt s dopravcem Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft. "Celkový objem kontraktu přesahuje 10 milionů eur (asi 275 milionů korun). Do Německa dodáme ještě do konce roku 100 výsypných vozů typu Faccns na přepravu sypkých materiálů," řekl Michal Donath, mediální zástupce firmy. Podle něj bude nutné v souvislosti s novou zakázkou dokonce rozšířit pracovní tým firmy o dalších 150 lidí vesměs s vyšší odbornou kvalifikací. "Nový kontrakt znamená také zvýšení sociálních jistot pro zaměstnance Legiosu i jejich rodiny," dodal Donath.

20. 07. 2014 Protesty lidí zabraly. Na trať do Jablonného vyjedou také osobní vlaky (Liberec – Jablonné v Podještědí)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/vlaky-se-vrati-na-trat-mez-libercem-a-jablonnym-v-podjestedi-p5k-/liberec-zpravy.aspx?c=A140718_144244_liberec-zpravy_tm)

Od pátku 1. srpna začnou na trati mezi Libercem a Jablonným v Podještědí vedle rychlíků jezdit i čtyři páry osobních vlaků. Kraj tak vyslyšel protesty lidí z Kryštofova Údolí, Noviny, Rynoltic a dolní části Křižan a Zdislavy, kteří vlaky využívali a za jejichž návrat sepsali před časem i petici. „Lidé, kteří jezdí na směny z Českolipska do Liberce, se těžko dostávají do práce. Navíc, do jindy oblíbených míst zajíždí méně turistů a hlavně cyklistů, protože autobusy nepoberou kola,“ nechal se slyšet člen petičního výboru Karel Paleček z Křižan. Od srpna se situace zlepší. „Vybrali jsme ranní a odpolední spoje, kterými se lidé dostávají do práce a z ní, ale i dopolední, aby se turisté mohli jezdit na výlety do Kryštofova Údolí, Křižan nebo do Lvové pod hradem Lemberk,“ komentoval novinku Otto Pospíšil ze společnosti Korid KL s tím, že ještě v srpnu budou společně s vlaky jezdit i autobusy ve stejném rozsahu jako dosud. V září se ale jízdní řád o něco změní. „Odstraníme souběhy vlaků a autobusů,“ upřesnil Pospíšil.

Všechny vlaky na trati nahradily v červnu loňského roku náhradní autobusy, protože kus trati u Křižan smetla blesková povodeň. Letos v červnu se na ni vrátily rychlíky a jeden spěšný vlak. Osobní vlaky měly začít jezdit nejdříve v polovině prosince s velkou změnou jízdních řádů. Na velkou opravu trati u Křižan měla na podzim navázat oprava trasy z Karlova pod Ještědem do Liberce. Její termín se ale posunul.

Jsme spokojeni, ale mohly by jezdit všechny spoje

„Jedná se o středně těžkou opravu kolejového svršku, pražců a náspu v řádu stovek milionů, na kterou chceme žádat o příspěvek z Evropské unie. Žádost musíme perfektně připravit, proto jsme termín opravy posunuli na 1. čtvrtletí příštího roku,“ vysvětlil mluvčí Správy železniční dopravní cesty České republiky Marek Illiáš. „Kdy přesně budeme opravovat, bychom měli vědět v září nebo v říjnu.“ Obnovení spojů si pochvaluje starosta jedné z rebelujících obcí, Kryštofova Údolí, Pravoslav Svačina. „Je to dobrý krok ze strany kraje. Ideální by bylo, kdyby se na trať vrátily všechny spoje, ale i tak jsme spokojeni,“ řekl. Na to, že v obci nezastavovaly vlaky, dopláceli i údolští provozovatelé atrakcí pro turisty. „Určitě je to znát, návštěvnost hodně klesla. Otázka je, jak dlouho potrvá, než si lidé zase zvyknou, že vlaky jezdí,“ poznamenala Tereza Michálková z Domu řemesel, který pořádá výstavy a akce pro návštěvníky Údolí. „Škoda, že vlaky nebudou jezdit už 26. a 27. července, kdy se koná tradiční Údolská pout.“ Vedle prosincového kompletního návratu „osobáků“ by měly zůstat i některé autobusy pro ty, kteří mají vlak daleko. „Hlavně lidé ze Žibřidic budou rádi, protože museli šlapat pěšky do Křižan nebo do Zdislavy,“ řekla Eliška Nováková z obecního úřadu v Křižanech. Se srpnovou změnou jízdních řádů by měli lidé na trati cestovat komfortněji. Začnou po ní jezdit moderní aerodynamické vozy typu RegioShark.

