

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2015

OBSAH

02. 03. 2015	NÁDRAŽNÍ BUDOVY CHÁTRAJÍ. PŘEVOD MEZI ČD A STÁTEM VÁZNE.....	3
02. 03. 2015	PRAHA – OSTRAVA ZA 60 KORUN. DOPRAVCI SE PŘESUNULI I NA SLEVOVÉ SERVERY	3
02. 03. 2015	ČD UZAVŘELY DVA KONTRAKTY NA MODERNIZACI VOZŮ PRO LINKU PRAHA – HAMBURK (BMZ, AMPZ, VRMZ).....	3
02. 03. 2015	KARLOVARSKÉ MINERÁLNÍ VODY VYPRAVILY UŽ 200. VLAK MINERÁLEK	4
03. 03. 2015	ŽELEZNIČÁŘI NAKOUPÍ PRAŽCE ZA 200 MILIONŮ (SŽDC)	4
04. 03. 2015	BRITSKÁ VLÁDA PRODÁ PODÍL V EUROSTARU ZA 757 MILIONŮ LIBER	5
04. 03. 2015	ŠKODA VAGONKA DODÁ PRVNÍ DVĚ JEDNOTKY REGIOPANTER PRO SPOJENÍ NA MOŠNOVSKÉ LETIŠTĚ	5
05. 03. 2015	ČD ZAVÁDĚJÍ DALŠÍ DĚTSKÉ VAGÓNY S KINEM	5
05. 03. 2015	SLOVENSKO CHYSTÁ TENDR NA DALŠÍ TRATI, ZÁJEM MAJÍ LEO EXPRESS I REGIOJET (BRATISLAVA – BANSKÁ BYSTRICA)	6
05. 03. 2015	ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY BUDE ZAJIŠŤOVAT GWTR, KRAJ KONČÍ S ČESKÝMI DRAHAMI (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	7
07. 03. 2015	NÁDRAŽÍ VE ZBIROHU KOUPIL AUSTRALSKÝ ZPĚVÁK, MÍSTO JÍZDENEK NABÍDNE KÁVU	7
09. 03. 2015	VLAKY NA POSÁZAVSKÉM PACIFIKU BUDOU RYCHLEJŠÍ. JEN O ŠEST MINUT	8
09. 03. 2015	V PLZNI ZAČALA VELKÁ PŘESTAVBA HLAVNÍHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ (UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA).....	8
10. 03. 2015	ÚZKOKOLEJKY V ÚZKÝCH. HROZÍ ZASTAVENÍ PROVOZU, TVRDÍ KRAJ (JHMD)	9
10. 03. 2015	DRÁHY PO VÍCE NEŽ TŘECH LETECH NECHAJÍ OPRAVIT ROZPÁRANÝ PANTOGRAF (471.003).....	9
10. 03. 2015	VAGONY PO NEHODÁCH MIZEJÍ Z POLÍ JEN POMALU, PŘIPRAVA TENDRŮ TRVÁ DLOUHO	10
11. 03. 2015	LIDÉ UŽ SE NEBOJÍ CHODIT NA PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ. POMOHLA NOVÁ HALA	10
12. 03. 2015	RADNICE KOUPILA NÁDRAŽÍ. JE NÁM K NIČEMU, ŘÍKÁ VŠAK STAROSTA (DOLNÍ POUSTEVNA).....	11
12. 03. 2015	ZÁCHRANA NÁDRAŽÍ, DÍL DRUHÝ: CHÁTRAJÍCÍ BUDOVU MÁ SPASIT NEZISKOVKA (ÚSTÍ NAD ORLICÍ).....	12
13. 03. 2015	VAGONY U PASKOVA UJELY S LOKOMOTIVOU, ALE NEUBRZDILA JE, UKÁZALO VIDEO	13
13. 03. 2015	ČESKO PODPORUJE LIBERALIZACI EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO TRHU	13
15. 03. 2015	PRODEJ NÁDRAŽÍ BY BYL PRO ČD BONUS, NESMÍ ALE JÍT O VEŘEJNOU PODPORU	14
15. 03. 2015	NA KOKOŘÍNSKO VLAKY ZATÍM NEVYJEDOU (MĚLNÍK – MŠENO).....	15
16. 03. 2015	LOKÁLKA Z OLOMOUCE POJEDE 160 KILOMETRŮ ZA HODINU (ELEKTRIZACE TRATI OLOMOUC HL. N. – ŠTERNBERK – ŠUMPERK)	15
16. 03. 2015	ODSTŘEL TĚŠNOVA: POMPÉZNÍ NÁDRAŽÍ PADLO PŘED TŘICETI LETY (PRAHA-TĚŠNOV, 16. BŘEZNA 1985).....	16
16. 03. 2015	GRANDI STAZIONI ŽÁDÁ O DALŠÍ DVA ROKY NA OPRAVU FANTOVY BUDOVY (PRAHA HL. N.).....	17

16. 03. 2015	PRŮLOM: SLOVENSKÉ MINISTERSTVO ZAPLATÍ JANČUROVI PRONÁJEM DVOU VLAKŮ (BRATISLAVA – KOMÁRNO).....	17
18. 03. 2015	STAVBA NOVÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ V KARLOVÝCH VARECH NABÍRÁ ZPOŽDĚNÍ.....	18
18. 03. 2015	MD HISTORICKÁ ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA V ROCE 2015 PODPOŘÍ ČÁSTKOU 3,7 MILIONU KORUN.....	18
18. 03. 2015	PODAŘÍ SE NA HEŘMANIČCE OBNOVIT ŽELEZNIČNÍ PROVOZ? (FRÝDLANT V ČECHÁCH – HEŘMANICE).....	19
19. 03. 2015	ZAPLAŤTE ČEZU MILIARDU, NAŘÍDIL SOUD SPRÁVĚ ŽELEZNIC.....	19
19. 03. 2015	ČESKÉ DRÁHY SE PROTI TENDRU NA ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY ODVOLAJÍ (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	20
19. 03. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE TRATI KLATOVY – ŽELEZNÁ RUDA	21
20. 03. 2015	SŽDC NECHALA ZBOURAT STRÁŽNÍ DOMEK. ZAPLATILA DVOJNÁSOBEK CENY (STŘELNÁ).....	21
20. 03. 2015	MIMOŘÁDNÁ STAVBA. NOVÁ ŽELEZNICE SPOJÍ PŘÍMO BOSKOVICE S BRNEM (BOSKOVICKÁ SPOJKA).....	21
22. 03. 2015	NEJNOVĚJŠÍ LOKOMOTIVY ČD BUDE OPRAVOVAT PARS NOVA (ŘADA 380)	22
23. 03. 2015	DRÁŽNÍ INSPEKCE PŘESTANE DÁVAT POKUTY	22
23. 03. 2015	DOPRAVA Z MĚLNICKA SE ZJEDNODUŠÍ I PRO CESTUJÍCÍ VLAKEM (PID VŠETATY –LIBĚCHOV).....	23
24. 03. 2015	PŘEDRAŽENÁ WIFI PRO ČESKÉ DRÁHY. SOUTĚŽÍ MOHLA FIRMA UŠETŘIT TŘETINU.....	23
24. 03. 2015	U OBRATANĚ SE SRAZIL VLAK S KAMIONEM, 10 LIDÍ JE ZRANĚNÝCH.....	24
24. 03. 2015	V SOBOTU VYJEDE CYKLOHRÁČEK, DRUHÁ SEZONA JE PLNÁ NOVINEK A SLEV (PRAHA MASARYKOVO N. – SLANÝ)	25
24. 03. 2015	MINISTERSTVO JEDNÁ S KRAJI O PRODLOUŽENÍ ŽELEZNIČNÍHO MEMORANDA	26
24. 03. 2015	VLAKY REGIOJETU LONI PŘEPRAVILY O 46 PCT VÍCE LIDÍ NEŽ O ROK DŘÍV	27
24. 03. 2015	SLOVENSKÉ DRÁHY RUŠÍ ČÁST SPOJŮ DO KOŠIC, VINÍ REGIOJET Z CENOVÉ VÁLKY (IC BRATISLAVA – KOŠICE).....	27
25. 03. 2015	TUTO NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE JEDENÁCTI NOČNÍCH VLAKŮ ČD (29. BŘEZNA 2015).....	28
25. 03. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI PARDUBICE – ŽDÍREC NAD DOUBRAVOU	29
27. 03. 2015	REGIOJET VYBUDUJE V BRATISLAVĚ CENTRUM ÚDRŽBY PRO SVÉ VLAKY.	29
27. 03. 2015	KVŮLI OPRAVĚ TUNELU NEBUDOU JEZDIT VLAKY DO HARRACHOVA (HARRACHOVSKÝ TUNEL, 1. DUBNA – 30. ZÁŘÍ 2015)	30
28. 03. 2015	NA LITOMĚŘICKU SE SRAZILY NÁKLADNÍ VLAKY. ŠKODA JE V DESÍTKÁCH MILIONŮ (LITOMĚŘICE DOLNÍ N. – VELKÉ ŽERNOSEKY).....	30
30. 03. 2015	KRAJE PŘIPLATÍ ÚZKOKOLEJCE. ALE UPOZORŇUJÍ, ŽE JI DOTUJÍ Z NOSTALGIE (JHMD)	31
30. 03. 2015	PO SRÁŽCE VLAKŮ NA LITOMĚŘICKU SE PODAŘILO ZPROVOZNIT JEDNU KOLEJ (LITOMĚŘICE DOLNÍ N. – VELKÉ ŽERNOSEKY).....	31
31. 03. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ELEKTRIZACE TRATI Č. 293 ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU 1. ČÁST	32

02. 03. 2015 Nádražní budovy chátrají. Převod mezi ČD a státem vážne

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/303289-nadrazni-budovy-chatraji-prevod-mezi-cd-a-statem-vazne/>)

Polovina všech českých nádraží je zchátralá, do jejich oprav bude potřeba investovat miliardy korun. Dluh na údržbě se navíc neustále zvyšuje a rekonstrukce zamrzly na mrtvém bodě. Na vině jsou zejména průtahy s jejich převodem od Českých drah (ČD) zpět ke Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Přestože nutnou opravu by potřebovalo 51 procent českých nádražních stanic, jejich rekonstrukce vážne. Stále totiž nebyl dokončen převod nádražních budov mezi Českými drahami a státem. Vzhledem k tomu, že už je nebudou dlouho vlastnit, nechtějí dráhy do stanic příliš investovat. Na druhou stranu správa kolejí se do oprav ještě pustit nemůže. Problém ale nenastal přímo v Česku, ale na cestě mezi Prahou a Brusel. Evropská komise totiž už rok zkoumá, zda by převod nebyl nedovolenou podporou ze strany státu. "Jsou to takové obecné mejly, ze kterých nevyplývá žádné datum," popisuje komunikaci s Brusel generální ředitel SŽDC. Podle dohody měly České dráhy prodat téměř všechny nádražní budovy, a to za zhruba sedm miliard korun. Podniku mělo zůstat pouze několik důležitých stanic jako například pražské hlavní nebo Masarykovo nádraží. Jeden takový převod už proběhl v roce 2008, kdy dráhy dostaly výměnou za část kolejí a pozemků od státu 12 miliard. Transakci ale už tehdy kritizoval Nejvyšší kontrolní úřad i konkurence. "My jsme si udělali poctivé přehodnocení toho majetku a zjistili jsme, že byl předražený o sedm miliard," říká Radim Jančura, majitel Student Agency a RegioJet. Draham by se peníze z převodu hodily, v současnosti se totiž potýkají s dluhem ve výši 35 miliard korun. Jen na úrocích zaplatí ročně jednu miliardu, tedy částku, za kterou by mohly pořídit deset nových lokomotiv nebo 35 rychlíkových vagónů. S investicemi do nádražních budov firma už vůbec nepočítá. "Pokud k tomu převodu dojde, bude to mimořádný výnos, stejně tak strategie financování ČD na roky 2015 a 2016 s touto částkou nepočítá," říká Radek Joklík, mluvčí ČD. Nicméně výsledná částka za převod může být podle všeho výrazně nižší než oněch sedm miliard. Všichni teď čekají na rozhodnutí z Bruselu.

02. 03. 2015 Praha – Ostrava za 60 korun. Dopravci se přesunuli i na slevové servery

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-velke-zlevneni-jizdenek-mez-prahou-a-ostravou-p0n-eko-doprava.aspx?c=A150302_102914_eko-doprava_suj)

Cena vlakových jízdenek mezi Prahou a Ostravou našla nové dno. Jízdenku pro dospělého jde koupit už i za 60 korun. Podobně jako v minulosti spadla cena díky akci soukromého dopravce Leo Express. Soukromý dopravce začal tento týden přes Slevomat nabízet se čtyřicetiprocentní slevou kredit v hodnotě 500 korun. Prodává ho za 299 korun. V praxi si tak mohou cestující koupit nejlevnější jízdenku za 99 korun, kterou firma dlouhodobě nabízí, ještě o čtyřicet procent levněji, tedy za necelých 60 korun. Jde ji využít i na mezinárodní linky: do Košic je tak možné koupit jízdenku z Prahy za 210 korun. „Během března roste celkově trh, proto jsme se rozhodli přijít s nabídkou, kterou můžeme oslovit nové zákazníky,“ vysvětlila mluvčí Leo Express Petra Valentová. Podle ní jde o jednorázovou akci pro dva tisíce lidí. „Nechtěli jsme snižovat cenu naší promo jízdenky, ani jakkoliv jinak zlevňovat, proto jsme zvolili zvýhodněné kredity přes Slevomat a akci ani nikde samostatně nekomunikujeme,“ dodala. Od nabídky čeká přilákání nových zákazníků. Extrémně nízké ceny v akci ale neznamenají celkové průměrné zlevnění jízdenek na této trase. Ceny se už přes rok víceméně drží na stejné úrovni a spíše mírně stoupají. Záleží hlavně na tom, kdy si lidé jízdenku koupí a s jakým předstihem. Podle ředitelky Slevomatu Marie Chytilové přišel podnět na slevu ze strany Slevomatu. „Je to totiž jeden ze segmentů služeb, který v naší nabídce nebyl dostatečně pokrytý, ale má přitom potenciál přitáhnout mnoho zákazníků,“ říká Chytilová. I když soukromá konkurence jezdí mezi Prahou a Ostravou už tři roky, podle Chytilové se vždy najde část klientů, která o dané službě a zboží neví nebo je sice zná, ale nemá s nimi osobní zkušenost. „V tomto ohledu má podobná akce, byť na frekventované trati, stále velký potenciál,“ dodala. Není to poprvé, co tuzemští dopravci nabízejí jízdenky přes slevové servery. České dráhy na serveru Zapakatel.cz prodávaly síťovou jízdenku SONE+ za 450 korun, tedy se slevou 150 korun.

02. 03. 2015 ČD uzavřely dva kontrakty na modernizaci vozů pro linku Praha – Hamburk (Bmz, Ampz, VRmz)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23259/>)

České dráhy tento týden uzavřely dvojici kontraktů na modernizaci 93 osobních EuroCity vozů pro linku Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk. Vítězem obou mezinárodních soutěží, kterých

se účastnili uchazeči z České republiky, Polska a Slovenska, je společnost Pars nova, a.s., člen skupiny Škoda Transportation.

V rámci prvního kontraktu bude modernizováno 22 osobních oddílových vozů řady Bmz vyrobených společností SGP v Rakousku, z toho u 4 vozů bude zachováno stávající rozdělení interiéru na jednotlivé oddíly (řada Bmz) a 18 vozů bude přestavěno na velkoprostorové vozy (řada Bdmpz a Bhmpz). Člen představenstva odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán přibližuje rozsah přestavby těchto vozů: „Devět vozů řady Bhmpz bude vybaveno pro cestování osob na invalidním vozíku a pro přepravu cestujících s dětmi, proto zde bude umístěna i bezbariérová buňka WC, speciálně vyhrazený prostor pro umístění ortopedických vozíků a dále v těchto vozech bude oddíl pro doprovod vlaku. Vozy řady Bdmpz pak budou určeny pro přepravu až osmi jízdnic kol.“ Hodnota tohoto kontraktu je 553,6 mil. Kč. Druhý kontrakt zajistí modernizaci 71 osobních vozů 2. a 1. třídy a restauračních vozů typů Bmz, Ampz a WRmz z produkce společnosti Siemens, resp. konsorcia SGP / Vagonka Studénka z let 1997 až 2007. Hodnota tohoto kontraktu je 570,4 mil. Kč.

Všechny modernizované vozy jsou určeny pro rychlost 200 km/h a jsou klimatizované. Po modernizaci budou určeny především pro linku Praha – Ústí nad Labem – Drážďany – Berlín – Hamburk. „Při rekonstrukci bude podle jednotlivých typů vozů provedena oprava nebo výměna interiérů, čalounění nebo kompletně celých sedaček a stolků. Instalovány budou nové koberce. Zcela nově bude dosazen audiovizuální informační systém a elektronický rezervační systém a Wi-Fi zařízení pro provoz internetu,“ vyjmenovává Michal Štěpán nejdůležitější úpravy z pohledu cestujících. Opravou nebo výměnou projdou i technické celky, jako centrální zdroj energie (CZE), klimatizace, toalety s uzavřeným systémem a další vybavení vozů.

02. 03. 2015 Karlovarské minerální vody vypravily už 200. vlak minerálek

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/karlovarske-mineralni-vody-vypravily-uz-200-vlak-mineralek/1187782>)

Karlovarské minerální vody (KMV) vypravily dnes 200. vlak minerálek od obnovení železniční vlečky v roce 2012. Nasazení vlakových souprav již nahradilo 4 461 kamionů. Po železnici putují nápoje z KMV na Moravu, informoval dnes ČTK mediální zástupce KMV Pavel Novák. "Kdyby tyto kamionové soupravy stály seřazené za sebou, vytvořily by řadu o celkové délce 71,37 kilometru," přiblížil generální ředitel KMV Alessandro Pasquale. „Nahrazení tak velkého množství kamionů ekologičtější přepravou po železnici je naším dalším krokem k ochraně životního prostředí. Vzhledem k pozitivním zkušenostem s přepravou po železnici s ní počítáme i do budoucna,“ dodal Alessandro Pasquale. Dnes vypravený nákladní vlak Mattoni Express se 16 vagony plně naloženými minerálkami míří na Moravu po 470 km dlouhé trase. Začíná na podnikové vlečce v Kyselce a končí v distribučním centru v Prostějově na Moravě.



Obnovení železniční vlečky z Kyselky do Vojkovic nad Ohří a následné oživení dopravy po železnici v srpnu 2012 se ukázalo jako životaschopné a železniční doprava je nyní významnou součástí distribučního řetězce KMV. Nyní KMV zpravidla vypravují mimo hlavní sezónu 1 – 2 vlaky týdně, v sezónní špičce to bývají i 2 – 3 vlaky týdně, což záleží na aktuální poptávce. Do současné doby KMV po železnici přepravily už 111 milionů litrů svých produktů. Na trať, kterou v roce 1895 uvedl do provozu Heinrich Mattoni, zakladatel stejnojmenné společnosti, se vlaky vrátily 28. srpna 2012. Tehdy po ní po obnově vyjel první vlak s nákladem 556.416 litrů minerálek. Rekonstrukce železniční vlečky na devítikilometrové trase Kyselka – Vojkovice nad Ohří trvala necelé čtyři měsíce. Firma plánovala dopravou po železnici nahradit asi třetinu kamionů. Těch denně jezdilo z Kyselky okolo 50.

03. 03. 2015 Železničáři nakoupí pražce za 200 milionů (SŽDC)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-nakoupi-prazce-za-200-milionu-1168186>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) si chce zajistit pražce na příští dva roky. Shání proto dodavatele, který získá rámcovou smlouvu v hodnotě dvou set milionů korun. „Vzhledem k tomu, že pražce budou použity nejen na plánované, ale i nepředpokládané opravy a údržbu, nelze jednoznačně určit, kolik kusů jednotlivých typů pražců a jakého vstrojení bude přesně zapotřebí,“ uvedl mluvčí železničářů Jakub Ptačinský. Aktuálně se průměrná cena betonového pražce pohybuje kolem 1 800 korun. SŽDC přitom pro nákup pražců zvolila takzvané jednací řízení s uveřejněním, nejde tedy

cestou klasického otevřeného tendru. Rozdíl je například v tom, že při využití jednacích řízení není třeba soutěž rušit, i když se přihlásí pouze jeden zájemce. Správa železnic má na využití jednacích řízení nárok jako sektorový zadavatel. Těžko se ale může vyhnout podezření ze střetu zájmů. Dodavatelem pražců je totiž v současnosti společnost ŽPSV ze skupiny OHL ŽS. Nynější náměstek generálního ředitele správy železnic Mojmir Nejezchleb přitom přišel do státní organizace přede dvěma lety z pozice místopředsedy představenstva ŽPSV. „Možného střetu zájmů se neobáváme, vámi uvedený pan náměstek nepracuje na úseku, kde jsou veřejné zakázky na dodávky materiálu pro opravy a údržbu realizovány, nemá tedy na jejich zpracování vliv,“ sdělil Ptačinský.

04. 03. 2015 Britská vláda prodá podíl v Eurostaru za 757 milionů liber

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/britska-vlada-proda-podil-v-eurostaru-za-757-milionu-liber-1168710>)

Britská vláda se dohodla na prodeji svého čtyřicetiprocentního podílu ve společnosti Eurostar, která provozuje vlakové spojení mezi Británií a kontinentální Evropou. Podíl koupí za zhruba 757 milionů liber, zhruba 28,6 miliardy korun, britsko-kanadské konsorcium Patina Rail. Britský ministr financí George Osborne uvedl, že dohodnutá cena překonala očekávání. Prodej podílu je podle agentury Reuters součástí vládního plánu získat privatizací státních aktiv 20 miliard liber. „Je to velmi dobrá dohoda. Umožní nám snížit státní dluh a investovat do naší infrastruktury,“ prohlásil Osborne. „Je to část našeho dlouhodobého plánu k zajištění budoucnosti Británie,“ dodal. Konsorcium Patina Rail tvoří britská investiční firma Hermes a kanadský penzijní fond Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Většinovým majitelem Eurostaru zůstane francouzský železniční přepravce SNCF s podílem 55 procent. Zbývající pětiprocentní podíl bude nadále vlastnit belgická železniční firma SNCB.

Společnost Eurostar zahájila provoz v roce 1994. Od té doby již podle serveru BBC tunelem pod Lamanšským průlivem přepravila více než 145 milionů cestujících. Předloni roční počet cestujících poprvé překonal hranici deseti milionů osob.

04. 03. 2015 Škoda Vagonka dodá první dvě jednotky RegioPanter pro spojení na mošnovské letiště

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23267/>)

První dvě jednotky z únorového rámcového kontraktu na dodávku až 11 elektrických dvouvozových jednotek zůstanou v Moravskoslezském kraji. České dráhy nasadí RegioPantery na spoje mezi Ostravou a mošnovským letištěm. Národní dopravce bude na nákup dvou jednotek čerpat finanční podporu z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko ve výši 40 %, necelých 90 milionů korun. Provoz na nové lince začíná 13. dubna, zatím budou spoje zajišťovat jednotky CityElefant v rámci prodloužené linky S2. RegioPantery dodá Škoda Vagonka do poloviny prosince 2015. Nasazení nových jednotek na mošnovské letiště zohledňují České dráhy při přípravě jízdního řádu pro rok 2016, který začne platit od 13. prosince 2015.

Moderní elektrické jednotky RegioPanter řady 650 nabízejí cestujícím komfortní a klimatizovaný interiér s oddílem 1. a 2. třídy. K dispozici jsou elektrické zásuvky, jednotky jsou vybaveny pro provoz Wi-Fi připojení k internetu. Nízkopodlažní řešení umožňuje snadný nástup a výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Souprava je vybavena moderním WC s uzavřeným systémem, které je přístupné pro imobilní cestující. V elektrických jednotkách RegioPanter jsou také vyhrazená místa pro přepravu jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel. O průběhu cesty informuje cestující moderní opticko-akustický systém s LCD displeji.

Kapacita soupravy je 147 míst k sezení, z toho 9 míst v 1. třídě. Cestující mají k dispozici i další sklopné sedačky. Jednotky řady 650 z rodiny RegioPanter jsou 53 metrů dlouhé, mají hmotnost 103 tun, výkon 1 360 kW a maximální rychlost 160 km/h. Za dvě jednotky v hodnotě 223,9 mil. korun zaplatí České dráhy přibližně 134 mil. korun, tedy 60 % hodnoty vozů, 40 % získají z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko.

05. 03. 2015 ČD zavádějí další dětské vagóny s kinem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23317/>)

České dráhy rozšíří během jara provoz vlaků s dětským kinem na linku Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Žilina. Vůz se speciálně upraveným oddílem bude zařazen v pěti párech vlaků, např.

ve spojích Ostravan, Jan Perner nebo Petr Bezruč. Cestující s dětmi mohou využívat dětské kino již ve vlacích railjet na trati Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Vídeň – Graz. Na všech hlavních tratích jsou pak v rychlících a expresních spojích vyhrazené oddíly pro cestující s dětmi do 10 let. Celkem jde o 346 vlaků po celé České republice i do zahraničí.

„Rozšíření služeb o dětské kino souvisí s nasazením osobních vozů zakoupených z Rakouska, ve kterých je jeden oddíl upraven jako dětské kino,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva ČD, a.s., odpovědný za osobní dopravu a popisuje, jak dětské kino v osobním vagónu vypadá: „Místo sedaček jsou v něm stupínky, na které si mohou sednout různě staré děti a na LCD monitoru mají možnost sledovat pohádky a kreslené grotesky. Díky tomu jim cesta vlakem uteče mnohem rychleji a děti se zabaví.“ V rámci uvádění těchto vozů do pravidelného provozu jsou opatřeny také výraznými grafickými prvky, které na službu upozorňují. „Vnější skříň vozu stejně jako dětský kinooddíl jsou opatřeny polepy s dětským maskotem Českých drah slonem Elfíkem,“ popisuje Michal Štěpán. Vozy budou v letošním jízdním řádu postupně nasazeny na lince Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Žilina v pěti párech vlaků: Ostravan, Jan Perner, Petr Bezruč, Odra nebo Hukvaldy.

Dětské kino mají k dispozici také cestující s dětmi ve vlacích railjet na lince Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Vídeň – Graz. Tato služba je na trati mezi Prahou a jižní Moravou k dispozici každé dvě hodiny. V blízkosti vyhrazených míst jsou i prostory pro uložení kočárků a toaleta s přebalovacím pultem. V modrých soupravách railjet jsou navíc stoly v blízkosti dětského kina s vyhrazenými místy pro cestující s dětmi opatřeny také plánem stolní hry „Elfíkova cesta“ a vlakový doprovod poskytne cestujícím zdarma hrací figurky a kostky.

Ve vlacích SuperCity Pendolino jsou vyhrazená místa pro cestující s dětmi ve středním voze číslo 4. Na stolech jsou tam umístěny herní plány stolní hry „Elfíkova cesta“. I ve vlacích SC Pendolino poskytne zájemcům o hru figurky a herní kostku vlakový doprovod. V rámci vlakového internetového portálu dostupného přes Wi-Fi jsou navíc k dispozici další zábavné programy pro děti. „Vlaky s vyhrazenými oddíly nebo místy pro cestující s dětmi do 10 let jsou řazeny na všech důležitých rychlíkových a expresních tratích v České republice. V současnosti je služba k dispozici v 346 vlacích,“ doplňuje Michal Štěpán. Ten také upozorňuje, že v některých z těchto spojů jsou vyhrazená místa pro cestující s dětmi do 10 let v modernizovaných multifunkčních vozech (řada Bbdgme), kde mají cestující k dispozici i větší rozkládací stoly. Ty lze využít při různých stolních hrách nebo kreslení, kterým si mohou děti krátit cestování. K dispozici jsou také elektrické zásuvky pro napájení notebooků a dalších elektronických zařízení cestujících, na kterých mohou sledovat například pohádky. Ve vozech jsou také rozšířené prostory vhodné pro uložení kočárků a na WC je k dispozici sklápěcí přebalovací pult.

České dráhy vypravují i další speciální spoje pro cestující s dětmi. V turistické sezóně na lince Praha – Slaný je to například víkendový „Cyklohráček“, na Den dětí nebo v prosinci na Mikuláše jsou to pak různé speciální parní jízdy s programem. České dráhy provozují i další speciální vozy, které se používají při různých akcích. Jedná se například o „Vláček hráček“ nebo „Kinematovlak“.

05. 03. 2015 Slovensko chystá tendr na další trati, zájem mají Leo Express i RegioJet (Bratislava – Banská Bystrica)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovensko-chysta-tendr-na-dalsi-trati-zajem-maji-leo-express-i-regiojet-1169139>)

Slovensko připravuje soutěž na provoz státem dotovaných osobních vlaků na další železniční trati. Ministerstvo dopravy potvrdilo, že tendr na linku z Bratislavy do Banské Bystrice na středním Slovensku plánuje uspořádat už letos. Zájem o tuto trasu podle médií předběžně projeví i čeští soukromí dopravci Leo Express a RegioJet, který zkušenost s dotovanými vlaky na Slovensku již má. Přepřevu cestujících na 230 kilometrů dlouhé trase ze slovenské metropole do Banské Bystrice v současnosti zajišťuje státní dopravce ZSSK Slovensko. Jízda zabere tři a půl hodiny a vlaky na lince jezdí obvykle v dvouhodinovém intervalu. Základní jízdné přijde dospělého pasažéra na zhruba deset eur (275 korun). „Naším záměrem je, abychom cestujícím dál nabízeli co nejlepší služby, které stát vyjdou co nejméně. Konkurenční boj považujeme za přínos pro cestující,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Kóňa.

Monopol padl s příchodem Jančury

Monopol ZSSK Slovensko ve státem dotované vlakové přepravě v zemi padl v roce 2012, kdy na regionální linku z Bratislavy do sto kilometrů vzdáleného Komárna na jihu Slovenska vstoupil RegioJet. Společnost ze skupiny Student Agency letos zase začala provozovat autobusovou linku mezi Bratislavou a Banskou Bystricí. Železniční dopravci na Slovensku v současnosti nabízejí

přepravu cestujících i v dálkové dopravě, a to na vlastní komerční riziko. Bez dotací od státu provozuje Regiojet vlaky na hlavní slovenské trati mezi Bratislavou a Košicemi a podobně jako Leo Express také na trase z Prahy do Košic na východním Slovensku.

05. 03. 2015 Šumavské lokálky bude zajišťovat GWTR, kraj končí s Českými drahami (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/na-posumavskych-lokalkach-budou-jezdit-vlak-y-spolocnosti-gw-train-regio-1q0-/budejovice-zpravy.aspx?c=A150305_143011_budejovice-zpravy_khr)

České dráhy přijdou o část svého byznysu. V soutěži na provoz pošumavských lokálek podaly horší nabídku, než soukromí dopravci a od roku 2017 opustí celkem tři tratě. Jihočeský kraj si nakonec ze tří nabídek jako nejlevnější vybral společnost GW Train Regio, která patří pod dopravce ČSAD Jihotrans. Na druhém místě skončila Arriva Morava a na třetím České dráhy. Podle informací MF DNES nabídla vítězná firma nepatrně lepší podmínky. GW Train dostane za každý kilometr od kraje kompenzaci 88 korun. O kolik méně to je v porovnání s dosavadní cenou Českých drah není jasné: kraj zveřejňuje pouze průměrnou cenu za kilometr za všechny objednané vlaky v kraji, ta je pro letošní rok 115 korun.

Liberecký kraj vysoutěžil Jizerskohorskou železnici

Na české železnici jde o jedno z průlomových rozhodnutí. Jde teprve o druhou soutěž jednoho z krajů na provozování vlakové dopravy. Už dříve vysoutěžil Liberecký kraj Jizerskohorskou železnici, kde zůstaly České dráhy. Ostatní kraje zatím většinou se soutěžemi váhají a místo toho dál prodlužují smlouvu. Kraj soutěžil lokálky ve dvou kolech. Zatímco u prvního kola byli u otevření všichni tři zájemci, v druhém si zvala hodnotící komise každého zájemce zvlášť a měli možnost ještě konečnou nabídku upravit. Jako poslední předstoupili před komisi zástupci GW Train Regio. Nový dopravce bude jezdit na tratích České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Volary – Nové Údolí a Strakonice – Volary.

07. 03. 2015 Nádraží ve Zbirohu koupil australský zpěvák, místo jízenek nabídne kávu

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/nadrazi-zbiroh-kavarna-07g-/plzen-zpravy.aspx?c=A150307_083948_plzen-zpravy_pp)



Nádraží ve Zbirohu na Rokycansku, kam už skoro tři roky nejezdí vlaky, koupil za necelý milion muž z druhého konce světa. Australský muzikant objekt náhodou našel na internetu a v přízemí chce otevřít kavárnu. V budoucnu by tu mohla být ještě čajovna nebo galerie. Generace lidí ze Zbirohu braly tamní nádraží jako symbol města. Za desetiletí tudy prošly stovky vojáků, kteří sloužili v bývalých zbirožských kasárnách. A objekt znají i turisté, kteří místo vyhledávají kvůli krásné přírodě. Vlaky tu stavěly 150 let. Když v dubnu 2012 projel nádražím poslední vlak, zvedla se velká vlna nevole a množily se dotazy, co se stavbou bude. Teď budově pocházející z roku 1913 svítla naděje. Koupil ji totiž australský muzikant Jamison Young.

Podle nového majitele by prostory měly opět sloužit veřejnosti, i když jiným způsobem. „Nejprve bych chtěl zprovoznit přízemí, kde by se nacházela kavárna. Ta by zatím asi měla otevřeno jen o víkendech,“ prozradil Young. Další prostory by se měly proměnit třeba v čajovnu nebo galerii. „Zatím ještě úplně přesně nevím. Všechno je na začátku. O možném využití přemýšlím. Každopádně je tu spousta možností. Mohl by sem třeba jezdit parní vlak, který by vozil turisty,“ pokračuje Young. Jako první by tu mohla být k vidění výstava věnovaná samotnému nádraží. Zbirožské muzeum totiž ke stoletému výročí dokončení stavby připravilo expozici historických fotografií a materiálů. „Rozhodně budeme za spolupráci rádi,“ potvrzuje Dagmar Viletová z muzea.

A jak vůbec hudebník přišel na to, že si koupí nádraží v Čechách? „Před pěti lety jsem opustil Austrálii a začal jsem cestovat po Evropě. Na internetu jsem náhodou viděl fotografii zbirožského nádraží s informací, že je na prodej. Hodně se mi zalíbilo. A když jsem viděl cenu, rozhodl jsem se, že ho koupím,“ vypráví. První, co musel po koupi udělat, byl pořádný úklid. „Byl tu ohromný nepořádek. Stálo to spoustu práce,“ dodává. S prací mu pomáhají lidé, kteří zapojení do projektu s názvem Workaway. „V něm se sdružují lidé, kteří cestují po světě a pracují na různých projektech jen za stravu a ubytování. V Čechách tato aktivita zatím není příliš známá, ale v Německu nebo ve Francii je hodně oblíbená,“ vysvětlil Young. V budově nádraží se nachází několik bytů a v jednom z nich nový majitel

momentálně žije. A zdá se, že se tu na nějakou dobu usadí. Objekt je podle něho v poměrně dobrém stavu. Australanův zájem o objekt udělal radost i starostovi Zbirohu Milanu Ruskovi. „Jsme za podobnou aktivitu rádi. Určitě je to lepší, než aby budova chátrala. Když znovu ožije, bude to přínos pro region. Je to pro hodně lidí srdcová záležitost. Určitě sem budou chodit. Je to blízko a hlavně se jde krásnou krajinou,“ konstatoval starosta. Poslední souprava projela zbirožským nádražím 27. dubna 2012. Od té doby už vlaky staví na nové zastávce v Kařezu a cestující ze Zbirohu jezdí na vlak linkovými autobusy nebo auty. Správa železniční dopravní cesty vybudovala zastávku v Kařezu během modernizace železniční trati Praha – Plzeň – Cheb.

09. 03. 2015 Vlaky na Posázavském pacifiku budou rychlejší. Jen o šest minut

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlaky-na-posazavskem-pacifiku-budou-rychlejsi-jen-o-sest-minut-1169839>)

Správa železniční dopravní cesty plánuje, že oprava Posázavského pacifiku za půl miliardy korun potrvá od letošního srpna do června příštího roku. „Hlavní činnost stavby bude soustředěna na železniční stanice, kde dojde ke změně kolejového uspořádání stanic a vybudování nových nástupišť,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Vedle toho dělníci například vymění kolejový svršek i spodek, instalují zabezpečovací zařízení, osvětlení nebo kamery. Nového zabezpečení se dočkají i dvě desítky přejezdů. Po rekonstrukci bude pacifik dálkově řízen jediným dispečerem z Vraného nad Vltavou.

České dráhy i organizátor a plátec dopravy ROPID většinu změn vítají, například zřízení nástupišť podle nich zrychlí a usnadní výstup a nástup především rodičům s kočárky a invalidům. Objevují se ale i štíplavé poznámky. Obří investice totiž nijak zásadně dopravu nezrychlí ani nezvýší kapacitu tratě. Vozy Regionova, které dráhy na trať nyní nasazují, tak podle plánů zkrátí dojezdový čas jen o šest minut. Dnes cesta trvá zhruba 90 minut. „Pro cestující se v podstatě doprava nezlepší, pouze vybudováním nástupišť se zvýší bezpečnost a komfort nástupu do vlaku. Rekonstrukce tedy nenaplní očekávání cestujících, objednavatele, ani dopravce,“ sdělil deníku E15 zdroj z Českých drah. Dráhy i ROPID také považují za nešťastné, že se do projektu nevešla nová výhybna. „Ve špičkách, kdy jezdí na trase Praha – Vrané – Čerčany vlaky každých šedesát minut, je kapacita tratě na Čerčany zcela vyčerpaná a není zde možné provést už další vlaky. Právě výhybna v Lukách pod Medníkem by kapacitu tratě zvýšila,“ lituje mluvčí ROPID Filip Drápal. Podle něj se může stát, že se na trať brzy nevejdou žádné mimořádné spoje. Lokálka je přitom oblíbená i pro letní jízdy parních vlaků. Svě dnešní kouzlo zřejmě částečně pozbude i samotné branické nádraží. Právě zde se často konají nostalgické akce pro milovníky železnice a rodiny s dětmi. „Podle projektu tu ubude jedna kolej, zbudou jen tři. A jenom dvě z nich budou mít nástupiště. Využití této stanice pro všechny dosavadní akce pro děti tak bude velmi omezené. To je podle nás velká škoda,“ řekl Drápal. Zároveň jde ale podle něj jen o drobné výhody, celkově prý ROPID snahu SŽDC vítá.