20. 07. 2014 Kozí dráha by se mohla úplně obnovit, kraj uvažuje o převzetí (Děčín – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/ustecky-kraj-chce-prevzit-kozi-drahu-dsd-/usti-zpravy.aspx?c=A140718_110457_usti-zpravy_hrk)

Krajská samospráva zvažuje, že by převzala oblíbenou Kozí dráhu a platila její provoz. Jezdilo by se po ní až do Duchcova, celá trať by fungovala jako turistická atrakce. Nápad by mohl ale ztroskotat na tom, že kraj od státu žádá, aby opravil zbytek kolejí. Na trati nyní jezdí vlaky jen o letních prázdninách o víkendech. Vyjíždějí z Děčína, ale končí kvůli rozkradeným kolejím už na zastávce v Telnici. Provoz zajišťuje město Děčín společně se všemi obcemi ležícími na trati, přispívá na něj i Ústecký kraj. A právě ten přemýšlí o tom, že by železnici převzal úplně. „Je zde varianta, že kraj, za peníze ušetřené na základní dopravní obsluhu, trať převezme a bude ji objednávat ze svého rozpočtu,“ nastínil krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek (KSČM). „Měla by to být nostalgická doprava za významnými turistickými cíli,“ řekl Komínek. Předpokládá, že vlaky by jezdily o víkendech, o svátcích a jiných příležitostech.

Vlaky po Kozí dráze by mohly jezdit až do Duchcova

Problém je v tom, že úsek z Telnice do Oldřichova na Teplicku je od roku 2007 zavřený a trať chátrá. „Na její obnovu bude třeba asi 15 milionů korun,“ připomněl náměstek děčínského primátora Pavel

Sinko (ČSSD). Větší finanční podpora od kraje je dle jeho soudu rozhodující. Samospráva pak bude mít větší páku na stát, aby zbytek železnice opravil. „Kdyby se provoz rozšiřoval, žádali bychom opět Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) o zprovoznění úseku mezi Telnicí a Oldřichovem,“ doplnil Sinko. Oldřichovem by však cesta vlakem končit neměla. „Chtěli bychom, aby Kozí dráha jezdila až do Duchcova,“ řekl krajský radní Komínek. Nový dopravce by podle plánů kraje jezdil po trati pět let, v návrhu jízdních řádů jsou čtyři páry spojů denně.

Každý den ne

Správce kolejí reagoval na nabídku rezervovaně. „SŽDC by o otevření mohla uvažovat za předpokladu, že by se kraj zavázal k dlouhodobé objednávce, minimálně deset let, která by zahrnovala pravidelnou, tedy denní osobní dopravu,“ odpověděl Marek Illiaš ze SŽDC. Investici do zprovoznění vidí značně dražší, podle něj vyjde na 120 milionů. Možnost, že by vlaky jezdily každý den, ovšem Komínek vyloučil. „Ve všedních dnech by se nejezdilo, nevyplatilo by se to. Těžko budeme dělat dopravní obslužnost historickými vlaky, tímto směrem jít nechceme,“ reagoval Komínek. Dodal, že další možnou variantou je udržení současného stavu, kdy město Děčín žádá Ústecký kraj o příspěvky na provoz z Fondu Ústeckého kraje. Pokud by se záměr plného zprovoznění nepodařilo naplnit a trať by nakonec zanikla, je zde i možnost jiného naplnění. Děčínský radní Vlastimil Pažourek (VPM) míní, že by po tělese dráhy mohla vést cyklostezka. „Nemusela by se kvůli tomu budovat nová infrastruktura,“ dodal Pažourek.