Posázavský pacifik v číslech

Délka trati	52 kilometrů (Praha-Krč – Čerčany)
Počet tunelů	8, nejdelší je Jarovský (390 metrů)
Výška Žampašského mostu	41,73 metru (jeden z nejvyšších kamenných mostů v Evropě)
Nejvyšší povolená rychlost (po rekonstrukci)	80 km/hod (v úseku Praha-Krč – Praha-Modřany)

09. 03. 2015 V Plzni začala velká přestavba hlavního vlakového nádraží (Uzel Plzeň, 1. stavba)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-plzni-zacala-velka-prestavba-hlavniho-vlakoveho-nadrazi/1190629>)

V Plzni začala na začátku března velká přestavba hlavního vlakového nádraží. Cestujícím se zhruba na pět měsíců uzavřelo 3. a 4. nástupiště. Hned po otevření nových nástupišť začne v srpnu čtyřměsíční rekonstrukce nástupišť 1 a 2, výstavba druhého podchodu ze Šumavské ulice a zavazadlového tunelu, řekl dnes ČTK Tomáš Princ, mluvčí a.s. Skanska. Společnost je generálním dodavatelem opravy kolejí a nástupišť ve směru na Prahu, tedy dvouleté stavby za 1,68 miliardy korun. "Suma zahrnuje hlavní nádraží, pražské zhlaví, seřaďovací nádraží, kus trati na Prahu, kus trati na České Budějovice



a budovu zabezpečovacího zařízení včetně technologie a kabelovod," uvedl projektový manažer Skansky Jan Mitlöchner. Rekonstrukce čtyř nástupišť včetně zastřešení, které budou hotovy do konce roku, přijdou na 150 milionů korun. "Uzel Plzeň 1. stavba je náročný projekt, který po více než 100 letech výrazně promění podobu železniční dopravy v Plzni," uvedl Jakub Ptačinský, mluvčí investorské Správy železniční dopravní cesty. V současnosti jde o nejrozsáhlejší přestavbu nádraží v zemi; vyžádá si omezení provozu.

Kompletní obnova východní části stanice umožní výrazné zvýšení rychlosti vlaků z 20 kilometrů za hodinu na 80 kilometrů za hodinu. Rekonstruují se složité výhybkové konstrukce, rozsáhlé kolejiště nádraží a navazující úseky i dva mosty - Gambrius a Jateční. Bezpečnost železničního uzlu se zvýší díky novému zabezpečovacímu zařízení, pro něž se dokončuje nová jednopodlažní budova ústředního stavědla, odkud bude ovládán elektronicky veškerý provoz stanice. "Jde o náhradu několika budov, v nichž seděli výpravčí, plus elektroúseku," řekl koordinátor stavby Tomáš Havel. Do tohoto nejvýznamnějšího pozemního objektu už se stěhuje technologie. "Kabely jsou všude a nikdo pořádně neví, co po nich vede. Pokládaly se tu téměř 100 let a i ty nejstarší jsou stále funkční," řekl Havel. Všechny se vymění a povedou kabelovodem mezi ústředním stavědlem a stanicí. Hlavní nádraží je kulturní památkou, a proto přestavba musí respektovat požadavky na zachování vzhledu stanice, což se týká zejména rekonstrukce zastřešení nástupišť, postaveného v roce 1907 ve stylu geometrické secese. "Repasujeme litinové sloupy a dáme novou plechovou střechu," řekl Havel.

10. 03. 2015 Úzkokolejky v úzkých. Hrozí zastavení provozu, tvrdí kraj (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jhmd-je-v-problemech-tvrdi-kraj-dzu-eko-doprava.aspx?c=A150310_071422_eko-doprava_suj)

Jihočeský kraj a Vysočina začínají vážně řešit situaci, že přestanou jezdit vlaky na dvou úzkorozchodných tratích z Jindřichova Hradce do Obrataně a do Nové Bystřice. Důvodem je údajná špatná finanční situace společnosti Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD), která tratě vlastní a provozuje na nich i vlaky objednané oběma kraji. „Podle informací předložených JHMD je tato společnost v tíživé finanční situaci, nemá odpovídající cash-flow a nevylučuje se možnost zastavení provozu,“ píše se v materiálu pro jednání Rady Kraje Vysočina, který se objevil na krajském webu. Z informace vyplývá, že je ohroženo zabezpečení drážní dopravy na obou tratích, které JHMD provozují. Firma už v roce 2013 spadla na několik týdnů do insolvence kvůli nespláceným pohledávkám. V insolvenci je několik týdnů i společnost Strojírny místních drah, kterou JHMD ovládají. Vyjádření JHMD redakce zjišťuje. Ve firmě došlo před třemi lety k zásadnímu sporu mezi akcionáři, a vedení firmy převzal tým okolo Borise Čajánka. Zakladatel firmy Jan Šatava a další železniční nadšenci z firmy úplně odešli. Na webu firmy není o problémech ani zmínka.

Zástupci obou krajů už s firmou v poslední době několikrát jednali. JHMD například požaduje navýšení ceny, kterou kraj doplácí na provoz vlaků, ze 66 až na 140 za každý ujetý kilometr, což úřady odmítly. JHMD chce také prodloužit smlouvu až do roku 2024. Firma chce například zpětně doplatit i poplatky za dopravní cestu od roku 2010, který předcházející vedení nepožadovalo. Kraj navrhl zvýšení plateb o půl procenta. „Jednání s JHMD byla v posledních dvou týdnech velmi intenzivní a nadále pokračují, v našem kraji i na úrovni hejtmána a radního pro dopravu, finanční požadavky JHMD jsou bohužel z velké části pro kraj nereálné. Hledáme všechny možnosti, jak jim pomoci,“ komentoval situaci Ivan Študlar z kanceláře jihočeského hejtmána. Kraje už mají připravený i alternativní jízdní řád pro autobusy pro případ, že by došlo k zastavení železniční dopravy. „K tomuto kroku bychom sahalí velmi neradi, protože úzkokolejky představují významný fenomén regionu i v mezinárodním měřítku,“ doplnil Študlar. JHMD hrozí navíc i další problémy kvůli pořízení modernizovaných vozů M27. Firma jim říká Nautilus, mezi železničními fanoušky i cestujícími se jim říká častěji Hašišbedna pro neobvyklý design. Na jejich modernizaci má firma získat evropskou dotaci, krajské rady ale už oznámily, že dojde k částečnému škrtnutí dotace pro porušení podmínek.

10. 03. 2015 Dráhy po více než třech letech nechají opravit rozpáraný pantograf (471.003)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-po-vice-nez-trech-letech-nechaji-opravit-rozparany-pantograf-1170369>)

Stalo se to v Praze Libni v srpnu 2011. Srážka s posunovací soupravou zdemolovala zánovní vlak City Elefant, mimo jiné došlo k poničení skříně pantografu. Po dlouhém zvažování se České dráhy nyní rozhodly, že stojí za to jednotku opravit. Odhadovaná cena činí sto milionů korun, což je téměř

polovina ceny nového vlaku. „Musí být vyrobena celá nová skříň, z původního vozidla lze využít jen některé nepoškozené komponenty,“ zdůvodnil vysoké náklady mluvčí drah Petr Štáhlavský. I proto podle něj váhání mezi rekonstrukcí a odepsáním vlaku trvalo tak dlouho. „Je to samozřejmě časově, ale především finančně náročné,“ doplnil mluvčí. Vlak by měl být hotov do 15 měsíců od podpisu smlouvy, nyní dráhy hledají dodavatele. Vzhledem k sumě musely vypsát otevřené výběrové řízení.

Jiná situace je u nového jihočeského pantografu RegioPanter, který se loni v květnu srazil na přejezdu u Hluboké nad Vltavou s autobusem. V tomto případě dráhy jednaly o něco rychleji, neboť nehoda nezpůsobila na vlaku tak rozsáhlou škodu. Dráhy opravu zadaly plzeňské Škodě Transportation, náklady budou osm milionů korun. Vlak by se měl znovu na kolejích objevit letos v létě. „Obě nehody mají jiný charakter poškození. U Pantera šlo o čelní střet, kde došlo k poškození čelní partie – spřáhla, deformačních prvků, nalepené skořepiny kabiny. V podstatě ale nedošlo k poškození integrální hliníkové skříně. V tom případě je oprava snadnější, méně nákladná a rychlejší,“ uzavřel Štáhlavský.

10. 03. 2015 Vagony po nehodách mizejí z polí jen pomalu, příprava tendrů trvá dlouho

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vagony-po-nehodach-mizeji-z-poli-jen-pomalou-priprava-tendru-trva-dlouho-1170414>)

Okolí kolejí po železničních nehodách často stále „zdobí“ havarované vagony. Státní společnosti ČD Cargo se totiž nedaří vozy rychle zlikvidovat mimo jiné kvůli složité přípravě tendrů. Dále se zatím dostal případ vykolejených vagonů v České Třebové. Nehodu na začátku loňského léta způsobil vlak AWT, který projel návěstidlo a naboural do stojící soupravy ČD Cargo. „Před vypsáním tendru na šrotařskou firmu bylo nutné vyjasnit právní povinnosti mezi viníkem nehody, vlastníkem vozů firmou Wagon Servis Trenčín a dopravcem vozů, kterým bylo ČD Cargo. Proto časová prodleva,“ uvedla mluvčí mateřských Českých drah Radka Pistoriusová. Tendr už má svého vítěze, nyní se podle ní řeší vstup na pozemek, který patří městu Česká Třebová. „Po podpisu smlouvy by samotný proces likvidace vozů spolu s úpravou pozemku měl proběhnout do čtrnácti dnů od předání vozů. Termín předání vozů se předpokládá v březnu,“ doplnila mluvčí. Poházené vagony stále zdobí pole i po loňské nehodě u Převýšova na Královéhradecku. Podle Pistoriusové je případ „ve stadiu vyhlášení tendru na subjekt, který provede fyzickou likvidaci vozů“. Kdy bude šrot odklizen, není jasné. Zda ČD Cargo platí nějaké odškodné majitelům pozemků, firma nesdělila.



11. 03. 2015 Lidé už se nebojí chodit na pražské hlavní nádraží. Pomohla nová hala

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/na-hlavnim-nadrazi-se-opravuje-zastreseni-haly-nad-nastupisti-pbr-praha-zpravy.aspx?c=A150311_2146299_praha-zpravy_nub)

Pražské hlavní nádraží už své uživatele tolik neděsí a jeho reputace roste, ukázal průzkum. Především kvůli proměně odbavovací haly vypadá totiž podstatně lépe než před pár lety. Proměna však zatím nečeká přilehlé Vrchlického sady přezdívané Sherwood, přes které vede cesta a kolemjdoucí odpuzují. Ještě před pár lety bylo hlavní nádraží útočištěm narkomanů a bezdomovců. Po několikaletých rekonstrukcích se situace změnila.

Podle čerstvého průzkumu společnosti SC&C se dokonce 12 procent Pražanů cítí v prostorách hlavního nádraží lépe než na velkých nádražích západních metropolí. „Dalších 39 procent ho vidí na stejné úrovni,“ doplňuje ředitelka výzkumné agentury SC&C Jana Hamanová. Může za to především nová odbavovací hala, kterou si pochvaluje devět z deseti Pražanů. „Je dobře, že na místě vznikla skutečně odbavovací hala s několika obchody a ne obchodní centrum s odbavovací halou,“ říká místopředseda Klubu Za starou Prahu Richard Biegel. Vzápětí však připomíná, že zatímco nová hala plní svůj účel na sto procent, historická nádražní budova chátrá a je nevyužitá. „Je chyba, že byla stará budova od nové odbavovací haly odpojena a lidé ji nevyužívají. Je třeba to co nejdříve napravit,“ říká Biegel.

Kdy se budova dočká opravy, zatím není jasné. Aktuálně se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pustila do rekonstrukce zastřešení haly nástupišť. Práce mají trvat dva roky a omezí provoz některých vlaků. Oprava měla původně stát 470 milionů korun. „Nosná konstrukce je však v horším stavu, než se očekávalo, pravděpodobně tak bude konečná investice ještě o něco vyšší,“ říká Marek Illiaš z odboru komunikace SŽDC.

Čeká se na tramvajovou trať

Zatímco vnitřní prostory a odbavovací halu nádraží chválí podle průzkumu společnosti SC&C naprostá většina cestujících, přesně naopak se staví k Vrchlického sadům, které jsou jakousi vstupní branou do nádraží. „Cestujícím nejvíce vadí lidé bez domova, kteří sedají na lavičkách a popíjejí alkohol. Tento názor ostatně koresponduje s celkovým vnímáním prostoru před nádražím jako zanedbaného a nemoderního,“ říká Hamanová s tím, že více než 80 procent dotázaných by ocenilo změnu.

Na konci roku 2013 podepsal magistrát s radnicí Prahy 1 memorandum, že se park promění k lepšímu. To je však v nedohlednu. „Letos se na místě nic neodehraje. V budoucnu má vést podél Vrchlického sadů tramvajová trať z Vinohradské. Je proto potřeba proměnu sadů naplánovat tak, aby již počítala s tramvajemi a na místě se nemuselo kopat dvakrát,“ vysvětluje starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký. Na radnici Prahy 1 již v minulosti přistál návrh na novou podobu parku, kterému se přezdívá Sherwood – podle lesa, kde přepadala své oběti zbojnická tlupa Robina Hooda. Vedení městské části však mělo ke studii architektů řadu připomínek.

Koupit: jízdenku, knihu, dárek

Hlavní nádraží u cestujících podle průzkumu získává plusové body nejen svým vzhledem, ale také službami. Podle průzkumu, ve kterém se agentura dotazovala celkem 521 lidí, chodí 43 procent cestujících nakupovat do obchodů v odbavovací hale. Celkem devět procent pasažérů utrací na nádraží své peníze pravidelně nejen za jízdenky. Od roku 2006 rekonstruuje hlavní nádraží společnost Grandi Stazioni, která jej spravuje. Nádraží si teď cestující více cení také díky loni dokončené opravě Fantovy kavárny v historické části objektu. Proměny, které se v posledních deseti letech na nádraží odehrály, přispívají podle průzkumu k dobrému jménu celého města. Myslí si to 88 procent oslovených, kteří žijí v hlavním městě. Pro 68 procent z nich se díky rekonstrukci zlepšil osobní vztah k nádraží. To samé říká 58 procent oslovených cestujících. Lidé mají k nádraží lepší vztah díky větší bezpečnosti, čistotě, lepší přehlednosti informací o odjezdech a příjezdech vlaků a také možnosti čekat na vlak v některém z nových míst s občerstvením.

Nádraží s novou střechou

Oprava zastřešení haly nad nástupiště měla podle původních odhadů stát celkem na 470 milionů korun. Podle Správy železniční dopravní cesty to však může být i více. Nosná ocelová konstrukce je totiž v horším stavu, než se původně očekávalo. Přesto by práce mohly skončit podle původního očekávání v polovině roku 2017. Kromě revize již zmíněné konstrukce musí stavební firmy vyměnit také skleněné výplně střechy, kterými proniká světlo na nástupiště. Kvůli pracím nemohou vlaky zajíždět na některá nástupiště. Rekonstrukce v průběhu dvou let omezí provoz na celkem 15 vlakových linkách.

12. 03. 2015 Radnice koupila nádraží. Je nám k ničemu, říká však starosta (Dolní Poustevna)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/radnice-koupila-nepotrebni-nadrazi-duw-/usti-zpravy.aspx?c=A150311_152014_usti-zpravy_hrk)

Dolní Poustevna na Děčínsku koupila budovu tamějšího nádraží. Nákup objektu od Správy železniční dopravní cesty schválili zastupitelé na svém posledním zasedání. Jen tři zastupitelé byli proti, jeden z nich byl starosta. Podle něj nemá město pro budovu využití. „Zhruba dva miliony z rozpočtu vyškrobáme, ale nemám představu, co s budovou budeme dělat dál. Na údržbu a rekonstrukci městský rozpočet nestačí. Rekonstrukce by určitě spolykala desítky milionů,“ poukazuje starosta Dolní Poustevny Vladimír Tesařík. Jenže ostatní zastupitelé měli pro koupi argument. Pokud by totiž město objekt nekoupilo, nabídla by ho SŽDC soukromému zájemci. A řada místních se bojí, že by nádraží koupil nějaký spekulant a udělal z něj ubytovnu pro sociálně slabé. „Já bych obavy ze vzniku podobné ubytovny vůbec neměl. Už teď je ve městě několik prázdných soukromých domů, a kdyby někdo chtěl, už z nich jsou ubytovny dávno,“ je přesvědčen Tesařík.

**Na nádraží se jízdenky koupit nedají**

SŽDC nádraží prodává, protože ho k ničemu nepotřebuje a nevyužívají ho ani České dráhy. Loni v červenci koleje po téměř 70 letech znovu propojily Poustevnu a sousední Sebnitz a obnovil se provoz vlaků do Děčína přes Německo. Trať využívají nejen místní dojíždějící do Děčína za prací, ale především turisté. Samotná budova v tom ale nehraje takřka žádnou roli. Není v ní pokladna,

jízdenky se kupují přímo ve vlaku. Dolní Poustevna ji má v nájmu, dál ji pronajímá a pro cestující v ní má smysl jen hospoda. „Za hospodu máme pět tisíc měsíčně a za byty, které poskytujeme pracovníkům Českých drah, dalších několik tisíc,“ přibližuje současné využití budovy Tesařík.

Budova je podle starosty ve špatném stavu

„Kolegové tvrdí, že i když do budovy nedáme ani korunu, za dva roky se nám peníze za nákup vrátí právě z těch nájmu,“ pokračuje Tesařík. On sám tomu ale nevěří. „Nádraží je v dezolátním stavu, nevíme, kdy se něco rozbije, poteče střechou a podobně. A pokud nebudeme investovat a opravovat, bude jen chátrat dál,“ zlobí se. Město proto teď musí podle starosty vymyslet, co by v rozlehlé budově chtělo mít. Uvažuje se o informačním centru, turistické ubytovně či o startovacích bytech. „Na to ale potřebujeme dotace, na což bychom museli mít vypilovaný projekt, a ten nemáme. Navíc si myslím, že ani na spoluúčast v případě získání dotace nebude náš rozpočet stačit,“ obává se starosta Tesařík.

Prodej nádraží

Prodej nádražní budovy ještě musí schválit správní rada SŽDC, ministerstvo dopravy a vláda. „Musíme se chovat s péčí řádného hospodáře, zákon nám neumožňuje, abychom majetek převáděli na obce zadarmo či za pár korun,“ podotýká mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

12. 03. 2015 Záchrana nádraží, díl druhý: Chátrající budovu má spasit neziskovka (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/304555-zachrana-nadrazi-dil-druhy-chatrajici-budovu-ma-spasit-neziskovka/>)

Spolky Nádraží nedáme! a Spousti chtějí navázat na úsilí prvního z nich o záchranu staré nádražní budovy v Ústí nad Orlicí. Ta sice oproti původním plánům železničářů stále stojí, ale již není potřeba, a tak je prázdná a chátrá. Spolky chtějí vytvořit novou neziskovou organizaci, která by se o staré nádraží starala a našla pro něj využití. V neziskové organizaci by se podle aktivistů měly spojit město, kraj a také ČD a Správa železniční dopravní cesty. Ty se však k ústeckému plánu stavějí rezervovaně.



Od loňského podzimu slouží v Ústí nad Orlicí nové nádraží s ostrovními perony a novými provozními a odbavovacími prostory na opačné straně přeloženého kolejiště, než je historická budova z roku 1874. Ta je nyní nevyužitá a lidé, kteří zabránili jejímu zbourání, marně usilují o její oživení. Podle spolku Nádraží nedáme! a Spousti by mohlo pomoci založení neziskové organizace, která by se o staré nádraží starala. Její výhodou má být snazší přístup k dotacím – ať už z Evropské unie, Norských fondů, Mezinárodního visegrádského fondu nebo od státu. "Bylo by je možno použít nejen pro samotnou rekonstrukci budovy, ale také pro realizaci různých veřejně prospěšných projektů," uvedli zástupci spolku Jan Blaško a Martin Kadrman.

Instituce a společnosti, které by se podle nich měly do neziskové společnosti zapojit, však vesměs nejsou takové myšlenky nakloněny. Výjimkou je Pardubický kraj, jehož radní pro dopravu Jaromír Dušek (SPO) iniciativu vítá. Aktivisté by chtěli, aby se do neziskové organizace zapojily i České dráhy, jimž objekt patří, a Správa železniční dopravní cesty, jíž by mohl patřit v budoucnu. ČD to však odmítají. "Jsme připraveni budovu prodat nebo pronajmout za obvyklých obchodních podmínek takovým zájemcům, kteří dokážou objekt využít pro nové účely," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. SŽDC potom o iniciativě neví, její mluvčí Marek Illiaš zdůraznil, že železniční správa nesmí nakládat s cizím majetkem. To připsal i Jaromír Dušek: "Nejdříve ale musí být dořešeny majetkové vztahy." Vzhledem k nevoli železničářů je ale opatrný i ústecký starosta Petr Hájek (Sdružení Oušťáci). "Mám obavu, že neziskovka problém nevyřeší, naopak jí zůstane. Za neziskovku bude zase mluvit město nebo sdružení, nikoliv státní organizace, které se de facto objektu zbaví," uvedl starosta.