21. 07. 2014 Šéf drážního úřadu Hanuš byl odvolán

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sef-drazniho-uradu-hanus-byl-odvolan-1103317>)

Ministr dopravy Antonín Prachař odvolal šéfa Drážního úřadu Jiřího Hanuše. Ten tak ve funkci vydržel necelý rok – loni v říjnu ho na post, kde nahradil Pavla Kodyma, dosadil tehdejší ministr dopravy Zdeněk Žák. Podle Prachaře je důvodem odvolání takzvané Prohlášení o dráze vydané Drážním úřadem. „Dnes jsem o tomto problému jednal a během rozhovoru, aniž by pan Hanuš tušil své odvolání, sám zmínil úvahy o odchodu z výkonné funkce s ohledem na zdravotní stav,“ řekl serveru E15.cz bez dalších podrobností Prachař.

Prohlášení o dráze se vydává na každý rok, mimo jiné jsou v něm stanoveny za použití kolejí. A podle informací E15 Hanušův Drážní úřad výrazně a bez konzultace s ministerstvem zasáhl právě do cen, a to ve prospěch nákladní dopravy. Ty chtěl od příštího roku snížit až na úroveň osobní dopravy, čímž by státní Správa železniční dopravní cesty přišla o zhruba 1,2 miliardy korun. A to se ministerstvu nelíbilo. Háček je navíc skryt i v tom, že by nové ceny paradoxně uškodily ČD Cargu. Navrhovaný ceník totiž nepočítal se slevami pro takzvané jednotlivé vozové zásilky, které vozí pouze ČD Cargo a stát je nedávno zvýhodnil výraznou slevou. Prohlášení o dráze by tak nahrálo především takzvaným uceleným vlakům, jaké vedle ČD Carga vozí například konkurenční AWT. Drážní úřad je důležitou složkou dopravní infrastruktury, má na starost například homologaci a schvalování technické způsobilosti vozidel.

21. 07. 2014 Dráhy nebudou muset vyplácet náhrady při delším zpoždění vlaku

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-nebudou-muset-vyplacet-nahrady-pri-delsim-zpozdeni-vlaku/1104299>)

Železniční dopravci zřejmě dalších pět let nebudou muset vyplácet náhrady při zpoždění vlaku delším než hodinu. Senátní výbory pro dopravu a ústavně-právní to podpořily. Prodloužení výjimky z evropského nařízení až do roku 2019 dopravcům uleví i od některých dalších povinností. Senát o výjimce rozhodne tento týden. Výjimka z unijního nařízení měla skončit letos v prosinci. Poslanci ji prodloužili v rámci vládní novely drážního zákona. Zdůvodnili to tím, že dopravci nemají šanci ovlivnit vznik zpoždění zejména kvůli stavební činnosti na tuzemských tratích. Nařízení Evropského parlamentu z roku 2007 ukládá dopravcům na železnici mimo jiné, aby v případě zpoždění nad 60 minut vraceli cestujícím 25 až 50 procent jízdného. Při zpoždění nad 60 minut už by dopravce musel zdarma zajistit občerstvení, ubytování a náhradní dopravu. I toto opatření by návrh o pět let odsunul. Výjimka se týká i poskytování informací o mezinárodních cestách, které by musel dopravce poskytovat ve všech prodejních místech. To by údajně znamenalo nutnost enormního proškolení personálu.

Vládní novela drážního zákona by měla nově stanovit, že rozhodnutí Drážního úřadu bude nově posuzovat soud, a nikoli jako dosud ministerstvo dopravy. Pokud nebude některý ze subjektů

souhlasit s rozhodnutím úřadu, bude moci podat pouze žalobu k soudu. V praxi se to týká především prohlášení o dráze, přidělování kapacity dopravní cesty, spory při uzavírání smluv mezi provozovatelem dráhy a dopravcem nebo řízení o dočasném omezení a zastavení drážní dopravy.

22. 07. 2014 Železniční dopravci zaplatí, i když nevyjedou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-dopravci-zaplati-i-kdyz-nevyjedou-1103526>)

Železniční dopravci budou příští rok platit státu za použití kolejí, i když jejich vlak v domluvený čas nevyjede. Nově zavedenou sankci potvrdilo přes protesty přepravních firem ministerstvo dopravy. Úřadu jde hlavně o to, aby dopravci zbytečně neblokovali místo na přetížených tratích. „Správně železniční dopravní cesty vznikají náklady i v případě, že firma kapacitu zamluví, ale nevyužije. Jde navíc o ušlou příležitost, protože SŽDC mohla kapacitu prodat jinde,“ zdůvodnil krok mluvčí MD Tomáš Neřold. Stát tak přichází o desítky milionů korun. Dopravci se tak musejí připravit na mnohem lepší plánování jízd a zvýšené náklady.