Historická budova z roku 1874 patří k nejstarším dochovaným staničním budovám v Česku. Vznikla podle návrhu architekta Rudolfa Freye, má kamenné římsy, je postavená z režného zdiva, horní podlaží však jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva. Podle původních plánů na rekonstrukci železničního uzlu Ústí nad Orlicí měla zaniknout. Nakonec však bylo prohlášeno kulturní památkou a projekt se změnil tak, že nadále stojí. Pro její další využití padly různé návrhy – mohla by se z ní stát například expozice železničních modelů nebo sídlo archivu SŽDC. Aktivisté, kteří usilovali o její zachování, původně chtěli, aby nadále sloužila provozu, to však ČD a SŽDC odmítly. Nutné opravy budovy vyjdou na desítky milionů korun.

13. 03. 2015 Vagony u Paskova ujely s lokomotivou, ale neubrzdila je, ukázalo video

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/v-paskove-vykolejil-nakladni-vlak-dr1-ostrava-zpravy.aspx?c=A150311_152606_ostrava-sport_mav)

Drážní inspekce upřesnila informace o únorové havárii nákladního vlaku v Paskově. Strojvedoucí podle všeho brzdil, kolos o dvaadvaceti vagoních naložených uhlím ale zastavit nedokázal. Všechny vozy až na jeden vykolejily. Nehodu podle všeho zavinila technická závada, nebo selhání člověka. Prvotní informace o události byly poměrně nepřesné. Drážní inspekce den po havárii uvedla, že lokomotiva podle všeho byla na konci jedoucí soupravy, takže strojvedoucí nemohl brzdit. Podle původních informací také jela neovladatelná souprava rychlostí až 90 kilometrů v hodině. „Maximální rychlost, kterou souprava jela, byla mezitím upřesněna na maximálně 71 kilometrů v hodině. Vyšetřování ale stále pokračuje,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Dodal, že informace upřesnilo právě postupné vyšetřování. Do případu částečně vnesl jasno i záznam z průmyslové kamery, na němž je celá havárie zachycená. „Z videa je patrné, že lokomotiva byla zapojená vepředu. Je evidentní, že vagony se utrhnou a vykolejí, kdežto lokomotiva dál pokračuje v jízdě,“ popsal mluvčí Drážní inspekce. „Původně nás zmátlo, že se strojvedoucí s lokomotivou k místu mimořádné události vrátil,“ doplnil.



Proč strojvedoucí, pravděpodobně po některé z volných kolejí, přejížděl na opačnou stranu kolize, nevysvětlil. „Proč byla nakonec lokomotiva vzadu, vyšetřujeme,“ dodal Drápal. Vagony podle všeho mohly být špatně zapojené. Drážní inspekce nyní zjišťuje, zda pracovníci společnosti AWT, které patří vlečky i souprava, dodrželi stanovené technologické postupy pro jejich zapojování. Při nehodě se nikdo nezranil. „Strojvedoucí se snažil brzdit, lokomotiva ale nebyla schopná soupravu v tom spádu zastavit. Případá v úvahu selhání člověka i technická závada,“ dodal Drápal.

Čeká se na výsledky kontrol, pokračují i výslechy svědků

Drážní inspekce zatím nemá všechny výsledky kontrol technického stavu konkrétních zařízení vlaku, například brzd. Zatím také nevyslechla všechny svědky. „Událost včetně závěrečné zprávy zpracováváme, potvrzuje to zřejmě několik měsíců, finální škoda byla spočítána na 24 milionů korun,“ sdělil Drápal. Policisté událost vyšetřují jako obecné ohrožení z nedbalosti. „Provoz na vlečce a navazujících lokalitách je z důvodu únorové nehody jen minimálně omezen a předpokládáme, že již koncem měsíce bude provoz fungovat zcela standardně,“ uvedl mluvčí železničního dopravce AWT Lukáš Kresač. „V této chvíli řešíme úhradu ze strany pojišťovny,“ doplnil. Odmítl uvést, zda společnost již kvůli nehodě vyvodila nějaké personální důsledky. „Nehoda se i nadále vyšetřuje, a proto se k personálním záležitostem nebudeme vyjadřovat,“ doplnil Kresač. Vlak vyjel z vlečkové stanice Důl Staříč směrem na Důl Paskov 19. února odpoledne, vykolejil zhruba po sedmi kilometrech jízdy.

13. 03. 2015 Česko podporuje liberalizaci evropského železničního trhu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cesko-podporuje-liberalizaci-evropskeho-zeleznicniho-trhu/1192456>)

Česká republika podporuje liberalizaci železničního trhu EU, řekl dnes ČTK v Bruselu ministr dopravy Dan Ťok. Spolu se svými kolegy z ostatních zemí osmadvacítky dnes diskutoval o částech takzvaného čtvrtého železničního balíčku, tedy souboru návrhů Evropské komise majících napomoci liberalizaci vnitrostátní osobní železniční dopravy. "Chtěli bychom pokračovat v liberalizaci trhu. Už jsme zahájili první soutěž, už máme první kroky udělané," připomněl český ministr. V ČR je také správa železniční dopravní cesty oddělená od provozovatelů drážní dopravy. Praha by proto podle Ťoka byla proti regulacím, které by například Česku vnucovaly jiné, třeba holdingové uspořádání systému využívané nyní v některých zemích unie.

Čtvrtý železniční balíček, předložený Evropskou komisí už před dvěma lety a od té doby na různých úrovních projednáváný, sestává z šesti legislativních návrhů a několika dalších opatření. Komise například v případě holdingového uspořádání prosazovala požadavky na nezávislost vedení takových firem. Konkrétní podoba takových požadavků je jedním z dosud neuzavřených oblastí, o nichž se mezi členskými státy diskutuje.

Technická část balíčku, týkající se interoperability evropských železničních systémů či bezpečnostních pravidel, už byla členskými zeměmi odsouhlasena a nyní ji projednává europarlament. Podle médií si rychlé přijetí přejí také velcí evropští dopravci, bývalý eurokomisař pro dopravu Siim Kallas ale trval – ve snaze posunout dohodu také nad politickou částí – na souběžném potvrzení obou částí balíčku. Politický díl, týkající se kromě jiného požadavku na oddělení správy dopravní cesty od provozovatelů vlaků, se ale stal předmětem tvrdých diskusí mezi členskými zeměmi EU. Nynější eurokomisařka

pro dopravu Violeta Bulcová dnes jen podotkla, že členské země si potřebu dalších změn v oblasti uvědomují. Anrijs Matiss, ministr dopravy Lotyšska, tedy předsednické země EU, novinářům řekl, že doprava je pro evropskou ekonomiku klíčovou záležitostí a dohodu by proto chtěl mít připravenou ještě v tomto pololetí.

15. 03. 2015 Prodej nádraží by byl pro ČD bonus, nesmí ale jít o veřejnou podporu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/304886-prodej-nadrazi-by-byl-pro-cd-bonus-nesmi-ale-jit-o-verejnou-podporu/>)

České dráhy dlouho usilují o prodej nádražních budov, který by mohl přinést i sedm miliard korun. Zabývá se tím ale stále Evropská komise. V letošním rozpočtu s tím ČD proto nepočítají, podle generálního ředitele Pavla Krčka by to byl ale bonus. České dráhy přitom čelí riziku zhoršení ratingu. Pokud agenturu Moody's nepřesvědčí, mohly by spadnout z posledního investičního pásma BAA2. Při současném zadlužení ve výši 35 miliard korun by to přineslo prodražení dluhové služby. "Od roku 2011 se věřitelům slibuje, že prodáme nádraží za šest miliard. Máme rok 2015. Jsme konzervativní. V současných projekcích říkáme, že s tím nepočítáme. Ale pokud to přijde, tak je to velký bonus. Chceme, abychom to prodali co nejrychleji. Samozřejmě to pomůže. Umožní to snížit zadlužení nebo omezit budoucí potřeby refinancování," shrnul situaci generální ředitel a předseda představenstva Český drah Pavel Krtek, který byl hostem Otázek Václava Moravce.

Mluví se o odprodeji budov nádraží z vlastnictví Českých drah do rukou Správy železničních dopravních cest (SŽDC). "Není logické, aby jeden dopravce udržoval všechny staniční budovy, které užívají i jiní dopravci. Tvrdí-li někdo, že má být liberalizace, tak bez toho to nejde," prohlásil předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Finanční objem, který by v souvislosti s tím mohly České dráhy získat, je ale nejistý. Právě stanovení jeho výše vytváří překážku.

V roce 2011 si České dráhy nechaly dělat posudek, podle kterého má vytyčený majetek, v podstatě část firmy, hodnotu šest miliard korun. "Pak je další aktualizace posudku, ta ukazovala o něco vyšší hodnotu, ale současný problém je takový, že antimonopolní úřad v Bruselu zkoumá, jaká je férová cena," řekl Krtek. Provádí test soukromého investora, který zkoumá vliv, jaký by na cenu mělo, kdyby obchod prováděly dva soukromé subjekty. "Zkoumá to, aby se nedalo říct, že stát veřejně podporuje akciovou společnost, tedy že to není veřejná podpora," doplnil Krtek. Šéf SŽDC Pavel Surý tvrdí, že rozdíly jsou značné. "Byla tam částka osm miliard, byla tam částka 4,7, padly i částky jiné, jako 3 miliardy nebo ještě méně," zmínil Surý.

Obchod by mohl být uzavřen i bez závazného vyjádření z Evropské unie. Když je částka významně vyšší, musí se žádat notifikace, aby vláda měla jistotu, že transakce není veřejná podpora, že nejde o přelévání státních peněz z jedné firmy do druhé, která má horší finanční situaci. Stát by se potom nemusel bát, že by někdo mohl obchod napadnout. Krtek podotknul, že ideální by bylo, aby cena nešla pod účetní hodnotu celkového majetku, která je přibližně 3,7 miliard korun. V takovém případě by nevznikla účetní ztráta na prodeji majetku. Pokud by ale částka za prodej byla nižší, mohl by stát prodej provést dřív bez tvrdého vyjádření Evropy. "Probíhá komunikace mezi ministerstvem dopravy, ÚHOS a antimonopolním úřadem v Bruselu," dodal Krtek s tím, že výsledek by mohl přijít v řádu měsíců.

Zhoršení ratingu ČD navýší úrokové náklady

Aktuálně také musí České dráhy řešit otázku svého ratingu, který se nyní nachází v posledním investičním pásmu BAA2. Krtek připodobňuje rating ke každoroční lékařské zprávě. Rozhoduje se o ní mezi březnem a květnem. Potíž Českých drah je, že o jeden stupeň se jejich rating snížil už v předchozích dvou letech. Nelichotivý je i vývoj dluhu. V roce 2009 činil přibližně 11 miliard, o čtyři roky později už dosahoval na 33 miliard korun. "Zadlužení vzniklo tak, že stát nedostatečně platil za to, co si objednal, a protože zastarával vozový park, tak to ČD řešily pomocí úvěru. Tak jsme se dostali až k této částce," řekl Pejša. Teprve během loňska se podařilo zadlužení lehce snížit o zhruba 90 milionů a zastavit tak nárůst. "Je potřeba obhajovat rating, je potřeba se na to soustředit," zdůraznil Krtek.

Se zástupci agentury Moody's se Krtek setkal minulý týden a prezentoval, co je nového v ČD, jaké se očekávají výsledky a co management udělal, aby zlepšil finanční profil. Moody's podle Krčka spíše zajímá, jaká je struktura dluhu než jeho výše. Jaké jsou krátkodobé a jaké dlouhodobé dluhy a jestli může být společnost likvidní v příštích 24 měsících, kdyby došlo ke krizi. V dubnu se má vedení ČD s lidmi z agentury vidět i v Praze. Když rating dráhy neudrží, dojde k prodražení dluhové služby. Podle Krčka se ale nic významně nezmění. Může to zdražit budoucí úvěrové linky nebo emise dluhopisů. Jejich půjčky by se každopádně prodražily o sto milionů korun.

15. 03. 2015 Na Kokořínsko vlaky zatím nevyjedou (Mělník – Mšeno)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/304915-na-kokorinsko-vlakly-zatim-nevyjedou/>)

Trať ze Mšena do Mělníka se zatím opravovat nebude. Zdržela ji příprava projektu. Majitelé kempů, obchodů a restaurací z Kokořínska, kudy trať vede, se ale zlobí. Přijdou tak o tržby a už teď počítají první ztráty. V turistické sezoně, která právě startuje, totiž vlakem do oblasti přijíždějí tisíce lidí. V kempech, tábořištích či ubytovnách na okraji Mšena přespává od jara do podzimu přes dva tisíce lidí. Turistická sezona ještě pomalu ani nezačala a provozovatel kempu už počítá první ztráty, které jdou do desítek tisíc korun. "Loni jsme měli kapacitu květen a červen už obsazenou. Letos ji máme obsazenou pouze ze třiceti procent. Úbytek je už znát, a myslím si, že je to kvůli tomu vlaku," postěžoval si v rozhovoru pro ČT Luboš Nechyba, provozovatel jednoho z kempů. Vedení obce Mšeno skluz samozřejmě mrzí a dává za pravdu majitelům ubytovacích zařízení, že zpoždění turistickou sezonu na Kokořínsku ovlivní. Na správce kolejí se zlobí i místní, protože cestování autobusem jim nevyhovuje. Navíc se lidé bojí, že trať úplně zanikne. Už pět tisíc jich proto podepsalo petici za její zachování. Původně měly vlaky Kokořínskem jezdit už na konci léta.

Naposledy pracovali dělníci na opravě tratě v polovině prosince. Odstraňovali staré pražce a koleje. Od té doby se tu ale nic neděje. Správa železniční dopravní cesty zdržení omlouvá přípravou projektové dokumentace, sháněním peněz i náročností opravy. "V této chvíli stále ještě probíhá projektová příprava," vysvětluje Marek Illiáš, mluvčí SŽDC. Podle prvních odhadů by oprava tratě v délce 24 kilometrů měla stát až půl miliardy korun. Vlaky by se na ni mohly vrátit na konci letošního roku.

16. 03. 2015 Lokálka z Olomouce pojede 160 kilometrů za hodinu (elektrizace trati Olomouc hl. n. – Šternberk – Šumperk)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/lokalka-z-olomouce-pojede-160-kilometru-za-hodinu-1171758>)

Ministerstvo dopravy schválilo největší železniční projekt za poslední léta. Netýká se žádného ze čtyř koridorů či klíčových dopravních uzlů. Jde o elektrizaci a modernizaci šedesát kilometrů dlouhé regionální tratě z Olomouce přes Uničov do Šumperka. V českém kontextu má projekt téměř neuvěřitelné parametry. Správa železniční dopravní cesty odhaduje, že stavba přijde na 5,3 miliardy korun. To je například dvojnásobek nákladů na právě probíhající modernizaci olomouckého uzlu a více, než bude stát nejdelší český tunel, který se buduje u Plzně na třetím železničním koridoru. Avšak za tyto peníze budou moci jezdit vlaky mezi Olomoucí a Uničovem rychlostí až 160 kilometrů za hodinu, což je maximální povolená rychlost na českých kolejích. I expresy jezdí tak rychle v tuzemsku pouze na několika málo úsecích modernizovaných koridorů. Žádná lokálka se sto šedesátce ani neblíží. Počítá se s tím, že na stavbu přispějí evropské fondy, poprvé by se mělo kopnout do země v roce 2018. „Jedním z nejdůležitějších důvodů je velice silná příměstská doprava v oblasti,“ uvedl Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Trať patří mezi tři nejvytíženější motorové tratě v Česku, denně ji využijí bezmála čtyři tisícovky cestujících.

Elektrina šetří náklady

Vedle trolejí se trať dočká například nových nástupišť a zabezpečovačů. Zastávka Troubelice se přesune blíže centru obce. Projekt ve formě studie proveditelnosti nyní schválilo ministerstvo dopravy. Správa železnic věnovala přípravě posledních čtrnáct měsíců a ministerské razítko považuje za úspěch. „Každá elektrizace je důležitá, protože výrazně šetří provozní náklady, jde o desítky procent,“ řekl vedoucí projektu Petr Pšenička. Elektrizace má proto následně dorazit například i na podbeskydské tratě, jejichž páteří je spojení z Ostravy do Valašského Meziříčí, na železnice Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou, Staré Město – Luhačovice nebo Plzeň – Domažlice. Již více než rok je schválen projekt osazení trolejí a výstavba druhé koleje na spojení Brno – Zastávka, plán ale naráží na soudní průtahy. Podle dostupných údajů skončila poslední elektrizace přesně před pěti lety. Tehdy se troleje objevily na trati Šumperk – Zábřeh na Moravě. Předtím se elektrizovaly tratě z Lysé nad Labem do Milovic a z Českých Budějovic do Českých Velenic.

Studie proveditelnosti

Jde o dokument, jehož cílem je posoudit investiční plány z pohledu ekonomické návratnosti. Jelikož není dopředu známé, jak vysoké investice do zamýšleného projektu lze odůvodnit, pracuje studie s několika variantami. Cílem je prokázat minimálně u jedné z variant návratnost investice.

16. 03. 2015 Odstřel Těšnova: Pompézní nádraží padlo před třiceti lety (Praha-Těšov, 16. března 1985)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/304666-odstrel-tesnova-pompezni-nadrazi-padlo-pred-triceti-lety/>)

Odstřel železničního nádraží na pražském Těšnově se stal symbolem necitlivého přístupu úřadů k památkám. Unikátní novorenesanční stavba patřila k nejkrásnějším nádražím ve střední Evropě. Dnes je tomu třicet let, co definitivně zmizela v oblacích prachu. Politické rozhodnutí si tehdy prorazilo cestu navzdory protestům odborné i laické veřejnosti. Šestnáctého března 1985 dokonalo dějiny stavby čtyři sta kilogramů trhavin. Místo, kde nádraží stálo, protíná teď severojižní magistrála.

Stavba vyrostla na pomezí Nového Města a Karlína v sedmdesátých letech devatenáctého století a do paměti Pražanů se zapsala svým lidovým přívskem "Deniska". Zrod nádraží byl dílem Rakouské severozápadní dráhy, která budovala dálkové spojení Vídně s Berlínem. Nová trať však Prahu míjela zhruba třicet kilometrů severně. Odpovědná společnost ÖNWB se snažila zmírnit domácí nelibost, kterou za opomenutí hlavního města obdržela, a rozhodla se proto, že v rámci hlavního spojení vytvoří odbočnou trať.

Společnost zadala projekt svému dvornímu architektovi – Karlu Schlimpovi. Byla to volba na jistotu – renomovaný profesor vídeňské techniky vtiskl stavbě svébytný novorenesanční charakter. "Šlo o zcela mimořádnou budovu, protože architektura byla pompézní. Působilo jako kombinace divadla a banky. Těšov měl totiž reprezentovat železnici v té podobě, ve které ji 19. století znalo," uvádí železniční historik Pavel Schreier na adresu nádraží, které zažilo slavnostní otevření 15. října 1875. Schlimp ponechal boční křídla bez vnějších ozdob, o to honosněji ale vybavil budovu střední. Včlenil do ní monumentální římský triumfální oblouk s korintským sloupovím, který korunuje alegorické sousoší Austrie – ochránitelky orby a průmyslu. Rozlehlou odjezdovou halu pak zkrášlily znaky měst, jimiž dráha projížděla. Křídelní dostavby architekt určil provozními potřebám železnice a částečně tam umístil i reprezentační prostory, salony, čekárny a restaurace. "Čekárna pro I. a II. třídu jest zařízena velmi elegantně; sedadla jsou potažena zeleným aksamitem, stoly jsou mramorové. Na stropě nalézají se skvostné arabesky. Také restaurace a čekárny III. a IV. třídy jsou slušně zařízeny," uváděl o výzdobě nádražní budovy časopis Světozor v roce 1876.