Celý záměr vznikl hlavně kvůli přetlaku vlaků na koridorech, především z Prahy do Ostravy a Brna. Správa železnic ale sankci hodlá uplatňovat plošně na všech tratích i na zapadlých lokálkách. „Je to problém poměrně zásadní,“ uvedl majitel společnosti ailway Capital Jan Šatava. Osobní spoje se totiž zamlouvají na celou dobu platnosti jízdního řádu, kraje či obce ale mohou o jejich zrušení rozhodnout kdykoli během roku. Dopravci pak zbudou oči pro pláč, když bude muset splatit za své „nejízdy“. Problém bude mít podle Šatavy i nákladní doprava, která musí být z principu operativní. Sankce ve výši deset korun za vlakový kilometr měli dopravci platit už letos, soud ale vybírání pozastavil. SŽDC nyní musí na popud ministerstva dopravy pokutu snížit, aby nepřesahovala poplatek za skutečně provedenou jízdu.

23. 07. 2014 Vlaky Leo Expressu bude řídit pětadvacetiletá strojvedoucí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-leo-expressu-bude-ridit-petadvacetileta-strojvedouci/1105168>)

V den svých pětadvacátých narozenin se Heleně Záleské splní sen a vyrazí poprvé coby strojvedoucí vlakem z Prahy do Bohumína. Stane se tak jednou ze tří žen, které tuto profesi v Česku vykonávají. Na spojích Leo Expressu bude první strojvedoucí jezdit od úterý 29. července. ČTK to sdělila mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. "Od malička jsem byla vláčky fascinovaná. Rodiče mě v tom ale nikterak nepodporovali, i proto jsem na střední a následně vysoké škole studovala ekonomii. Během té doby jsem se k vlakům dostala alespoň jako stevardka a dále svůj zájem a znalosti o vlacích prohlubovala. Jakmile se pak otevřela možnost zapojit se do výcvikového programu a stát se strojvedoucí, neváhala jsem ani minutu," uvedla Záleská. Záleská složila 8. července zkoušky, kterým předcházela dvouletý výcvik. Podle ředitele provozu Václava Henzla se společnosti zamlouvalo dát příležitost ženě. "Helena je velice rozvážná a zodpovědná, což je pro práci strojvedoucí důležitý předpoklad," dodal.

Na českých kolejích vlaky doposud řídily jen dvě ženy. Jedna jezdí s nákladním vlakem u společnosti ČD Cargo, druhá s osobním vlakem u Českých drah. Vlaky RegioJetu řídí zatím pouze muži.

24. 07. 2014 Megalomanské plány Číny: potáhne železnici k Indii a Nepálu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/megalomanske-plany-ciny-potahne-zeleznici-k-indii-a-nepalu-1104311>)

Čína hodlá do roku 2020 rozšířit železnici spojující Tibet se zbytkem země až k hranicím Indie, Nepálu a Bhútánu. Informoval o tom státní čínský list Global Times, který ale neuvedl žádné další podrobnosti. Čína zahájila provoz železniční linky do hlavního města Tibetu Lhasy v roce 2006. Trať míjí malebné ledové vrcholky hor a místy stoupá až do výšky 5 000 metrů nad mořem. Peking železnici propagoval jako další součást snahy o posílení rozvoje Tibetu. Kritici, včetně exilových Tibetanů a skupin na ochranu lidských práv, uvádějí, že trať podpořila příliv dlouhodobých migrantů, kteří ohrožují tibetskou kulturu a víru. Před plánovaným rozšířením železnice se příští měsíc formálně otevře prodloužení stávající trasy do Šigatse, tradičního sídla druhého nejvyššího představitele tibetského buddhismu pančenlamy. Tato trasa se má v období 2016 až 2020 prodloužit dvěma směry – jeden povede k hranicím Nepálu a druhý k hranici s Indií a Bhútánem.

Vysoké náklady

Čína o této možnosti uvažuje už dlouho, ale nesnadnost podobné stavby a náklady ve skalnaté a odlehle oblasti zatím pokaždé plány na prodloužení železnice odsunuly. Čínská komunistická armáda obsadila Tibet v roce 1950. O devět let později tibetský duchovní vůdce dalajlama uprchl po nezdařeném povstání do exilu v Indii, kde pobývá dosud.

24. 07. 2014 Prachař chce utratit miliony za noční vlak do rodného Přerova

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pracharuv-nocni-vlak-do-prerova-dnj-eko-doprava.aspx?c=A140724_120057_eko-doprava_neh)

České dráhy chtějí od prosince zrušit kvůli malé vytíženosti půlnoční vlak Excelsior z Prahy do Košic, část Moravy ale o noční spoj z Prahy nakonec zřejmě nepřijde. Ministr dopravy Antonín Prachař chce totiž od prosince zavést noční spoj mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště. Zastavoval by například v Pardubicích, Olomouci nebo Přerově, kde Prachař bydlí. Ministerstvo by si ho, stejně jako většinu dálkových vlaků u nás, objednalo a doplácelo jeho ztrátu. Dosud ministerstvo platí drahám v průměru 128 korun za ujetý kilometr, v případě spoje do Starého Města tak mohou dráhy zaplatit ročně 30 milionů korun. Ministerstvo zatím čeká, kolik za vlak budou Dráhy chtít. „České dráhy jsou samozřejmě připraveny všechny dodatečně objednané vlaky zajistit. Aktuálně chystáme kalkulaci na tyto spoje a zítra ji předložíme panu ministrovi,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Na Prachařův noční spoj dopravce počítá jen se třemi až čtyřmi vagony. „Návrh řazení zatím počítá se dvěma vozy 2. třídy, jedním vozem umožňujícím úschovu během přepravy a případně s jedním vozem 1. třídy,“ doplnil mluvčí.

Podle Prachaře přišla s návrhem na nový spoj speciální komise, která poprvé řešila návrh jízdního řádu. Nechce ale uvést, kdo v ní je. Podle informací MF DNES jde o zástupce Zlínského kraje. „Je pro nás důležité zachovat noční spojení,“ řekl Prachař. „Musím poděkovat zástupcům veřejnosti, pracovali pilně a bez nároků na náhrady,“ dodal. Mezi lidmi z oboru budí ale návrh velké rozpaky. Podle nich bude totiž vlak jezdit prázdný a je zbytečný. To ale Prachař odmítá. „Máme analýzy, že vlak bude jezdit dostatečně vytížený,“ řekl. Podle něj dnešní Excelsior využívá zhruba 160 – 200 lidí denně. Excelsior ale jezdí až na Slovensko a je tak z velké části vytížen cestujícím za hranice, nikoliv jen na Moravu. V Přerově navíc bude chybět návaznost na Ostravsko.

Nový noční spoj, který dosud nemá ještě název, bude vyjíždět z Prahy v 0.05, opačným směrem ze Starého Města u Uherského Hradiště v půl druhé ráno, v Praze bude v pět. Pravidelní cestující mezi Prahou a Moravou si nedokážou představit, že by takový spoj využili. „Jezdit v takové časy může jen šílenec,“ říká Vendula Švendová, která pravidelně cestuje mezi Olomoucí a Prahou. „Ministr dopravy by měl místo takového nesmyslu raději objednat aspoň jeden jediný vlak ze Znojma do Prahy, ráno tam, odpoledně zpět. Znojensko má lepší spojení do Vídně než do Brna či Prahy,“ říká majitel RegioJetu a kritik Prachaře Radim Jančura. „Moudrý a spravedlivý ministr by měl zlepšovat dopravní obslužnost celé země a ne jen své rodné vísky,“ dodal. Prachař si ale stojí za tím, že noční spoj je dobrý nápad, sám ho využívat nebude. „Jezdím po D1, abych mohl kontrolovat stav modernizace. A ne v takovou dobu,“ řekl Prachař.