Poslední vlak

Více než čtyřicet let neslo nádraží, které sloužilo hlavně osobní dopravě, své původní jméno Severozápadní. Po roce 1919 ale získalo název po soudobém francouzském historikovi, slovanofilovi a politikovi Ernestu Denisovi, jenž významně podporoval vznik samostatného Československa. Jméno ale zakázali nacisti, kteří prosadili název Moldau Bahnhof čili Vltavské nádraží. Poválečná doba se zas k "Denisovi" vrátila, alespoň nakrátko. Komunistická éra totiž prvorepublikovým tradicím nepřála, takže v roce 1948 bylo nádraží nazváno Praha-Těšov. Už v dekadě následující ale stálo v cestě nejen jméno, nýbrž rovnou celá stavba. Urbanisté razili svou.

Posledním dnem, kdy nádraží ještě patřilo vlakům a cestujícím, byl 1. červenec 1972. Proháněly se jím téměř století, po uzavření ale přišel rychlý úpadek. Nejprve podleho demolici severní křídlo kvůli projektu severojižní magistrály. Pro torzo Schlimpovy novorenesance se dlouho hledalo nové využití. V plánu byla depozitní budova Muzea hlavního města Prahy. Pro objekt již zapsaný do Státního seznamu nemovitých památek přicházela v úvahu i dostavba na vysokoškolskou menzu a nákupní středisko. Nakonec se ale žádná z variant nerealizovala. Převálcovala je totiž idea dálnice, která přetřela centrum.

Stručný ortel: likvidace odstřelem

Osud Těšnova se zpečetil. Patnáctého března 1985 prošla deníky stručná zpráva. "V sobotu 16. března v osm hodin bude likvidována odstřelem budova bývalého nádraží Těšov v Praze," zněl oficiální nekrolog karlínského skvostu. Postavit nádraží, od jehož otevření letos uplyne 140 let, trvalo skoro čtyři roky. Ke zborcení stačily necelé čtyři vteřiny. Muzeum hl. města Prahy dnes zahajuje výstavu ke 30 letům



od demolice nádraží Těšnov i ke 140. výročí od jeho otevření. Před budovou muzea – nedaleko místa, kde nádraží stálo – jsou viděny historické snímky, dobové litografie i územní plány.

Pamětník demolice, Benjamin Fragner, ředitel VCPD

"Nikdo jsme tehdy v odborné veřejnosti nevěřili, že k demolici dojde. Nebyl důvod nádražní budovu bourat. Výkladů je mnoho, jeden říká, že se tam plánovaly garáže pro nedaleký Ústřední výbor KSČ. Tehdy tím hlavním argumentem bylo, že je to cesta ke stavbě současného města. Byla to záminka pro prosazení projektu, jehož výsledkem je ale dnešní prázdno," vzpomíná ředitel Výzkumného centra průmyslového dědictví Benjamin Fragner. "Můžeme spekulovat, nakonec ale rozhodla neuvěřitelná umanutost a arogance. Tuto zkušenost si přenáším až do dnešních dnů. Protože zbourání Těšnova je symbolem pro novou vlnu zájmu nejen o průmyslové stavby, ale o celé průmyslové dědictví. I dnešní hnutí za záchranu a obnovu industriálních staveb se setkává s neuvěřitelnou umanutostí prosadit si vlastní projekty," podotýká profesor Fragner.

16. 03. 2015 Grandi Stazioni žádá o další dva roky na opravu Fantovy budovy (Praha hl. n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/grandi-stazioni-zada-o-dalsi-dva-roky-na-opravu-fantovy-budovy/1193498>)

Italská společnost Grandi Stazioni žádá o prodloužení lhůty na opravu historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží o dva roky. Podle smlouvy má být opravena do října 2016. Spolu s Českými drahami chce najít koncept pro využití budovy. ČTK to po setkání se šéfem Českých drah Pavlem Krtkem řekl Michele Mario Elia, ředitel společnosti Ferrovie dello Stato Italiane Group, která je většinovým akcionářem Grandi Stazioni. Fantova budova s kavárnou je nyní stranou hlavních průchodů z nástupišť do hlavní haly nádraží, kde je i vstup do metra a velká část cestujících ji proto pouze míjí, uvedl Elia. Je proto třeba určit, jaký projekt bude pro budovu nevhodnější, zda z ní bude muzeum, nebo nákupní centrum. Od toho se mají rovněž odvíjet úpravy okolí budovy, bude-li před ní parkoviště nebo zastávky pro autobusy. "Máme zájem na tom, aby k rekonstrukci historické části pražského hlavního nádraží došlo co nejdříve," uvedly k dnešnímu jednání České dráhy. Konkrétní dohoda ale dnes uzavřena nebyla a obě strany se mají na toto téma ještě setkat.

Grandi Stazioni za více než miliardu korun zrekonstruovala odbavovací halu pražského nádraží a nyní ji má od Českých drah pronajatou. Součástí dohody byla i kompletní oprava Fantovy budovy, ze které je dosud opraveno zhruba 15 procent. Jde o centrální část s kupolí Fantovy kavárny, kterou mohou cestující vidět při průchodu z odbavovací haly ke kolejím. Dokončení oprav Fantovy budovy je podle smlouvy z roku 2003 podmínkou pro prodloužení pronájmu prostor nádraží italské společnosti o dalších 20 let. Ta měla na opravu secesní budovy, která původně sloužila mimo jiné jako odbavovací hala, deset let od vydání platného stavebního povolení. Naposledy společnost prezentovala koncem roku 2013 dokončení oprav ve Fantově kavárně, pro kterou dosud neúspěšně hledá nájemce. Grandi Stazioni prostory hlavního nádraží opravuje od prosince 2006. V odbavovací hale vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory, výtahy a řadu obchodů, které nyní komerčně pronajímá. Ve výběrovém řízení na obnovu nádraží zvítězila v roce 2002.

16. 03. 2015 Průlom: slovenské ministerstvo zaplatí Jančurovi pronájem dvou vlaků (Bratislava – Komárno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancura-dostane-vlak-y-proplacene-od-slovenskeho-ministerstva-pby-eko-doprava.aspx?c=A150316_124300_eko-doprava_rny)

Ačkoli je poslední dobou Radim Jančura se slovenskými politiky stále častěji ve při, stane se jeho RegioJet prvním soukromým dopravcem, kterému tamní ministerstvo dopravy proplatí náklady na pořízení dalších vlaků. Ty potřebuje k tomu, aby odolal návalu cestujících po zavedení jízdného zdarma pro studenty a důchodce. K neobvyklému kroku přistoupí podle slovenského Denníku N ministerstvo dopravy na trati mezi Komárnem a Bratislavou. Tamní trasa se totiž od všech ostatních spojů RegioJetu liší v tom, že na ní Jančurova firma provozuje dotované vlaky. Tím pádem mu ministerstvo dopravy proplácí nedávno zavedené stoprocentní slevy pro studenty a důchodce. Právě díky nim stoupl počet cestujících na jihoslovenské trati přibližně o čtvrtinu a vlaky se začaly přepřínovat. Kapacitu ranních a odpoledních spojů tak začal RegioJet zdvojitvovat připojením dalších jednotek. Právě na jejich pronájem formou operativního leasingu mu má přispět slovenský stát. „Kvůli zkvalitnění dopravy na této trati jednáme se soukromým dopravcem o tom, že by mu stát proplácel pořizovací náklady dodatečných souprav,“ potvrdil mluvčí slovenského ministerstva dopravy Martin

Kóňa. Zároveň ale odkázal na to, že tento mechanismus, tedy příspěvek v momentě, kdy výrazně stoupne počet cestujících, byl zanesen už v původní smlouvě, kterou s Jančurou na konci roku 2010 podepsalo ještě předchozí vedení ministerstva v čele s Jánem Figeľem z KDH. Jak vysokou částku ministerstvo Jančurovi na pronájem dvou dieselových souprav od kanadsko-německého Bombardieru uvolní, bude podle Kóni zveřejněno až v srpnu.

Jančura: Klid zbraní se nekoná

Vedle bezproblémové linky na Komárno, kde RegioJet jezdí už od března 2012, však Jančura se slovenskou politickou reprezentací řeší i spory. Na začátku roku se přel s představiteli krajů o licenci na provozování autobusů mezi Bratislavou a Nitrou nebo už loni neúspěšně nabízel převzetí dotované rychlíkové dopravy od ZSSK. Českému podnikateli navíc vadí, že na rozdíl od národního dopravce ZSSK nemá jeho RegioJet nárok na propáčení studentských a seniorských slev na dálkové trati mezi Bratislavou a Košicemi, kde podniká na své riziko bez dotací. Kvůli tomu pro Denník N zdůraznil, že žádné usmíření s ministerstvem na obzoru není.

18. 03. 2015 Stavba nového vlakového nádraží v Karlových Varech nabírá zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/stavba-noveho-horniho-nadrazi-v-karlovych-varech-fbr-vary-zpravy.aspx?c=A150318_2148102_vary-zpravy_ba)

Správa železniční dopravní cesty, která bude stavět novou odbavovací halu karlovarského horního nádraží, avizovala, že se stavbou začne na přelomu února a března. Zatím se ovšem nic neděje. Správa ale ujišťuje, že s pracemi začne ještě v březnu. „Všechny mohu stoprocentně ujistit, že projekt běží podle plánu, a jeho uložení k ledu tak nepřípadá v úvahu,“ ubezpečil Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC. Investor v únoru otevíral obálky s nabídkami a vyhodnocoval výběrové řízení na zhotovitele. „Vysoutěžená cena je zhruba 75 milionů korun,“ konstatoval Ptačinský. Stavební práce, tedy předání stavby zhotoviteli, návoz materiálu a zahájení vlastních prací je podle jeho slov naplánované ještě na březen. „S každou zakázkou tohoto rozsahu je bohužel spojena i značná papírová část, kterou nelze opomenout. Stejně tak je to s povinnými správními a odvolacími lhůtami,“ vysvětlil prodlení se zahájením výstavby mluvčí Správy železniční dopravní cesty.



Nová prosklená výpravní budova vychází z projektu architekta Petra Franty z roku 2010. „Navrhovaná stavba bude překonávat svažité terén. Centrálním prvkem je hala s prosklenou střechou, která přechází přes obě střechy a symetricky budovu rozděluje,“ popsal novou podobu nádraží Ptačinský. Komplikace spojené s výstavbou nové nádražní budovy se podle mluvčího neprojeví na samotném provozu vlaků v Karlových Varech. Cestující se pak rovněž nemusejí obávat toho, že by si neměli kde koupit jízdenky. „Výluky v provozu nepředpokládáme,“ konstatoval Ptačinský. „Pro cestující budou k dispozici kasy v části stávající budovy, kterou čeká demolice jako poslední,“ doplnil jej Vladimír Omelka, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlových Varech. Jeho zaměstnanci se na dobu rekonstrukce přestěhovali z horního nádraží na dolní. Stavba nové budovy horního nádraží skončí ještě v letošním roce. Do roku 2017 pak přijde na řadu další etapa, kolejiště.

Současná podoba železniční stanice je provizoriem, které v Karlových Varech vzniklo po spojeneckém bombardování města. O novou podobu nádraží se v roce 2003 pokoušela italská společnost Grandi Stazioni. Její plány ovšem zůstaly pouze na papíře. Na svém kontě má ale společnost obnovu nádraží v Mariánských Lázních a v Praze. Její karlovarský projekt, jehož autorem byl architekt Petr Kotas, předpokládal rekonstrukci stávajících budov a přístavbu jednoho podlaží, které by umožnilo bezbariérový přístup do komplexu.

18. 03. 2015 MD historická železniční vozidla v roce 2015 podpoří částkou 3,7 milionu korun

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/MD_historicka_zeleznicni_vozidla_podpori_3-7_miliony.htm)

Ministerstvo dopravy vyhlásilo výzvu pro předkládání projektových žádostí o finanční podporu v rámci programu Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel. Cílem programu, na jehož financování je v roce 2015 vyčleněno 3,7 milionu korun, je podpora obnovy (opravy nebo údržby) historických železničních kolejových vozidel formou neinvestičních dotací. Dotaci mohou obdržet vlastníci historických železničních kolejových vozidel nebo subjekty, které prokážou právo k užívání

historických železničních kolejových vozidel a souhlas vlastníka s jejich obnovou. Projektový záměr obsahující všechny náležitosti uvedené v pravidlech musí být doručen odboru drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy v termínu do pondělí 11. května 2015. Bližší informace http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Podpora+obnovy+HZKV.htm.

18. 03. 2015 Podaří se na Heřmaničce obnovit železniční provoz? (Frýdlant v Čechách – Heřmanice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/305171-podari-se-na-hermanicce-obnovit-zeleznicni-provoz/>)

Obce z Frýdlantského výběžku mají šanci získat bývalou úzkorozchodnou železniční trať mezi Frýdlantem a Heřmanicemi. Je pro ně důležitá kvůli rozvoji turistického ruchu, ale i jako podstatná součást protipovodňových opatření. 10 kilometrů kolejí, které navazovaly i na železnici v sousedním Sasku. Poslední vlak tu ale projel už před čtyřiceti lety. Z původní trati se dochovaly jen zlomky. Například železniční most v blízkosti frýdlantského nádraží nebo malé železniční muzeum, které je součástí zahrádky v několik kilometrů vzdáleném Dětrichově. Rodina, které patří, část kolejí zachránila. Dobrovolníci z Frýdlantu otevřeli muzeum a chtějí aspoň na část trati provoz vrátit. Rádi by využili dotací z Evropské unie: "Nebo jsme schopni i nějaký rozsah trati obnovit vlastními silami, v podstatě z vlastních peněz," konstatoval Ladislav Crha, místopředseda spolku Frýdlantské okresní dráhy.



Železniční spolek má zatím jednu malou lokomotivu řady T36: "Samozřejmě se budeme snažit lokomotivní park rozšiřovat," dodal Ladislav Crha. "Pokud by byly finanční prostředky přímo na stavbu celé trati, tak by to mohlo být během dvou let postaveno. Pokud se takové prostředky neseženou, tak budeme rádi, když obnovíme část na území města i z vlastních prostředků," uvedl Ladislav Crha, místopředseda spolku Frýdlantské okresní dráhy. Pro mikroregion je ovšem klíčové získat pozemky zdarma. Na takovou variantu čekali 11 let. "Vzhledem k faktu, že se jedná o dlouhodobě zrušenou dráhu (zrušena v roce 1984) a k faktu, že převodem by mělo dojít k úspoře nákladů SŽDC na demolice budov a staveb v okolí zrušené dráhy bylo rozhodnuto, že SŽDC připraví návrh na bezúplatný převod na nejbližší jednání Správní rady SŽDC. V případě souhlasu Správní rady bude dle citovaného zákona žádost předložena cestou ministerstva dopravy vládě ČR k odsouhlasení," konstatoval Jakub Ptačinský, mluvčí Správy železniční dopravní cesty.

Podle starosty Frýdlantu Dana Ramzera by kromě samotného železničního provozu, což je jedna z variant využití, mohlo těleso úzkokolejky fungovat jako cyklostezka, koňská stezka nebo in-line dráha. "Ale může to být součástí protipovodňové ochrany, proti přívalovým deštům, anebo to může být i komunikační uzel pro případ katastrofických povodní, jako byly v roce 2010, kdy toto těleso bylo jediné funkční propojení například do Heřmanic nebo do Dětrichova," řekl Dan Ramzer (ODS), starosta Frýdlantu. I Správa železniční dopravní cesty využití bývalé trati při protipovodňových opatřeních bere v úvahu: "Dalším důvodem návrhu bezúplatného převodu je fakt, že část železničního náspu by měla v budoucnu plnit funkci suchých poldrů k zachycení povodňových průtoků a zároveň sloužit jako jediná pozemní komunikace, která je sjízdná v době záplav," uvedl Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC. Převod bude muset kromě Správy železniční dopravní cesty posvětit i vláda. Na Frýdlantsku ale věří, že mají první krok za sebou a na Heřmaničku se vrátí život stejně jako na bývalou trať z Kamenického Senova do České Lípy, která už slouží turistům.

19. 03. 2015 Zaplatíte ČEZu miliardu, nařídil soud správě železnic

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://zpravy.aktualne.cz/domaci/velky-problem-szdc-musi-platit-miliardu-za-neodebrany-proud/r~9adadcb4ce2611e485d7002590604f2e/>)

Nejde o jediný soudní spor mezi Správou železniční dopravní cesty a ČEZ o neodebraný proud. Pokud soud rozhodne stejně, vyšplhá se celková suma ke dvěma miliardám. Státní Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) hrozí existenční problémy. Společnosti ČEZ, respektive její dceřiné firmě ČEZ Prodej, musí zaplatit přes miliardu korun za ušlý zisk. Navíc je velmi pravděpodobné, že se konečná částka zvýší až na dvě miliardy. Vrchní soud v Praze totiž ve čtvrtém pravomocně rozhodl, že SŽDC musí polostátní energetické firmě zaplatit 805 milionů korun za elektřinu, kterou si v roce 2010 objednala, ale neodebrala. I s úroky činí dlužná suma ke dni, kdy padl rozsudek, zhruba 1,07 miliardy korun. Obě firmy se přitom soudí o obdobnou sumu i za rok 2011. Prvoinstanční soud ale zatím v tomto případě nenařídil jednání – čekal, jak dopadne první žaloba za rok 2010. Je tak téměř jisté, že rozhodne zcela stejně a SŽDC tak bude muset nakonec platit více než dvě miliardy.

Správa železniční dopravní cesty verdikt zatím nechce komentovat. "Počkáme na písemné vyhotovení rozhodnutí soudu, na základě kterého zvážíme případné další právní kroky," uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Společnost sice může podat dovolání, to ale nemá odkladný účinek. A uvedenou sumu bude muset uhradit do 14 dnů poté, co jí přijde písemný rozsudek.

Nakoupili příliš draze

Příběh začal v prosinci 2008, kdy SŽDC uzavřela tříletou zakázku na dodávku elektřiny pro všechny dopravce na dráze za takřka tři miliardy korun ročně. Podle tehdy platného energetického zákona totiž dopravci nemohli kupovat elektřinu přímo, ale museli ji odebírat od správce kolejí. V polovině roku 2009 se zákon změnil a dopravci si mohli vybrat, od koho si nakoupí elektřinu. A SŽDC bylo povinno jim na to poskytnout svoji síť. Dopravci – především České dráhy – toho okamžitě využili a nakoupili si elektřinu rovnou od ČEZu, tedy bez prostředníka. Zatímco SŽDC ji v prosinci 2008 nakoupilo na tři roky dopředu v průměru za 2 000 korun za megawatthodinu, České dráhy za rok 2009 zaplatily o plnou třetinu méně. A to 1 386 korun za MWh. SŽDC tak v roce 2010 odebralo místo nasmlouvaných 1,5 milionu MWh pouhých 40 tisíc MWh proudů. A o rok později to bylo podobné. ČEZ Prodej dal proto případ k soudu. "Za rok 2010 nám vznikla škoda 805 milionů korun a za rok 2011 vznikla škoda 858 milionů korun," uvedl mluvčí ČEZ Ladislav Kříž s tím, že podnik musí spravovat majetek s péčí řádného hospodáře. Škodu podnik vyčíslil tak, že spočítal rozdíl, který by vydělal, kdyby prodal proud za původně domluvené ceny.

Nejdřív soud zamítl

Prvoinstanční soud přitom původně žalobu zamítl. I když dal zapravdu tomu, že SŽDC porušila smlouvu a ČEZu vznikla škoda. "SŽDC ale zprošťují odpovědnosti za tuto škodu liberační důvody," uvedla prvoinstanční soudkyně Růžena Kučerová. A poukázala právě na změnu zákona a to, že si dopravci mohli vybrat, od koho odeberou elektřinu. Vrchní soud ale argumentaci prvoinstančního soudu odmítl a verdikt otočil. Změnu zákona jako argument pro porušení smlouvy totiž neuznal. "Existovala zde smlouva, která je kupní smlouvou. Tuto smlouvu žalovaný uzavřel a poté porušil," uvedla soudkyně Ivana Svobodová. Podle ní je chyba SŽDC, že se na jednu stranu zavázala odebrat uvedenou elektřinu, ale se svými odběrateli smlouvy, že ji musí odebrat, neuzavřela.

Byl jako Zeus

Spor má ještě jednu rovnu. Cenu, za kterou správce tratí tehdy proud na tři roky koupil. V době, kdy tehdejší šéf SŽDC Jan Komárek podepsal tříletý tendr, byla cena na burze o deset procent nižší a analytici předpovídali pokles o další desítky procent. Policie se o to začala zajímat a spočítala mu škodu ve výši nejméně 439 milionů korun. Předloni v listopadu prvoinstanční soud rozhodl, že je Komárek vinen. Za porušení povinnosti při správě cizího majetku ho poslal na dva roky do vězení s tříletou zkušební dobou. Tento verdikt však loni v březnu změnil odvolací Městský soud v Praze. Rozhodl, že Komárkovo jednání nebylo trestným činem, a osvobodil jej. "Pochybení bezpochyby spáchal, ale je kryto hrubou nedbalostí," uvedl soudce Luboš Vlasák. Háček je podle něj v tom, že u tohoto trestného činu je nutné prokázat minimálně úmyslnou nedbalost. "A to se státnímu zástupci nepodařilo," řekl Vlasák.

Státní zástupce obžalobu postavil na tom, že Komárek o klesající ceně elektřiny na burze věděl. Měl k dispozici grafy o vývoji cen, které si nechal zpracovat. Jenže to Komárek popíral a ani nikdo jiný to nepotvrdil. "Vypověděl, že spoléhal na svůj odborný aparát a že to předtím schválili nejméně čtyři podřízení a že od toho je měl," řekl soudce. Nepřímo pak naznačil, že jsou i další viníci, o nichž by se dalo uvažovat, a s argumentem nevědomé nedbalosti by již nemuseli uspět. "Do jaké míry je to selhání jeho náměstka a dalších lidí, ale soudu nepřisluší hodnotit," dodal Vlasák. Komárek se hájil i tím, že SŽDC žádnou škodu nezpůsobil. "Nemohla vzniknout škoda, protože SŽDC energie pouze přefakturovávala dalším společnostem," argumentoval u soudu. Dále tvrdil, že o poklesu ceny nevěděl. Spolehl se prý na svůj odborný aparát. "Byl něco jako Zeus. On koupil a ostatní museli koupit od něj. Ano, SŽDC by to nestálo ani korunu, ale krvácely by ostatní státní organizace, které kupovaly elektřinu za nesmyslné ceny," uvedl soudce Vlasák.

19. 03. 2015 České dráhy se proti tendru na Šumavské lokálky odvolají (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-se-proti-tendru-na-sumavske-lokalky-odvolaji/1194788>)

České dráhy se odvolají proti průběhu výběrového řízení na provoz takzvaných Šumavských lokálek, ve kterém skončily na třetím místě. Podání námítky proti průběhu výběrového řízení pořádaného Jihočeským krajem dnes vzala na vědomí dozorčí rada společnosti. ČTK to řekl mluvčí ČD Radek

Joklík. Jako vítěze tendru vyhodnotil Jihočeský kraj společnost GW Train Regio. Společnost Arriva, která v soutěži na patnáctiletý provoz lokálek skončila druhá, se odvolávat nebude. Výběrová komise nabídky tří uchazečů vyhodnocovala podle nabízené ceny a kvality služeb, které budou nabízet. "Podle názoru představenstva je potřeba na pochybení v rozhodovacím procesu upozornit, rozhodli jsme se proto podat námitky a o tomto našem postupu jsme informovali dozorčí radu. Činíme kroky, jež vyplývají nejen z naší zákonné povinnosti jednat s péčí řádného hospodáře, ale také v zájmu práv cestujících a našich zaměstnanců," uvedl předseda představenstva drah Pavel Krtek.

Kraj dosud před skončením celé soutěže nechtěl cenové nabídky jednotlivých uchazečů komentovat. Hodnotu doplatku za vlakový kilometr oznámila pouze společnost Arriva, která požadovala 89,90 Kč. Právě nabízená cena je podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Vladislava Vokouna hlavní důvod, proč se chtějí České dráhy proti výsledku odvolat. Dopravce má totiž pochybnost, zdali vítěz soutěže do ceny započítal veškeré náklady. Opačný postup zvolila společnost Arriva patřící do skupiny Německých drah (DB) "Výsledky soutěže akceptujeme, nebudeme se odvolávat jen proto, že jsme skončili těsně druhí," řekl ČTK její generální ředitel Daniel Adamka. Zároveň ale uvedl, že společnost bude kontrolovat, zdali vítěz soutěže skutečně dostojí všem parametrům, které ve své nabídce slíbil a díky kterým vyhrál. Tendr na takzvané šumavské lokálky se týká tří tratí České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. Nový provozovatel by měl na trase najezdit zhruba 1,337 milionu vlakových kilometrů ročně při celkových předpokládaných nákladech 2,25 miliardy korun.

19. 03. 2015 Stavební povolení: Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2015/klatovy_ruda_vyhlaska.pdf)

20. 03. 2015 SŽDC nechala zbourat strážní domek. Zaplatila dvojnásobek ceny (Střelná)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-nechala-zbourat-strazni-domek-duf-ekonomika.aspx?c=A150320_110725_ekonomika_fih)

V 37 miliardách, které se letos prostavějí na české železnici, jde o kapku v moři. Za 859 tisíc nechala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zbourat strážní domek ve Střelné. Zakázka však ukazuje, jak se na železnici zachází s veřejnými prostředky. Správci železnice původně počítali s částkou o polovinu nižší. Podle demoličních firem, které neměly šanci se akce zúčastnit, je zakázka předražená. SŽDC to odmítá. K zemi šel bývalý strážní domek s kůlnou zabírající 67,5 metru čtverečního, navíc firma musela vyčerpat a zasypat žumpu a studnu. Běžná cena za demolici rodinných domků je kolem 200 až 300 tisíc korun. „Je to přemrštěné, bez problémů by se šlo dostat na polovinu nebo ještě níže,“ řekl Pavel Gebert ze společnosti Demolicelevne.cz. Podobně mluví další firmy, které MF DNES oslovila. K zakázce se ale neměly šanci dostat. SŽDC oslovila pouze tři firmy. Postup je zákonný, protože jde o zakázku malého rozsahu. Ministr dopravy Dan Ťok nicméně už v prosinci slíbil, že podřízené organizace začnou takové malé zakázky dávat na internet. SŽDC tvrdí, že žádný takový pokyn nedostala. Podle průvodní technické zprávy byly odhadované orientační náklady na demolici 450 tisíc, tedy zhruba polovina konečné částky. SŽDC odmítá, že by zakázka byla předražená. „Uvažovaná cena byla pouze orientační pro Drážní úřad Olomouc,“ vysvětlil Marek Illiaš ze SŽDC. Podle něj byla stavba naceněná podle databáze cen stavebních prací. Nabízí se otázka, zda bylo nutné vůbec nevyužívaný domek bourat a nenabídnout ho k prodeji. Podle Illiaše je stavba v ochranném pásmu dráhy, kde mohou být jen domy nutné k jejímu provozování. „SŽDC neměla pro domek další využití. Navíc stavební materiály použité při jeho stavbě přímo ohrožovaly lidské zdraví,“ dodal Illiaš. Naráží tak na skutečnost, že na střeše byly azbestocementové desky.



20. 03. 2015 Mimořádná stavba. Nová železnice spojí přímo Boskovice s Brnem (Boskovická spojka)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/nova-zeleznice-boskovice-0hr-brno-zpravy.aspx?c=A150320_2148851_brno-zpravy_tr)

Lidé z Boskovic se dočkali, budou mít přímé železniční spojení s Brnem. Po devíti letech příprav ministerstvo dopravy posvětilo stavbu takzvané Boskovické spojky, díky které už cestující nebudou

muset zajíždět do Skalice nad Svitavou a tam přestupovat. Úředníci vybrali variantu za 1,1 miliardy korun, která počítá se stavbou nové zastávky ve Lhotě Rapotíně a položením nových kolejí směrem do Boskovic. Podle odborníků je přitom výstavba nových kolejových tratí unikátem. „Při modernizacích koridorů se občas dělají větší přeložky, narovnávají se oblouky, ale stavbu úplně nové tratě si nevybavuji, to je opravdu mimořádná situace,“ potvrdil Pavel Tesař, mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC), která má miliardový projekt na starosti.

Po nové koleji budou jezdit osobní vlaky i soupravy Regionova rychlostí maximálně 85 kilometrů za hodinu. Kromě výstavby na zelené louce ale dojde i k modernizaci. „Novostavba sice měří jen 1,1 kilometru, musí se ale upravit současný koridor, ve Lhotě Rapotíně zbudovat přeložka, rekonstruovat trať do Boskovic, na kterou se napojíme, celkem jde asi o pětikilometrový úsek,“ uvedl vedoucí projektu ze SŽDC Jiří Michalica. „Vlaky spojkou projedou za 2,5 minuty, vynecháním přestupu ve Skalici se ale dosáhne úspora minimálně 6 minut,“ dodal.

Modernizace usnadní cestování vozíčkářům

Projekt místním přinese nejen rychlejší spojení s Brnem bez přestupů, dočkají se také modernizace vlakového nádraží. Dvě kusé koleje doplní nové kolejiště pro motoráčky zajíždějící z Boskovic dál na sever ve směru na Velké Opatovice, nástupiště budou zvýšená pro vozíčkáře i kočárky, přibude ale také dosud chybějící podchod. „Boskovická spojka oživí tento region. Pro město je důležité, že se vyřeší celá lokalita kolem vlakového nádraží a z kvalitní a zrychlí se cestování směrem do Brna, to, že odpadnou přestupy, je jenom dobře,“ radovala se starostka Hana Nedomová, když od MF DNES získala informaci o verdiktu ministerstva.

Část místních se ale obává zhoršení spojení směrem na Českou Třebovou a Prahu. Nová spojka bude totiž jednokolejná jen pro cestu na Brno a zpět. Jestli ve druhém směru do Skalice a dále na Českou Třebovou budou jezdit stávající motoráčky, nebo je úplně nahradí autobusy, zatím není jasné. „Máme různé varianty, zatím je ale předčasné o nich mluvit, uvidíme, jaká bude poptávka, až se trať postaví. Boskovickou spojku ale vítáme,“ uvedl Květoslav Havlík, mluvčí společnosti Kordis, která zajišťuje integrovaný dopravní systém kraje.

Podle ministerstva teď SŽDC může spustit přípravu projektu. Skutečně stavět se ale začne nejdříve v roce 2018. A jezdit zřejmě ještě o dva roky později.

22. 03. 2015 Nejnovější lokomotivy ČD bude opravovat Pars nova (řada 380)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/nejnovější-lokomotivy-cd-bude-opravovat-pars-nova-1173759>)

Nejnovější lokomotivy Českých drah řady 380 bude opravovat šumperská Pars nova patřící do skupiny Škoda Transportation. Za opravy dvacítky lokomotiv přezdívaných Emil Zátopek získá firma více než 451 milionů korun. Vyplývá to z informací zveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek. Společnost zvítězila v vyjednávacím řízení mezi čtyřmi uchazeči. Každá z dvacítky lokomotiv má podle dohody projít takzvanou vyvazovací opravou, kterou jsou stroje povinné podstoupit po ujetí 600 tisíc kilometrů a rovněž hlavní opravou, která je povinná po ujetí milionu kilometrů, řekl mluvčí dopravce Petr Šťáhlavský. V současnosti České dráhy tyto lokomotivy využívají na mezistátních tratích z Prahy do Budapešti, z Bohumína do Vídně a na trase Z Prahy do Žiliny. Denně na nich naježdí v průměru tisíc kilometrů.

Lokomotivy nakoupily České dráhy od tuzemského výrobce Škoda Transportation za 2,5 miliardy korun. Třísystémové lokomotivy schopné jezdit na různých napájecích soustavách nacházejících se ve střední Evropě ale mají dlouhodobé problémy se získáním povolení provozu v zahraničí. Zatím s nimi může dopravce jezdit na Slovensko, do Polska, Maďarska a Rakouska. Po získání povolení do Německa plánuje jejich nasazení i na linkách do Berlína a Hamburku.

23. 03. 2015 Drážní inspekce přestane dávat pokuty

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazni-inspekce-prestane-davat-pokuty-1173810>)

Mezi železničáři obávané přepadové kontroly Drážní inspekce se zřejmě stanou minulostí. Ministerstvo dopravy chce v rámci novely zákona o drahách výrazně omezit pravomoce inspekce. Ta by se měla nadále soustředit výhradně na vyšetřování nehod a takzvanou státní kontrolu včetně ukládání pokut přenechat jiným. „Jediná sankce, jejíž ukládání má být ponecháno na Drážní inspekci, je za maření činnosti inspektorů,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Podle něj je

úprava nutná kvůli evropskému právu. Brusel mimo jiné poukazuje na možný střet zájmů české Drážní inspekce při vykonávání obou činností, tedy prevence i vyšetřování. Ministerstvo už má promyšleno, kam nasměruje přebytečné lidi.

Zároveň s novelou zákona o drahách se utváří i zákon o vzniku nového Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě, někdy přezdívaného jako drážní superúřad. Tam by se mělo uplatnit dvacet lidí z inspekce a současného Drážního úřadu. Vedení inspekce přitom nesouhlasí s podobou novely ani se snižováním stavů. „K opakovanému návrhu novely zákona o drahách zaslala Drážní inspekce vždy zásadní připomínky, neboť dle názoru Drážní inspekce navrhované změny představovaly ohrožení bezpečnosti na dráhách,“ uvedl mluvčí železničních vyšetřovatelů Martin Drápal. Nepředpokládá přitom, že by inspektorům ubyla práce. Ročně prý vyšetřují na čtyři tisíce mimořádných událostí. V inspekci nyní pracuje padesátka lidí, podle Dráपालa by ale ideální počet byl 75. Někteří úředníci z ministerstva ale poukazují na příklady jiných evropských zemí, například Rakouska či Švédska, kde má inspekce řádově nižší počet zaměstnanců a využívá šetření policie.

Hrozí postih od Evropské unie

Ve věci novely drážního zákona, která mimo jiné upravuje vztahy mezi dopravcem a správcem kolejí, hrozí České republice postih od Evropské unie. Lhůta pro uvedení novely v platnost vyprší letos v pololetí. Už nyní je přitom jasné, že se to nestihne. Ministerstvo dopravy nyní počítá s lednem 2016, ani tento termín ale není jistý. Minimálně lze očekávat, že Brusel ve věci zahájí šetření.

23. 03. 2015 Doprava z Mělnicka se zjednoduší i pro cestující vlakem (PID Všetaty – Liběchov)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/doprava-z-melnicka-se-zjednodusi-i-pro-cestujici-vlakem/1196273>)

Do pražské integrované dopravy se od 7. dubna zapojí příměstské linky nejen autobusů, ale i vlaků. Zavedení integrace železnice na trati Všetaty – Mělník – Liběchov potvrdili dnes radní Středočeského kraje. ČTK o tom informovala mluvčí hejtmanství Nicole Mertinová. Cestující budou moci i ve vlacích používat jízdenky či kupóny Pražské integrované dopravy (PID), bude jim tak stačit jedna jízdenka. Cesta do Prahy tak bude pro lidi levnější a jednodušší, což by je mělo motivovat k využívání hromadné dopravy. Výsledkem by měla být i menší dopravní zátěž tahů na Prahu osobními automobily.

Od 7. dubna bude ve vlacích na trati mezi Všetaty a Liběchovem platit takzvaná částečná integrace PID, v rámci které budou moci cestující využít předplacené časové kupóny. Jednotlivé jízdenky PID na zmíněné trati budou moci cestující využívat pravděpodobně od 1. července, kdy by měly být instalovány označovače jízdenek do železničních stanic. "Cestující tak nejen ušetří peníze, ale i čas. Navíc bude cestování pohodlnější a praktičtější," uvedl středočeský hejtmán Miloš Petera (ČSSD).

Zapojení železniční dopravy do systému souvisí s integrací autobusové dopravy na Mělnicku do PID, kterou krajští radní schválili loni v květnu. Kvůli technickým komplikacím bude ale spuštěna až letos v dubnu společně se železniční. Nově integrované autobusové linky z Mělníka a Neratovic budou končit u stanice metra C Ládví, vybrané spoje dojedou až k nemocnici na Bulovce. Úsek trati Všetaty – Mělník-Mlázice bude zařazen do tarifního pásma 4 a zbylá stanice Liběchov do pásma 5. Návrh se týká osobních vlaků a rychlíků, vlaky dálkové dopravy by měly být zahrnuté později.

24. 03. 2015 Předražená wifi pro České dráhy. Soutěž mohla firma ušetřit třetinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-pridaji-dalsi-wifi-mohly-zaplatit-mene-f30-eko-doprava.aspx?c=A150322_233548_eko-doprava_suj)

České dráhy plánují přidat v nejbližších týdnech možnost internetového připojení do několika vlaků na Slovensko, kde je konkurenční dopravci běžně poskytují. Zakázku za více než pět milionů korun zadaly své dceřiné firmě ČD-Telematika bez řádné soutěže. Státní dopravce mohl podle některých odhadů ušetřit asi dva miliony korun nebo si pořídit lepší řešení. Dráhy jsou ale přesvědčeny, že vybraly nejlépe. Za vybavení třiceti vozů a provoz centrálního serveru zaplatí své dceřiné firmě 5,8 milionu korun, tedy zhruba 193 tisíc korun za každý vůz. Dráhy ČD-Telematiku vybraly na základě nezávazného průzkumu trhu, ve kterém údajně oslovily pět dodavatelů. Jejich konkrétní jména ale dopravce uvést nechce. Podle zákona však České dráhy nemusí na takovou zakázku vypisovat otevřenou soutěž, už v minulosti ale řadu menších zakázek zveřejnily například na svém webu. Teď se o této zakázce dozvědělo jen pět vyvolených firem.

To, že České dráhy za wifi platí zbytečně moc, ukazuje srovnání například s jinými dopravci i nabídka od jedné z neoslovených firem. České dráhy neoslovily ani firmu, která má v Česku s více než 400 instalacemi ve vlacích nejvíce zkušeností. „České dráhy mají už nějakou dobu naši nabídku na kompletní řešení se třemi modemy. Cena byla 133 tisíc korun, bez rozlišení typu vozu, včetně instalace a provozu,“ říká generální ředitel Data Rail Czech Martin Sýkora. Odpověď na nabídku nedostal.

I konkurence má výhodnější ceny

RegioJet nedávno začal s modernizací wifi ve svých vozech. Nakoupí drážní řešení s více LTE modemy a možností přepínání SIM karet pro levnější provoz v zahraničí. „Celková pořizovací částka investičního celku nepřekročí sto tisíc korun na takto vybavený vůz,“ říká Václav Henzl, šéf IT ve Student Agency. Provozní náklady serveru vyjdou do 40 tisíc korun ročně a obslouží více než sto vozů. Další dopravce, společnost Arriva v minulém roce pořídila obdobné řešení. „Za technologii s třemi modemy jsme včetně provozu zaplatili méně než 120 tisíc korun,“ říká obchodní ředitel Arriva vlaky Jiří Nálevka.

Státní dopravce podle všeho od začátku nepočítal s tím, že by zakázku dělal někdo jiný, než právě dceřiná firma, i když by soutěží mohl výrazně ušetřit. Předražení přitom může být ještě větší než odhadované dva miliony. České dráhy odmítají zveřejnit smlouvu a technické detaily zakázky, například kolik bude v každém voze modemů. Podle informací MF DNES budou ve voze pouze dva modemy. ČD-Telematika dosud žádnou zakázku na wifi připojení do vozů neprovedla a technologii nemá schválenou Drážním úřadem. „Jsme přesvědčeni, že se na svou dceřinou společnost můžeme plně spolehnout a zařízení bude instalováno včas a v požadované kvalitě. Nechceme nabízet něco, co ve finále nefunguje nebo funguje problematicky,“ řekl Joklík.

České dráhy chtějí třicítku nově zasíťovaných vozů nasadit hlavně na vlaky Praha – Ostrava – Žilina. Firma nabízí připojení k internetu ve zhruba dvou stovkách vozů. Na zasíťování stále čekají ale railjety, firma na instalaci technologie ještě nevypsala ani soutěž.

24. 03. 2015 U Obrataně se srazil vlak s kamionem, 10 lidí je zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/305770-u-obratane-se-srazil-vlak-s-kamionem-10-lidi-je-zranenych/>)

Na trati u Obrataně mezi Tábořem a Pelhřimovem se ráno srazil vlak s kamionem. Vlak po srážce vykolejil a 11 z 18 lidí utrpělo zranění, uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Mezi nimi je i strojvedoucí, který byl s těžkým zraněním letecky přepraven do českobudějovické nemocnice. Policie změnila objízdnu trasu přes Pacov. Provoz na trati i na silnici I/19 se podařilo obnovit v podvečer.

K nehodě došlo v 07:05, když se osobní vlak s kamionem střetl na železničním přejezdu bez závor mezi stanicemi Obrataň a Chýnov. Kamion zřejmě nerespektoval světelnou signalizaci, která byla i podle svědků v době střetu funkční. Drážní inspekce to však ještě bude prověřovat: "Budou stažena data ze záznamového zařízení a určitě bude ověřena činnost toho přejezdu jako takového," doplnil Martin Drápal. Podle něj se na tomto konkrétním přejezdu nestala žádná nehoda od roku 2008 – nedá se tedy říct, že by šlo o nějaký rizikový přejezd.

Na vlaku vznikla škoda pět milionů, na kamionu je 800 tisíc korun. Poškození železniční trati odhadují pracovníci Drážní inspekce zatím na 220 tisíc. Příčina nehody se stále vyšetřuje. Dechová zkouška devětadvacetiletého polského řidiče kamionu, jenž vyvážl z nehody bez zranění, byla podle policejní mluvčí negativní. Podle ředitelky krajských záchranářů Vladislavy Filové je po nehodě jeden člověk zraněný těžce, pět lidí utrpělo středně těžká zranění, ostatní jsou zraněni lehce. "Těžce zraněný člověk skončil v nemocnici v Českých Budějovicích, ostatní jsou v nemocnicích v Táboře a v Pelhřimově," dodala Filová.

Výpadek poškozeného vozu Regionova podle ředitelky krajského centra Českých drah Lenky Horákové neovlivní jízdní řád regionálních spojů. "Zatím není jasné, zda vůz bude možné opravit, nebo ho bude nutné rovnou odepsat. Samozřejmě disponujeme určitou minimální zálohou, kterou nasadíme do provozu. Budeme se pak snažit tuto zálohu vhodným předisponováním vozových jednotek co nejdříve obnovit," řekla Horáková.



24. 03. 2015 V sobotu vyjede Cyklohráček, druhá sezona je plná novinek a slev (Praha Masarykovo n. – Slaný)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23492/>)

V sobotu 28. března vyjede opět z Prahy do Slaného Cyklohráček – výletní motorový vlak upravený pro děti jako velké pojízdné hřiště, doplněný vozem pro cyklisty. Bude jezdit kolem hradu Okoř o všech sobotách, nedělích a státních svátcích až do 1. listopadu. Na palubě vlaku se budou starat o děti i letos hrajevodoucí. Přímo ve Slaném je pro rodiny připravena nová hra „Cesta za zlatým pokladem“ a cestující z Cyklohráčku budou mít nárok na řadu slev, třeba v aquaparku ve Slaném nebo místní cukrárně. Loni, kdy vyjel Cyklohráček poprvé, se s ním svezlo 10 809 cestujících, kteří přepravili 1 169 jízdnicích kol – byl to rekord na této trati.

Z Prahy Masarykova nádraží vyrazí vždy v 9:18 a v 13:18, nastoupit je možné v Praze také v Bubnech, Dejvicích, Veleslavíně a Ruzyni. Zpět ze Slaného jede do Prahy v 11:13 a 17:13. Odpoledne mají rodiče s dětmi ve Slaném mezi příjezdem a odjezdem vlaku dvě a půl hodiny, tedy čas, který mohou využít právě k návštěvě aquaparku, muzeí nebo nové hře, která dovede děti za pokladem. Cyklohráček bude ve Slaném skoro o 10 minut rychleji než loni a stále platí, že cestující neplatí žádné speciální jízdné – Cyklohráček jezdí za standardní tarif ČD a Pražské integrované dopravy. Nově je možné použít v Cyklohráčku také jízdenky PID pro jednotlivou jízdu.

Hra pro děti ve Slaném

Rodiče s dětmi se mohou vydat po příjezdu do Slaného na dobrodružnou cestu městem. Ve vlaku dostanou od hrajevodoucích herní plán a jak vystoupí, vyrazí na cestu za pokladem. Pokud seberou všechny indicie správně, dovedou je ke zlatému pokladu ukrytému ve městě. Něco si z něj budou moci odnést a získají také turistickou vizitku Cyklohráčku. Hrou děti provede Bořek – malý kluk, kterého dostalo město Slaný do svého znaku v době, kdy Českému království vládl král Václav II. „Turistickou vizitku získají skutečně jen cestující z Cyklohráčku,“ říká vedoucí infocentra ve Slaném Zoja Kučerová. „Buď dojdete úspěšně do cíle cesty za pokladem, nebo se stavíte v infocentru u Velvarské brány s jízdenkou z Cyklohráčku, na které bude razítko od hrajevodoucích. Jinak není možné vizitku získat.“

Slevy pro cestující a prohlídky pro dospělé

Město Slaný připravilo pro návštěvníky z Cyklohráčku speciální slevy, které může využít celá rodina. Cestující získají například za 85 Kč celodenní vstup do místního aquaparku, slevu do místní cukrárny, 50 % slevu do vlastivědného muzea a další. Detaily na www.cyklohracek.cz. Děti dostanou na palubě vlaku volnou vstupenku do Království železnic na Smíchově, cyklisté pak reflexní pásky, aby je bylo na silnici dobře vidět. O sobotách 6. června, 25. července, 22. srpna a 26. září, ihned po příjezdu ranního Cyklohráčku z Prahy do Slaného, bude připravena pro dospělé komentovaná procházka po slavné Wilsonově třídě ve Slaném. Průvodce bude čekat přímo na nádraží.

Jak to chodí v Cyklohráčku

Cyklohráček má tři vozy – jeden pro nejmenší děti s dětským koutkem, jeden pro cyklisty a jeden pro větší děti s deskovými hrami, stavebnicemi nebo tabulí na kreslení. Ve vlaku se o cestující starají hrajevodoucí, kteří mají pro děti připraveny dárky a půjčují jim hry, které je budou bavit.

Vůz plný hraček

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

Vůz plný kol

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

Vůz plný her

Vůz s upravenými stolky a připravenými herními plány na Člověče, nezlob se, Dámu, Piškvorky a další hry. Děti si tu budou moci půjčit od hrajevodoucích puzzle, karetní hry, něco na luštění nebo třeba sadu malého výpravčího či malého průvodčího. Na tabuli budou kreslit křídami a za sklem se dívat

na strojvedoucího, jak řídí vlak i jak vypadá trať. Všechny děti dostanou ve vlaku zároveň malý dárek na rozloučenou.

Výlety s Cyklohráčkem

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

Esmeralda a Kasandra

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

Jízdní řád Cyklohráčku (jede v nepracovní dny od 28. března do 1. listopadu 2015)

směr tam		km	železniční stanice	tarifní pásma	směr zpět	
Os 9780	Os 9782				Os 9781	Os 9783
09:18	13:18	0	Praha Masarykovo n.	P	12:52	18:49
09:22	13:22	2	Praha-Bubny	P	12:47	18:44
09:29	13:29	6	Praha-Dejvice	0	12:35	18:35
09:38	13:38	10	Praha-Veleslavín	B	12:29	18:29
09:43	13:43	13	Praha-Ruzyně	B	12:20	18:20
09:53	13:53	17	Hostivice	1	12:15	18:15
09:59	13:59	20	Jeneč zastávka	1	12:08	18:08
10:03	14:03	22	Hostouň u Prahy	1	12:04	18:04
10:05	14:05	23	Dobrovíz	1	12:02	18:02
10:10	14:10	26	Středokluky	1	11:57	17:57
10:13	14:13	28	Tuchoměřice	1	11:53	17:53
10:17	14:17	31	Noutonice	2	11:48	17:48
10:23	14:23	36	Kováry	3	11:40	17:40
10:27	14:27	38	Zákolany zastávka	3	11:36	17:36
10:31	14:31	40	Koleč	4	11:32	17:32
10:41	14:41	47	Podlešín	5	11:23	17:23
10:47	14:47	51	Slaný předměstí	5	11:17	17:17
10:52	14:52	54	Slaný	5	11:13	17:13

24. 03. 2015 Ministerstvo jedná s kraji o prodloužení železničního memoranda

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-jedna-s-kraji-o-prodlouzeni-zeleznicniho-memoranda/1196605>)

Ministerstvo dopravy jedná s kraji o prodloužení železničního memoranda. Současná dohoda, která vznikla za vlády premiéra Jana Fišera, představovala závazek vlády přispět krajům částkou 2,6 miliardy ročně na financování regionálních železničních spojů. Na dnešním sjezdu Odborového sdružení železničářů (OSŽ) to řekl ministr dopravy Dan Ťok (ANO). Parametry nové dohody zatím dojednané nejsou. Kromě podpory osobní dopravy v krajích jedná úřad i o úlevách pro nákladní železniční dopravu. "Memorandum pokládám za velice užitečné. Desetiletá spolupráce, která probíhala a teď bude dobíhat ve nejbližším období, poprvé zajistila spolehlivou dopravní obslužnost v regionech," řekl předseda vlády Bohuslav Sobotka (ČSSD). Desetileté období Českým drahám

přineslo stabilitu a poskytlo prostor a peníze na obnovu vozidlového parku národního dopravce. Zlepšení kvality přepravy na železnici podle premiéra poznali i cestující. Postupná by podle Sobotky měla být i liberalizace železničního trhu, aby se dopravce mohl na vstup konkurence na dotované linky připravit. Zájem státu podle něj spočívá v udržení drah v pozici silného dopravce, který bude schopný se vypořádat s konkurencí. Zároveň je potřeba hledat způsoby, jak drahám ulehčit splácení dluhu, který přesáhl 30 miliard korun.

Podle ministra dopravy jsou v oblasti nákladní dopravy v jednání další úlevy pro provoz takzvaných jednotlivých vozových zásilek, kdy každý vagon vlaku směřuje k jinému klientovi. Úlevy chce stát hledat v poplatcích za průjezd železniční tratí. O konkrétní podobě bude úřad teprve diskutovat s managementem firmy Cargo, jež nyní většinu těchto ztrátových zásilek vozí. "Chceme se totiž vyvarovat situace, kdy by Cargo tyto zásilky přestalo převážet a tento druh zboží by se přesunul na silnici," doplnil ministr.

24. 03. 2015 Vlaky RegioJetu loni přepravily o 46 pct více lidí než o rok dřív

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-regiojetu-loni-prepravily-o-46-pct-vice-lidi-nez-o-rok-driv/1196643>)

Vlaky soukromého dopravce RegioJet, který patří do skupiny Student Agency Radima Jančury, loni přepravily na trase z Prahy do Ostravy a do Košic 2,39 milionu cestujících, což je meziročně o 46 procent více. Důvodem je mimo jiné nasazování souprav s větší kapacitou, prodloužení jednoho páru spojů ze Žiliny až do Košic či obsluha nových stanic. Dopravce o tom dnes informoval v tiskové zprávě. "Počet cestujících loni rostl rychleji, než jsme předpokládali," řekl majitel Jančura. Jaký je hospodářský výsledek, nevedl. Ještě v roce 2013 jezdily žluté vlaky ve ztrátě, která činila 92 milionů korun, v ještě vyšší ztrátě byl druhý soukromý dopravce LeoExpress. Oba dopravci tvrdí, že je to kvůli cenové válce. Loni v listopadu Jančura prohlásil, že jeho vlaky začaly vydělávat. Leo Express loni přepravil ve svých vlacích 890.000 lidí, což je nárůst o 11 procent, ztrátu snížil na 120 milionů korun. České dráhy údaje za samostatnou trasu neuvádějí. V celé síti jim počet cestujících stoupl o půl procenta na více než 170 milionů.

RegioJet jezdí mezi Prahou a Ostravskem s devíti páry spojů, jeden z nich zajížděl až do Žiliny a od poloviny října jezdí až do Košic. Začal také zastavovat v České Třebové a Návsi. Loni na začátku roku oznámil nákup 45 ojetých vozů od rakouských drah, díky nimž mohl na nejvytíženější spoje nasadit až deset vagonů. Společnost provozuje také slovenskou vnitrostátní rychlíkovou dopravu mezi Bratislavou a Košicemi a v závazku veřejné služby provozuje vlaky z Bratislavy do Komárna.

24. 03. 2015 Slovenské dráhy ruší část spojů do Košic, viní RegioJet z cenové války (IC Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovenske-drahy-rusi-cast-spoju-do-košic-vini-regiojet-z-cenove-valky-1174491>)

Státní slovenský železniční dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) od poloviny dubna o dvě pětiny omezí počet spojů vyšší kategorie InterCity (IC) na hlavní trati mezi Bratislavou a Košicemi. Šéf ZSSK Pavol Gábor to zdůvodnil cenovou válkou českého dopravce RegioJet, který na této trase začal provozovat dálkové vlaky loni v prosinci. RegioJetu oponuje, že s cenovou válkou přišla naopak ZSSK.

Spoje InterCity provozuje ZSSK na vlastní komerční riziko, nevztahuje se na ně bezplatná vlaková přeprava dětí, studentů a seniorů, kterou loni na podzim zavedla levicová vláda premiéra Roberta Fica. „Komerční IC vlaky ZSSK vtahuje soukromý dopravce do nesmyslné cenové války, která je v rozporu se všemi pravidly ekonomického chování. Nemá smysl vést boj, který nemá vítěze. Nelze soupeřit s někým, kdo sníží ceny na polovinu,“ řekl Gábor. Provoz vlaků je pro ZSSK ztrátový, loni tyto spoje podle předběžných údajů prodělaly 1,3 milionu eur (přes 35 milionů korun). Ztrátový byl provoz IC tedy i v době, kdy jízdenka stála běžně 20 eur a více, dnes je zhruba na polovině. „Slovenské dráhy nejenže cenu snížily, ale dokonce některým cestujícím zpětně vracely celé jízdné,“ poznamenal mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

Státní dopravce si pasažéry neudržel

RegioJet konec části spojů IC ZSSK vítá. Zároveň vyzval ministra dopravy Jána Počiatka, aby zveřejnil počty cestujících ve vlacích IC od zavedení jízdného zdarma v ostatních vlacích a také letošní ztrátu vlaků IC. RegioJet jízdu expresním spojem na 445 kilometrů dlouhé trati spojující

největší slovenská města nabízí pro dospělé od devíti eur (245 korun). Státní dopravce po příchodu konkurence také snížil ceny jízdenek při nákupu přes internet a zavedl některé novinky, kterými chtěl udržet počet cestujících IC ve vlacích. To se firmě ale nepodařilo, v jednotlivých měsících letošního roku počet pasažérů v IC vlacích proti plánu společnosti podle Gábora klesl o 15 až 28 procent. Tento pokles zdůvodnil pouze příchodem konkurence a nikoliv zavedením bezplatné vlakové přepravy ve většině vlaků na Slovensku. „Je však zřejmé, že většina cestujících přešla z vlaků IC do rychlíků kvůli tomu, aby mohla jezdit zdarma,“ řekl Ondrůj.

Rušení spojů

Nově ZSSK mezi Bratislavou a Košicemi vypraví 25 místo současných 41 IC vlaků týdně. Například v pracovních dnech zruší na této trati jeden ze tří párů vlaků vyšší kategorie. Spoje IC se na celkových výkonech ZSSK podílejí necelými třemi procenty. To je méně než loni, kdy ZSSK zavedla nové vlaky v souvislosti se zahájením bezplatného cestování pro vybrané kategorie cestujících. Státní dopravce na trati z Bratislavy přes Žilinu do Košic vypravuje také státem dotované rychlíky, které celou trasu ale zvládnou pomaleji než vlaky IC. RegioJet provozuje mezi Bratislavou a Košicemi na vlastní komerční riziko tři páry dálkových spojů denně. Společnost na Slovensku také zajišťuje státem dotovanou vlakovou dopravu na regionální lince mezi Bratislavou a Komárnem na jihu země. Letos RegioJet zahájil autobusovou linku z Bratislavy do Banské Bystrice na středním Slovensku.

25. 03. 2015 Tuto neděli začíná letní čas, změna se dotkne jedenácti nočních vlaků ČD (29. března 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23503/>)

V noci ze soboty 28. na neděli 29. března se posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu. Jedenáct dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na cestě, se úderem druhé hodiny ranní kvůli chybějícím 60 minutám. České dráhy se "zpoždění" budou snažit snížit například zkrácením pobytů ve stanicích, zůstanou ale zachovány přechody lůžkových a lehátkových vozů mezi jednotlivými nočními spoji. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou se zpožděním až 60 minut. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože vyjíždějí na tratě až po 4. hodině ráno, tedy již podle letního času.

Změna času znamená pro České dráhy zavedení relativně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenesla zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

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

- R 403 Silesia Bohumín – Kraków odjede ze stanice Bohumín se zpožděním cca 30 – 60 minut, vlak čeká na přímé vozy od vlaků R 406 z Vídně a EN 445 z Prahy.
- R 406 Chopin Wien – Warszawa pojedete v úseku Bohumín – Warszawa se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou zachovány přechody přímých vozů na rychlík R 403 do Krakova.
- R 407 Chopin Warszawa – Wien pojedete v úseku Bohumín – Wien se zpožděním cca 60 minut, ve stanici Bohumín bude zajištěn přechod přímých vozů na rychlík R 442 do Prahy, ve stanici Břeclav bude dodržen přechod přímých vozů na EN 477 do Budapešti.
- R 442 Bohemia Humenné – Praha pojedete v úseku Čadca – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut.
- R 443 Bohemia Praha – Humenné pojedete v úseku Ostrava-Svinov – Humenné se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně budou dodržen přechod přímých vozů na R 406 do Varšavy.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha pojedete v úseku Bohumín – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut, lůžkový vůz č. 360 pojedete ve vlaku EN 444 až do Prahy hl. n., kde bude přeřazen na rychlík R 612 do Chebu.
- EN 445 Slovakia Praha – Košice pojedete v úseku Bohumín – Košice se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na R 403 do Krakova.
- EN 457 Phoenix Oberhausen – Praha pojedete v úseku Berlin Hbf – Dresden se zpožděním cca 60 minut, v úseku Dresden – Praha očekáváme zpoždění cca 45 – 50 minut.
- EN 459 Canopus Zürich – Praha pojedete v úseku Erfurt – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut.
- EN 476 Metropol Budapest – Praha – Berlin se vlivem změny času opozdí v úseku Pardubice hl. n. – Berlin Hbf. Předpokládané zpoždění odjezdu vlaku z Pardubic hl. n. bude cca 60 minut, v úseku Praha

hl. n. – Berlin Hbf pojede vlak se zpožděním cca 45 – 50 minut. V Pardubicích bude dodržen přechod přímých vozů na rychlík R 878 do Prahy.

- EN 477 Metropol Berlin – Praha – Budapest pojede v úseku Brno hl. n. – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, v úseku Břeclav – Budapešť očekáváme zpoždění cca 45 – 50 minut. V Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak R 407 do Vídně.

Tři další noční vlaky, které vyjíždějí z ČR nebo tudy projíždějí, se vlivem změny času opozdí za hranicemi ČR. Půjde o vlaky EN 456 Phoenix s přímými vozy z Prahy do německého Oberhausenu a švýcarského Curychu (v okamžiku změny času budou v Německu), dále rychlík EN 405 Vltava Praha – Moskva (při změně času bude v Polsku) a noční vlak R 408 Nice – Břeclav – Bohumín – Moskva (během změny času bude v Itálii, v českém úseku mezi Břeclaví a Bohumínem pojede se zpožděním 30 – 60 minut).

Aktuální poloha vlaků

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

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

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

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

V neděli 29. března doporučujeme všem cestujícím, aby si před plánovanou cestou zkontrolovali, zda jejich hodinky ukazují správný, letní čas. Předvedou tak případným komplikacím na svých cestách.

25. 03. 2015 Stavební povolení: Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150325rozhodnuti.pdf>)

Předmětem stavby je revitalizace traťového úseku v žkm 39,124 – 81,216 železniční tratě Havlíčkův Brod – Pardubice. Účelem stavby je odstranění morální a fyzické zastaralosti zabezpečovacího zařízení, optimalizace jízdních dob a zvýšení propustnosti vybraných železničních stanic, vytvoření dálkového ovládání zabezpečovacích, sdělovacích a energetických zařízení, odstranění trvalých omezení rychlosti, zvýšení bezpečnosti cestujících a zvýšení kultury cestování. Stavba zahrnuje zejména rekonstrukci železničních stanic Hlinsko v Čechách, Slatiňany a Chrudim včetně vybudování nových nástupišť a informačního a orientačního systému pro cestující, zřízení výhybny Cejřov, stavební úpravy v mezistaničních úsecích Chrast u Chrudimi – Slatiňany a Slatiňany – Chrudim, rekonstrukci a výstavbu nových přejezdových zabezpečovacích zařízení na vybraných železničních přejezdech v traťovém úseku Hlinsko v Čechách – Medlešice.

27. 03. 2015 RegioJet vybuduje v Bratislavě centrum údržby pro své vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-vybuduje-v-bratislave-centrum-udrzby-pro-sve-vlaky/1197839>)

Český soukromý železniční dopravce RegioJet letos vybuduje v Bratislavě centrum technické údržby, ve kterém zaměstná 30 pracovníků. Předpokládaná hodnota investice do projektu dosáhne dvou milionů eur (55 milionů korun), informoval dnes RegioJet. Dopravce ze skupiny Student Agency na Slovensku provozuje expresní i regionální vlaky. "Takovéto centrum kromě České republiky potřebujeme i na Slovensku, abychom mohli operativně a co nejrychleji zajistit maximální servis a hladký provoz našich vlaků," uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura. Centrum technické údržby vybuduje RegioJet na nádraží Bratislava východ. Kromě servisu pro vlastní vlaky tam hodlá poskytovat služby i dalším dopravcům.

RegioJet na Slovensku provozuje na vlastní komerční riziko expresní vlaky na trase z Bratislavy přes Žilinu do Košic, zajišťuje i státem dotovanou vlakovou dopravu na regionální lince z Bratislavy do Komárna na jihu Slovenska. Vlaky RegioJetu jezdí také na trase z Prahy do Košic. Dopravce rovněž otevřel autobusovou linku z Bratislavy do Banské Bystrice na středním Slovensku. Společnost na konci minulého roku zaměstnávala na Slovensku více než 360 pracovníků, v průběhu loňska vytvořila v zemi přes 260 nových pracovních míst.

27. 03. 2015 Kvůli opravě tunelu nebudou jezdit vlaky do Harrachova (Harrachovský tunel, 1. dubna – 30. září 2015)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kvuli-oprave-tunelu-nebudou-jezdit-vlaky-do-harrachova/1197947>)

Kvůli opravě zchátralého tunelu za více než 90 milionů korun nebudou půl roku jezdit vlaky do Harrachova. Výluka začne 1. dubna a náhradní autobusy budou v úseku od Kořenova jezdit až do 30. září. Cílem rekonstrukce je zajistit bezpečný železniční provoz. ČTK to dnes řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Není to jediná výluka na frekventované železniční trati do Jizerských hor a Krkonoš, stavbaři budou opravovat i úseky mezi Libercem a Tanvaldem.

Harrachovský tunel dlouhý 280 metrů vznikl v roce 1902 při výstavbě trati, jež hrála důležitou roli v průmyslovém rozvoji tehdejšího Rakouska-Uherska. Poslední velké opravy se dočkal v roce 1964, několika dílčích za 18 milionů korun v minulém desetiletí. Problémy nastávají hlavně v zimě, kdy voda prosakující do tunelu namrzá a narušuje jeho konstrukci. "V rámci opravy tunelu bude devět tunelových pasů přestavěno zcela a v ostatních pasech budou provedeny takzvané svodnice," uvedl Illiaš. Svodnice mají zajistit odvod vody, která prosakuje do tunelu. "Dále bude vybudován nový systém odvodnění tunelu a obnoveno kolejové lože a železniční svršek," dodal mluvčí SŽDC.

Uzavření tunelu využije SŽDC na ozubnicové trati k dalším opravám. Úpravy dozná skalní zářez ve 200 metrovém úseku, opravovat se bude i nedaleký železniční ocelový most známý jako Jizerský viadukt a výměny se dočká i 1,5 kilometru kolejí. Letos bude SŽDC pokračovat také v modernizaci úseku z Liberce do Tanvaldu. Jde o projekt za 880 milionů korun. Od 5. dubna do poloviny července se bude opravovat trať z Liberce do Jablonce a od začátku května do konce června práce zastaví provoz i mezi Jabloncem a Tanvaldem, včetně odbočky ze Smržovky do Josefova Dolu. Výsledkem by mělo být zásadní zlepšení kvality cestování a zrychlení přepravy. Vlaky by díky modernizaci trati mohly jezdit v půlhodinových intervalech, což už několik let požaduje Liberecký kraj. Nyní je interval 40 minut.

28. 03. 2015 Na Litoměřicku se srazily nákladní vlaky. Škoda je v desítkách milionů (Litoměřice dolní n. – Velké Žernoseky)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/srazka-vlaku-na-litomericku-d1g-usti-zpravy.aspx?c=A150328_103438_usti-zpravy_kol)

V sobotu ráno se mezi Litoměřicemi a Velkými Žernoseky srazily dva nákladní vlaky. Kvůli výluce se tam jezdilo jen po jedné koleji. Nehodu vyšetřuje Drážní inspekce. Provoz na trati stojí, náhradní dopravu zajišťují autobusy. „Závažná nehoda se stala kousek od stanice Velké Žernoseky, kde se čelně střetl vlak s uhlím s vlakem převážejícím prázdné vozy na přepravu automobilů. Na trati probíhala výluka, vlaky proto jezdily po jedné koleji,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Jeden ze strojvedoucích stihl před nárazem lokomotivu opustit. „Na to, že se něco děje, mě upozornilo návěstidlo. Zastavil jsem, vystoupil a utíkal, co jsem mohl,“ řekl fotografce MF DNES po srážce strojvedoucí. Druhého strojvedoucího odvezli se zraněním záchranáři do nemocnice.



Srážka se stala před devátou hodinou ráno. „Policie dostala oznámení v 8:41. Došlo k vykolejení a poškození souprav a trati. Trať bude po dobu vyšetřování uzavřena,“ uvedla mluvčí policie Alena Bartošová. Dopoledne vyšetřovatelé odhadovali, že práce na trati budou hotové kolem šesté hodiny večer. Ukázalo se ale, že odstranit poškozené vagóny a opravit kolej bude trvat déle. Omezení na trati tak budou minimálně do nedělního večera.

Jeden z vlaků měl zůstat stát ve stanici

„Poškozeny jsou oba vlaky, několik vozů, koleje i trolej, škoda bude zřejmě v desítkách milionů korun,“ doplnil Drápal. Odpoledne vyšetřovatelé škodu upřesnili na 25 milionů korun na vlcích a 1,5 milionů korun na trati. Z rozboru staničního zabezpečovacího zařízení také určili příčinu střetu. „Vlak jedoucí od Ústí nad Labem s plošinovými vozy měl ve Velkých Žernosekách zůstat stát a počkat na protijedoucí nákladní vlak s uhlím, protože provoz byl z důvodu plánované výluky dál veden pouze po jedné ze dvou kolejí,“ uvedl náměstek generálního inspektora Jan Kučera. Vlak od Ústí nad Labem ale ve stanici nezastavil, projel kolem návěstí zakazující jízdu, poškodil výhybku násilným přestavením a vjel na trať směr Litoměřice. „V důsledku této nedovolené jízdy vlaku zabezpečovací zařízení

změnilo návěst dovolující jízdu vlaku od Litoměřic na návěst Stůj, jeho strojvedoucí zastavil a když viděl, že proti němu jede vlak, vyskočil z lokomotivy. Vlak od Ústí nad Labem narazil do stojícího vlaku rychlostí 50 až 60 kilometrů v hodině, jeho strojvedoucí utrpěl zranění," popsal Kučera. U všech vlaků dálkové i regionální dopravy je mezi stanicemi Ústí nad Labem západ a Polepy zavedena náhradní autobusová doprava.

30. 03. 2015 Kraje připlatí úzkokolejce. Ale upozorňují, že ji dotují z nostalgie (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/kraje-priplati-uzkokolejce-dfq-budejovice-zpravy.aspx?c=A150330_105205_budejovice-zpravy_khr)

Jihočeský kraj a Vysočina se dohodly s Jindřichohradeckými místními drahami na navýšení ceny za ujeté kilometry. Vedení úzkokolejky na jednu stranu hlásí spokojenost s výsledkem jednání a označuje ho za historický průlom, na druhou stranu říká, že za danou částku se jezdit nedá. Kraje říkají, že víc nedají. „Budeme hradit 61,029 koruny za jeden vlakokilometr. Část je hrazena krajem a část z dotace ze státního rozpočtu,“ představil změnu jihočeský krajský radní Antonín Krák. Ročně to bude 21 milionů korun. Došlo tak k navýšení o 0,5 procenta, tedy o inflaci, jak stanovila původní smlouva z prosince roku 2009, která vyprší v roce 2019. S tím přitom JHMD ještě na začátku března nebyly spokojené a chtěly víc. Teď hovoří jinak. „S výsledkem jednání jsem velmi spokojen. Myslím, že jsme udělali důležitý krok pro lidstvo v Jihočeském kraji a na Vysočině,“ uvedl předseda představenstva JHMD Boris Čajánek. Vzápětí ale naznačil, že dohodnutá částka 61,029 koruny za kilometr není dostatečná. Vlaky úzkokolejky ročně urazí přibližně 340 tisíc kilometrů. „Pokud se mě ptáte, jestli se základní dopravní obslužnost dá dělat za tuto částku, řeknu vám, že doteď to dotovali akcionáři,“ konstatoval. Dříve se hovořilo o tom, že JHMD požadují 140 korun za každý kilometr. „V tom výpočtu jsme pokročili mnohem dál. Částku vám ale nepovím,“ dodal Čajánek. Vedení úzkokolejky nemá v podstatě jinou možnost, než na částku přistoupit. Na kraje už neplatí ani hrozba, že by se provoz na kolejích mohl zastavit. „Pokud za tuto částku jezdit nedokážou, ať nejezdí. Jestli to předchozí vedení dokázalo za tyto peníze bez problému a dneska to najednou nejde, pak nebude problém v ceně, ale jinde. Podívejte se, kolik je tam ředitelů. Možná to je ve mzdách, možná v přehnaných investicích,“ konstatoval náměstek hejtmana Vysočiny Libor Joukl.

Oba kraje mají proto přichystané krizové plány

Před třemi lety totiž v JHMD došlo k rozsáhlé změně vedení. Původní skupina železničních nadšenců, která úzkokolejku zachránila, po neshodách s akcionáři odešla a vedení převzal tým okolo Borise Čajánka. Později se JHMD dostaly do finančních problémů a jednu chvíli byly i v insolenci. Oba kraje mají proto přichystané krizové plány, kdyby se provoz na tratích mezi Jindřichovým Hradcem a Obrataní a Hradcem a Novou Bystřicí skutečně zastavil. „V případě problému máme připravený autobusový koncept včetně spojů a jízdního řádu,“ potvrdil Joukl. „Když to řeknu hodně ošklivě, vydělali bychom na tom, protože autobusy jsou o dvě třetiny levnější. Úzkokolejku dotujeme z nostalgie a proto, že je to zajímavá turistická atrakce.“ Vedení JHMD však tvrdí, že problémy má již za sebou. „JHMD smlouvy plnily, plnit budou a předpokládáme, že v budoucnu upevníme náš vztah s kraji, abychom po roce 2019 mohli být platným subjektem základní dopravní obslužnosti na úzkokolejce, která je svým způsobem unikátní,“ dodal Čajánek.

30. 03. 2015 Po srážce vlaků na Litoměřicku se podařilo zprovoznit jednu kolej (Litoměřice dolní n. – Velké Žernoseky)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/nehoda-na-zeleznici-srazka-nakladnich-vlaku-u-zalhostic-na-litomericku-1my-usti-zpravy.aspx?c=A150330_152915_usti-zpravy_alh)

Železničářům se v pondělí po 14. hodině podařilo částečně zprovoznit trať mezi Litoměřicemi a Velkými Žernoseky, kde se v sobotu ráno srazily dva nákladní vlaky. Určení příčin nehody může trvat měsíce. „Podařilo se nám obnovit alespoň jednu kolej, kde již dříve byla výluka kvůli opravě trakčního vedení. Na druhé koleji, kde k nehodě došlo, stále pracujeme. Proto vlaky v tomto asi dvousetmetrovém úseku mohou kvůli bezpečnosti našich pracovníků jezdit rychlostí pouze 30 kilometrů v hodině,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. U tratě jsou ještě nyní trosky vozů. „Kromě toho jsme museli vyměnit zničené pražce v délce asi 200 metrů a naši elektrikáři museli v místě, kde pracovaly jeřáby, odštíhnout část trakčního vedení,“ přiblížil Illiaš.

Vyšetřování nehody stále pokračuje. „Jsme teprve na začátku. Odhaduji, že určení příčin nehody bude trvat několik měsíců,“ řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Závažná nehoda se stala v sobotu v 8:40 kousek od stanice Velké Žernoseky. Jeden ze strojvedoucích stihl před nárazem lokomotivu

opustit. „Na to, že se něco děje, mě upozornilo návěstidlo. Zastavil jsem, vystoupil a utíkal, co jsem mohl,“ řekl strojvedoucí po srážce MF DNES. Druhého strojvedoucího odvezli záchranáři se zraněním do nemocnice.

Vlak od Ústí projel návěstidlo zakazující jízdu

Poškozeny byly oba vlaky, několik vozů, koleje i trolej. Na vlcích je škoda za 25 milionů, na trati za dva miliony korun. Podle prvních zjištění měl správně vlak jedoucí od Ústí nad Labem, který převážel prázdné vozy na přepravu automobilů, zůstat ve Velkých Žernosekách stát. Měl počkat na protijedoucí nákladní vlak s uhlím, protože provoz byl z důvodu plánované výluky kvůli práci na trolejích veden pouze po jedné ze dvou kolejí. „Vlak od Ústí však projel návěstidlo zakazující jízdu a podle dosavadních informací jel dál. Nyní zjišťujeme, zda na návěstidle nemohla být nějaká technická závada, nebo šlo o selhání člověka. Je ještě brzy říci, jak vše proběhlo,“ poznamenal Drápal.

31. 03. 2015 Stavební povolení: Elektrizace trati č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou 1. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150331vyhlaska2.pdf>)

Předmětem stavby je elektrizace trati č. 293 stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV, která umožní jízdu elektrických jednotek přímé linky Nezamyslice – Šumperk – Kouty nad Desnou bez přestupování v žst. Šumperk. 1. část stavby tvoří úsek trati Šumperk – Petrov nad Desnou. Napájení je zajištěno z trakční měničny v Šumperku, pomocná měnična bude vybudována v Loučné nad Desnou u zastávky Filipová v 2. části stavby. Trakční vedení je navrženo bez zesilovacího vedení a do rychlosti 100 km/hod, rozpětí stožárů pro rychlost větru max. 35 m/s ve střední námrazové oblasti. Bud provedeno ukolejnění jako ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí TV, napájecího vedení a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV.

V rámci stavby budou dále provedeny úpravy v žst. Petrov nad Desnou pro vybudování nových nástupišť – poloostrovní nástupiště délky 90 m mezi kolejemi č. 1 a 2, šířky 5,03 m – 5,65, a vnější nástupiště délky 40 m u koleje č. 3 u výpravní budovy, šířky 3 m. Výška nástupních hran 550 mm nad temenem kolejnice. V železničních zastávkách budou rekonstruována nástupiště – zvýšení na výšku 550 mm nad temenem kolejnice a prodloužení na délku 90 m, šířka 3 m, včetně rekonstrukce přístřešků (úprava vzhledem k nové výšce nástupišť).

Železniční svršek bude upravován v úsecích trati:: U mostů v km 13,623 a 13,670 (km 13,618 – 13,697), v km 14,252 (km 14,230 – 14,255), u nástupiště v zastávce Vikýřovice u penzionu (km 14,263 – 14,380), u mostu v km 14,520 (km 14,502 – 14,5395), podél nástupiště v zastávce Vikýřovice (km 15,591 – 15,692), podél nástupiště v zastávce Vikýřovice – Lesní (km 16,564 – 16,669). Na mostech budou provedeny nové izolace na nosné konstrukci, odvodnění rubu opěr, sanace vydrolených částí a poškozených betonových povrchů, obnova nátěrů, most v km 14,520 přes Račí potok bude z důvodu špatného technického stavu přestavěn – stávající konstrukce bude odstraněna a nahrazena novou železobetonovou konstrukcí ze zabetonovaných ocelových nosníků s kolejovým ložem. Světlost mostu a volná šířka zůstanou zachovány.

Podél trati budou položeny nové kabely – dálkový optický kabel a traťový kabel. V žst. Petrov nad Desnou budou položeny místní kabely mezi vjezdovými návěstidly a bude vybudován ohřev výhybek č. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9. V zastávkách bude provedena úprava vedení nn, osvětlení nástupišť (v žst. Petrov nad Desnou nové osvětlení). Ve stanici Petrov nad Desnou bude vybudováno nové reléové zabezpečovací zařízení, jehož vnitřní část bude umístěna ve stavebně upravených prostorách ve výpravní budově. Nově budou zabezpečeny přejezdy v km 15,390, 15,590, 15,955, 17,088 přejezdovým zařízením světelným, přejezd v km 18,673 přejezdovým zařízením mechanickým (elektromagnetickým zámkem). V zastavěných částech obcí, v zájmu snížení hlukové zátěže (dle ČSN 34 2650 ed. 2, článek 5.3.2.6.), bude PZS doplněno o celé závory. V žst. Petrov nad Desnou bude vybudována nová trafostanice 22/0,4 kV, která bude umístěna v novém přízemním prefabrikovaném domku se sedlovou střechou vedle výpravní budovy (vnější rozměr d 6,58 x š 3,02 x v 3,32 m). V žst. Petrov nad Desnou bude ubourána část stávajícího WC pro cestující směrem ke kolejišti, na tomto místě bude nový průchod na nástupiště a sociální zařízení pro cestující bude nově vybudováno v sousedních zachovaných prostorách.