Na Prachařovy plány zareagoval i Leo Express, který na stejné trase jezdí bez dotací. „Docela rádi bychom viděli tržní analýzu, na jejímž základě ministerstvo došlo k závěru, že noční spoj do Starého Města u Uherského Hradiště je v těchto hodinách potřeba,“ uvedla mluvčí dopravce Petra Valentová. Podle ní mělo ministerstvo každopádně vypsát výběrové řízení. „My na této trase jezdíme bez dotací a nevidíme důvod, proč by měl stát automaticky preferovat jednoho dopravce, apriori toho, který má prokazatelně vyšší náklady,“ doplnila.

Poslední vlak jen hodinu předtím

Podle návrhu jízdního řádu na příští rok má poslední vlak z Prahy do Moravskoslezského kraje vyjíždět v 23:08, v Prachařově rodném Přerově však zastavovat nebude.

26. 07. 2014 Nadějí pro ztrátovou trať z Jeseníku do Krnova jsou levnější Regionovy

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/na-trati-z-jeseniku-do-krnova-by-mohly-jezdit-regionovy-pj0-olomouc-zpravy.aspx?c=A140725_2085192_olomouc-zpravy_stk)

Zachovat ztrátové vlaky na trati Jeseník - Krnov přes polské Glucholazy a přitom výrazně snížit náklady na jejich provoz. S tímto cílem začal Olomoucký kraj vyjednávat s Českými drahami o tom, aby dopravce nasadil úspornější Regionovy místo zastaralých motorových vlaků. Kraj by ročně ušetřil

miliony. „Lidé na Jesenicku tuto trať potřebují, takže budeme dál hradit část prokazatelné ztráty. Výměnou vlaků by se však mohla výrazně snížit,“ řekl olomoucký hejtman Jiří Rozbořil. Nasazením souprav Regionova by se ročně ušetřilo až 10 milionů, což je zhruba polovina sumy, kterou provoz trati společně dotuje Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Jednání o změně potvrdila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. „Nasazení Regionov je reálné. Pokud se obě strany dohodnou, začnou jezdit od začátku platnosti nového jízdního řádu,“ uvedla Šubová.

V současné době činí roční provozní ztráta vlaků, spojujících sever Olomouckého a Moravskoslezského kraje, zhruba 22 milionů korun. Zatímco Olomoucký kraj chce provoz dál držet za každou cenu, sousední region už jednou odmítl dotaci platit. Nakonec ji prodloužil, ale jen do konce letošního roku. „Zatím nevíme, jak se Moravskoslezský kraj rozhodne. Pokud ale nastane výrazné snížení ztráty, je větší šance na dohodu,“ míní Rozbořil.

29. 07. 2014 Stát znovu vydal fosforovou výjimku (Fosfa Břeclav)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-znovu-vydal-fosforovou-vyjimku-1105440>)

Po českých kolejích bude dál jezdit žlutý fosfor i ve starých kazašských cisternách, které neodpovídají Řádu pro přepravu nebezpečných věcí (RID). Ministr dopravy Antonín Prachař totiž udělil přepravní firmě AWT výjimku na další půlrok, tedy do konce letošního roku. A to přesto, že ministerstvo už v lednu vyhlášovalo, že s podepisováním výjimek končí. Vlak s nákladem kazašského fosforu jezdí pravidelně napříč Moravou do chemičky Fosfa Břeclav. Žlutý fosfor se má podle mezinárodních pravidel přepravovat v takzvaných nádržkových kontejnerech a nikoli v cisternách. Ministr ale vyslyšel argumenty dopravců, podle kterých je vhodných vagonů na evropském trhu nedostatek a je třeba je vyrobit. „Z prověření vyplynulo, že žádný z dopravců nedisponoval k 30. červnu požadovanými kontejnery, v celé Evropě nebyla dostatečná kapacita,“ uvedl mluvčí MD Tomáš Neřold. Ministerská výjimka platí pro konkrétních 45 cisteren, má tedy stejný rozsah jako v období od ledna do června. Od listopadu by se ale měl počet nevyhovujících cisteren začít snižovat.

Přechod na kontejnery až příští rok

„Postupně dochází k přechodu na dopravu pomocí kontejnerů,“ uvedl mediální zástupce AWT Radek Ivaniškin. Podle něj už nádržkové kontejnery nad cisternami převažují. Přechod na plně kontejnerový způsob dopravy ovšem plánuje AWT až v roce 2015. Podle informací deníku E15 by se na přepravě fosforu rádo podílelo i ČD Cargo, které Fosfě poslalo svou nabídku. Osud této varianty ale není zatím znám. Žlutý fosfor se nechvalně proslavil v roce 2007, kdy s ním na Ukrajině vykolejil vlak. Několik vagonů se vzňalo a jedovatý mrak zamořil dvě desítky vesnic.

29. 07. 2014 Leo Express mění slovenské plány. Do Košic pojedje jednou denně

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-pojede-do-kosic-jednou-denne-f09-eko-doprava.aspx?c=A140729_114128_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce Leo Express chce od prosince rozšířit své spojení v Česku o další pár vlaků mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště. Také hodlá zachovat sedm spojů mezi Prahou a Ostravou. Brzdí kvůli tomu i své plány na expanzi na Slovensko. Namísto plánovaných dvou denních spojů mezi Prahou a Košicemi bude Leo Express od prosince nabízet jeden pár spojů, který zajistí jedné jednotce prakticky nepřetržitě využití. Firma zatím čeká na schválení svých jízdních řádů u provozovatelů české i slovenské železnice.

Podle posledního návrhu bude spoj na Slovensko vyjíždět odpoledne z Prahy, po desáté večer by měl být v Košicích. Odtud se po třiadvacáté hodině bude vracet do Prahy, kde má být v osm ráno. Obslouží tak současně i ranní spoj z Ostravy. „Jdeme vstříc velké poptávce po nočním cestování mezi východním Slovenskem a českou metropolí, která je nyní uspokojena především autobusovou dopravou. Těmto cestujícím přineseme výrazně vyšší pohodlí a kvalitu, větší rychlost a bezpečnost za velmi zajímavé ceny,“ řekla mluvčí Leo Express Petra Valentová.

Leo Express si zachová 7 párů vlaků mezi Prahou a Ostravou ve všední dny. Původní návrhy přitom počítaly s redukcí ve prospěch Slovenska. Navíc přidá jeden pár vlaků na trať mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště. „Je to důležitý vzkaz pro naše české zákazníky, kterým budeme moci nadále v plném rozsahu poskytovat službu, kterou si oblíbili,“ dodala Valentová. V praxi to znamená, že silná konkurence mezi Prahou a Ostravou zůstane i v novém jízdním řádu prakticky stejná, jako letos. Dosud přitom soukromí dopravci na této trase prodělávají. České dráhy tvrdí, že jsou na této

trase v zisku, jejich tvrzení ale nelze nijak ověřit. Konkurenční boj se částečně přesune na trasu na Slovensko. Až do Košic chce jezdit Regiojet, o novém spoji mezi Prahou a Popradem vedeným pendolinem vážně uvažují podle informací MF DNES také České dráhy.

29. 07. 2014 Bývalý šéf české železnice Kolář povede nově Drážní úřad

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drazni-urad-povede-jiri-kolar-dj8/eko-doprava.aspx?c=A140729_143053_eko-doprava_suj)

Bývalý generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář míří na nový post. Od pátku se stane novým šéfem Drážního úřadu, který je v podstatě nejmocnější železniční autoritou v Česku. Jmenování Koláře, který skončil v květnu v čele SŽDC, potvrdil ministr dopravy Antonín Prachař. Kolář nahradí Jiřího Hanuše, kterého Prachař odvolal minulý týden. Prachař už dříve uvedl, že do čela chce zkušeného profesionála a odborníka. Kolář chce podle svých slov pozvednout prestiž Drážního úřadu. „Budu navrhovat novou organizační strukturu i nový systém odměňování,“ řekl Kolář. Podle něj je dosud role Drážního úřadu zbytečně podceňovaná. „Pokud máme Drážní úřad posílit a vytvořit z něj regulátora dráhy, musíme mít ve vedení organizace člověka s manažerskými schopnostmi, který tuto funkci bude schopný zvládnout. Pan Kolář mi předložil ze tří kandidátů nejpřesvědčivější plán změn na Drážním úřadu. Cenná je i jeho zkušenost ze SŽDC, která připravuje stavební projekty na železnici,“ uvedl Prachař. Kromě něj se o místo šéfa Drážního úřadu ucházeli jeho bývalý ředitel Pavel Kodým a současný provozně-technický náměstek Ondřej Fanta.

Drážní úřad je sice velikostí rozpočtu nesrovnatelný s jeho předchozím působištem, papírově jde ale o velmi mocný úřad. Rozhoduje například o licencích pro dopravce a schvaluje i samotnou infrastrukturu SŽDC, velký vliv má také na schvalování nových vozidel k provozu na české železnici. „Je to nejmocnější razítko na železnici,“ připouští Kolář. Do budoucna jeho vliv může ještě posílit: čím dál častěji se mluví o vzniku nezávislého regulátora, který by řešil nástup konkurence na železnici. Kolář působí na železnici prakticky od dob studií. Z výpravčího se postupně vypracoval až na šéfa osobní dopravy v Českých drahách, naposledy byl generálním ředitelem SŽDC.

31. 07. 2014 Otevírání železničního trhu přinese cestujícím pohodlnější vlaky (další odsun termínů)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/otevirani-zeleznicniho-trhu-prinese-cestujicim-pohodlnejsi-vlaky/1107819>)

Otevírání trhu dálkové železniční dopravy cestujícím postupně přinese pohodlnější vlaky. Platit to má alespoň na šestici tratí, které plánuje ministerstvo dopravy do roku 2020 nabídnout do veřejných soutěží. Základním požadavkem pro budoucího dopravce mají být klimatizované vlaky, které budou alespoň částečně bezbariérové. Vyplývá to z návrhu ministerstva dopravy, který úřad poslal ve středu k meziresortnímu připomínkování. Veřejná doprava má mít takové podmínky, aby mohla být vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou, zdůvodnilo v materiálu ministerstvo požadavek na kvalitativně vyspělejší vozidla, než která se na řadě méně významných rychlíkových tras objevují v současnosti.

Na tratích z Plzně do Mostu, z Liberce do Pardubic a z Liberce do Ústí nad Labem, kde se má soutěžit nejdříve, jezdí v současnosti dieselové vlaky řady 854 vzniklé modernizací starších vozidel vyráběných v sedmdesátých letech minulého století. Dalším typem jsou o něco mladší vozidla řad 842 a 843 vyráběná v devadesátých letech. Linky do Děčína a Ústí nad Labem pak obsluhují klasické rychlíkové vozy vyráběné v bývalé NDR. Po roce 2016 se na těchto trasách mají postupně objevovat dieselová vozidla s alespoň pětinou sedadel v nízkopodlažních oddílech. Elektrické jednotky mají mít minimálně jeden nízkopodlažní nástup a bezbariérová WC. Zároveň ministerstvo dopravy požaduje, aby vozidla měla dostatečnou kapacitu a zvládala nápor cestujících i v dopravních špičkách bez toho, aby si pasažéři museli povinně kupovat místenky. Dostatečný prostor má být věnován i pro převážení jízdních kol.

Při nákupu požadovaných vlaků předpokládá ministerstvo dopravy využití evropských dotací z Operačního programu doprava. V hře jsou přitom dva modely vlastnictví vozidel. Prvním je model, kdy vozidla vlastní objednatel, tedy stát, a dopravce je na trase pouze provozuje. Druhou cestou je situace, kdy jsou vozidla přímo majetkem dopravní společnosti, která je využívá. Alespoň v prvních tendrech předpokládá resort dopravy využití druhé možnosti, protože stát dosud nemá kapacity na údržbu vlastních vozidel. Nevýhodou je ale maximální hodnota evropské dotace, kterou je možné v tomto případě na pořízení vlaků čerpat. Pokud vozidla vlastní objednatel dopravy (stát), může

dosáhnout až na 85 procent z celkové ceny. V opačném případě je strop 40 procent z celkových nákladů a jen ve výjimečných případech má dopravce nárok na stejnou výši dotace jako objednatel.

Předpokládaný harmonogram soutěží na jednotlivé trasy:

Zahájení nabídkového řízení	Předpokládaný termín pro podání nabídek	Zahájení provozu	Trat'
podzim 2014	jaro 2015	2016/2017	R 16: Plzeň – Most
jaro 2015	podzim 2015	2018/2019	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem
léto 2015	zima 2016	2018/2019	R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n. L. – Děčín
podzim 2015	jaro 2016	2019/2020	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc
