

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2015

OBSAH

01. 08. 2015	KŘETINSKÝ POSILUJE NA DRÁZE. KOUPII PŮJČOVNU LOKOMOTIV A STROJVŮDCŮ (LOKOTRAIN)	3
02. 08. 2015	SPRÁVA ŽELEZNIC ZVAŽUJE PODZEMNÍ PROPOJENÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ (TRAVELÁTOR PRAHA HL. N. – PRAHA MASARYKOVO N.)	3
03. 08. 2015	Z JINDŘICHOHRADECKÝCH DRAH MÁ BÝT HOLDING (JHMD).....	3
03. 08. 2015	DEMOLICE MŮŽE ZAČÍT. OSTUDNÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ V KARLOVÝCH VARECH SE ZMĚNÍ	4
03. 08. 2015	ČESKÉ DRÁHY SE PO LETECH ODHODLALY KE ZŘÍZENÍ FACEBOOKOVÉHO PROFILU	4
03. 08. 2015	POKUT ZA ŠPÍNU VE VLACÍCH PŘIBÝVÁ, STÁT TRESTÁ HLAVNĚ ZA GRAFFITI	5
04. 08. 2015	STÁT BERE PRAŽCE OPĚT OD ŽPSV, NYNÍ ZA 200 MILIONŮ.....	5
04. 08. 2015	ŠKODA TRANSPORTATION KOUPII FINSKÉHO VÝROBCE KOLEJOVÝCH VOZIDEL (TRANSTECH).....	6
04. 08. 2015	PADESÁT ZRANĚNÝCH PO SRÁŽCE VLAKŮ V HORAŽDOVICÍCH (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ).....	6
05. 08. 2015	DÁLKOVÉ VLAKY V ČESKU OD PROSINCE ZRYCHLÍ, V PRAZE SE PROVOZ ZAHUSTÍ.....	7
05. 08. 2015	NA MOSTĚ V INDII VYKOLEJILY RYCHLÍKY. ZEMŘELO 24 LIDÍ, DESÍTKY SE ZRANILY	8
05. 08. 2015	NA TRATI U HORAŽDOVIC, KDE SE SRAZILY RYCHLÍKY, SE UŽ JEZDÍ PO JEDNÉ KOLEJI (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ).....	8
05. 08. 2015	ÚSTECKÝ KRAJ CHCE PRO TURISTY OBNOVIT PRAVIDELNÝ PROVOZ SEDMI TRATÍ.....	9
06. 08. 2015	NA KOLEJÍCH HOŘEL DRÁŽNÍ STROJ, ŠKODA SE VYŠPLHALA NA 30 MILIONŮ KORUN (BOHUSLAVICE NAD METUJÍ)	10
06. 08. 2015	SUCHO BRÁNÍ PARNÍMU PROVOZU NA KOLEJÍCH	10
06. 08. 2015	LEGIOS DODÁ VAGONY PRO GATX ZA VÍCE NEŽ PŮL MILIARDY KORUN	10
07. 08. 2015	NABOURANÝ ITALSKÝ VLAK BY MOHL POMOCI PENDOLINU OD STUDĚNKY (681.003).....	11
09. 08. 2015	SLABINOU ŽELEZNICE JSOU VÝPRAVČÍ A PŘEJEZDY, MÍNÍ ŠÉF DRÁŽNÍ INSPEKCE.....	11
10. 08. 2015	TRAKTOR VJEL PŘED VLAK NA MĚLNICKU, MOTORÁK PO STŘETU VYKOLEJIL (BYŠICE).....	12
11. 08. 2015	DRÁHY POLEPILY VLAKY POSTAVIČKAMI Z VEČERNÍČKŮ (RAILJET, PENDOLINO)	12
12. 08. 2015	OPRAVA HALY PRAŽSKÉHO NÁDRAŽÍ SE O DESÍTKY MILIONŮ KČ. PRODRAŽÍ (PRAHA HL. N.).....	13
12. 08. 2015	ÚOHS ZRUŠIL VÝBĚR VÍTĚZE TENDRU NA ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY, KRAJ VOLBU ZOPAKOVAL (TRATĚ 194, 197, 198).....	13
12. 08. 2015	POJISTKA NA OPRAVU PENDOLINA NESTAČÍ. DRÁHY ZATÍM OPRAVU ZAPLATÍ ZE SVÉHO (680.003).....	14
13. 08. 2015	O KROK BLÍŽE VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICI: DOPRAVA MÁ PENÍZE NA PŘÍPRAVU.....	14
15. 08. 2015	PÁRA JEZDÍ NA JINDŘICHOHRADECKÉ ÚZKOKOLEJCE I BĚHEM SUCHA – ZA NÍ PAK HASÍCÍ VŮZ.....	15

16. 08. 2015	Z OPUŠTĚNÉHO JIŽNÍHO NÁDRAŽÍ SE STALA VÍCEÚČELOVÁ KULTURNÍ SCÉNA (PLZEŇ-JIŽNÍ PŘEDMĚSTÍ).....	15
17. 08. 2015	NOVÝ PODNIK „KRÁLE“ ČESKÝCH LOKÁLEK VYDĚLAL PŮL MILIONU KORUN (RAILWAY CAPITAL).....	16
17. 08. 2015	ČD CARGO CHCE LOKOMOTIVY ZA PŮL MILIARDY. PRO EXPANZI DO ZAHRANIČÍ	17
17. 08. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: TRATĚ 308 (LÚKY POD MAKYTOU) – ST. HRANICE CZ/SK –HORNÍ LIDEČ – HRANICE NA MORAVĚ, ÚSEK TEPLICE NAD BEČVOU (MIMO) – HUSTOPEČE NAD BEČVOU (MIMO)	17
19. 08. 2015	DOTAČNÍ SPRINT NA ŽELEZNICI PŘILÁKAL MAĎARY, OPRAVÍ TRATĚ DO JESENÍKU	17
19. 08. 2015	V PRAŽSKÝCH HLUBOČEPÍCH ZAČALA SLOUŽIT NOVÁ ZASTÁVKA	18
19. 08. 2015	KRAJE DLE ÚOHS MOHOU PRODLUŽOVAT SMLOUVY S ŽELEZNIČNÍMI DOPRAVCI	18
20. 08. 2015	POTVRZENO: ČESKÉ DRÁHY DOSTANOU MILIARDU NA NÁKUP RYCHLÍKŮ .	19
21. 08. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI NYMBURK – MLADÁ BOLESLAV, 1. STAVBA.....	19
21. 08. 2015	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 7. ZÁŘÍ.....	19
21. 08. 2015	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ NOVÉ VAGONY PRO HAMBURK, NABÍDNOU WI-FI I ZÁSUVKY (AMPZ, BMZ, WRMZ).....	20
23. 08. 2015	MINISTERSTVO PLÁNUJE ODKOUPIT MAJETEK ČD ZA 3,2 MILIARDY (NÁDRAŽNÍ BUDOVY ČD K SŽDC).....	20
25. 08. 2015	REGIOJET JE ZA POLOLETÍ POPRVÉ V ZISKU, LEO EXPRESS SNÍŽIL ZTRÁTU .	21
25. 08. 2015	DRÁHY VRÁTÍ PENDOLINA NA SPOJ DO KOŠIC, ZAČNOU JEZDIT OD 1. ZÁŘÍ	21
28. 08. 2015	ŠPANĚLÉ UHÁJILI MONOPOL NA ČESKÉ PRAŽCE. ZISKY JIM TU PRUDCE ROSTOU (ŽPSV UHERSKÝ OSTROH).....	22
31. 08. 2015	ČESKÝM DRAHÁM V POLOLETÍ KLESL ZISK NA 102 MILIONŮ KORUN	22
31. 08. 2015	PROČ VE VLAKU NENÍ SIGNÁL? MY NIC, HÁZEJÍ PO SOBĚ VINU OPERÁTOŘI A DOPRAVCI	23

01. 08. 2015 Křetínský posiluje na dráze. Koupil půjčovnu lokomotiv a strojvůdců (LokoTrain)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ep-cargo-koupil-pujcovnu-lokomotiv-ep-cargo-fzn/eko-doprava.aspx?c=A150731_160605_eko-doprava_suj)

Největší česká půjčovna lokomotiv a železničního personálu LokoTrain změnila majitele. Dvě třetiny firmy koupila od Evžena Nečase společnost EP Cargo patřící pod Energetický a průmyslový holding (EPH). Nákupem LokoTrainu získalo EP Cargo v Česku největšího pronajímatele lokomotiv a odborného personálu. Ve firmě se sídlem v České Třebové získalo EP Cargo 65 %, zbytek si nechal zakladatel firmy Evžen Nečas. EPH řídí miliardář Daniel Křetínský. Firma má v portfoliu například nové vícesystémové lokomotivy Siemens Vectron. Křetínský tímto získal současně i potřebné technické zázemí. „Jde o vzájemně výhodné propojení,” říká Tomáš Novotný, předseda představenstva EP Cargo. Současně LokoTrain působí i jako poskytovatel strojvedoucích a dalšího železničního personálu, s tímto byznyssem firma začínala. EP Cargo zajišťuje zatím hlavně přepravu uhlí ze svých dolů v Německu do svých elektráren v Česku. Tento byznys se však po nátlaku německých aktivistů firma rozhodla omezit. Firma loni rychle rostla, ze 140 milionů v roce 2013 se dostala s tržbami na 800 milionů korun, vydělala přes sto milionů korun. Křetínský má ale další plány na železnici. Podal nabídku na koupi Unipetrol Doprava, což je aktuálně třetí největší nákladní železniční dopravce v Česku. Lidé z oboru mluví o tom, že Křetínský zbrojí na možné výrazné přeskupení sil na trhu. ČD Cargo se potýká totiž s čím dál většími problémy, jeho podíl na trhu klesá, firma letos prodělává. Mluví se proto i čím dál častěji o tom, že stát nakonec bude muset ČD Cargo prodat.

02. 08. 2015 Správa železnic zvažuje podzemní propojení pražských nádraží (travelátor Praha hl. n. – Praha Masarykovo n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-zvazuje-podzemni-propojeni-prazskych-nadrazi/1243647>)

Správa železnic oživuje plány na propojení pražského Masarykova a hlavního nádraží. Vedle nadzemního koridoru je ve hře podchod vybavený pojízdným dopravníkem, jaký bývá na velkých mezinárodních letištích. Projekt za zhruba 400 milionů korun, který by usnadnil a zrychlil spojení obou pražských nejvytíženějších nádraží, je součástí připravovaného železničního spojení na pražské letiště a dále do Kladna. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Trať z letiště by měla končit právě na Masarykově nádraží. Spojením tohoto nádraží s hlavním nádražím by správa železnic vyhověla požadavkům Evropské unie, která se na stavbě trati, dříve označované za rychlodráhu, má finančně podílet. Požaduje ale, aby vlaky z letiště končily na nádraží s mezinárodním provozem, což Masarykovo nádraží nesplňuje. "Nadzemnímu řešení brání celá řada budov, reálné je tak pouze souběžně s magistrálou," uvedl Ptačinský. O konkrétní podobě spojení zatím není definitivně rozhodnuto. Ve hře tak stále zůstává zahlabený pohyblivý chodník, nebo jen varianta pěšího podzemního průchodu. Vzdálenost obou nádraží je vzdušnou čarou pouhých 500 metrů, dodal Ptačinský. Různá řešení na propojení obou nádraží se v minulosti objevovala během všech významných fází přípravy železničního spojení na pražské letiště. Podle správy železnic bude potřeba takovéto mnohdy futuristicky vyhlížející projekty mít v záloze pro případ, že by unie nevezala zpět zaústění dráhy z letiště do mezinárodně významného železničního uzlu jako podmínku pro spolufinancování trati na letiště.

03. 08. 2015 Z jindřichohradeckých drah má být holding (JHMD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/z-jindrichohradeckych-drah-ma-byt-holding-1215312>)

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) směřuje k největší změně struktury od svého vzniku v devadesátých letech. Podle spolumajitele a šéfa Borise Čajánka pracuje vedení firmy na projektu, na jehož konci by měl být vznik dceřiné společnosti pro veřejnou dopravu. Tu firma provozuje na dvou větvích své úzkorozchodné železnice v jižních Čechách a na Vysočině na objednávku krajů. Jenže vztah dopravce a objednatelů není zrovna idylický. V plném proudu jsou neshody o výši prokazatelné ztráty, kterou by samospráva měla firmě hradit. Zatímco kraje jsou ochotné mluvit zhruba o 60 korunách za kilometr, firma JHMD požaduje dvojnásobek. Vyčlenění závazkové dopravy do samostatné firmy má podle Čajánka hejtmanstvím jasně ukázat, kolik doprava na úzkokolejce stojí. „Jde o to, aby to pro ně bylo zřetelné. Požadujeme pouze to, co platí ostatním

dopravcům, tedy úhradu úplných vlastních nákladů a přiměřeného zisku," řekl deníku E15 Čajánek. Plán přeměny předkládá správní rada akcionářům společnosti, v případě hladkého průběhu by se nová firma mohla objevit na přelomu letošního a příštího roku. Vedení krajů argumentuje tím, že přesně plní desetiletou smlouvu s JHMD z roku 2009. Další peníze kraje na dopravu na úzkokolejce dávat nechťejí. Spor tak může skončit u soudu. Čajánek převzal vedení firmy v roce 2012, kdy došlo k rozkmitnutí s druhou skupinou akcionářů kolem tehdejšího ředitele Jana Šatavy. Ten ze společnosti odešel. Společnost v roce 2014 čelila insolvenčnímu návrhu ze strany svých dodavatelů, což Čajánek klade na vrub právě nedostatečných plateb od krajů.

03. 08. 2015 Demolice může začít. Ostudné horní nádraží v Karlových Varech se změní

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/zacala-rekonstrukce-karlovarskeho-horniho-nadrazi-fx6-vary-zpravy.aspx?c=A150801_2181230_vary-zpravy_prz)

Stavba nové výpravní budovy na karlovarském horním nádraží se dostala do mírného skluzu. Jedním z důvodů je fakt, že Správa železniční dopravní cesty pozdržela na žádost města hlučné práce až po skončení filmového festivalu. Začíná demolice sedmdesát let staré provizorní budovy karlovarského horního nádraží. Na jejím místě postupně vyroste moderní odbavovací hala. Potvrdil to Jakub Ptačinský, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem stavby. „Provizorní technická budova je už napěchovaná technologiemi z té části nádraží, která je určená k demolici," konstatoval Jakub Ptačinský. Starý dům je bez oken, dělníci demontovali veškeré rozvody. „Dělaly se také sondy pro základy nové budovy. Protože v okamžiku, kdy půjde k zemi první část současného nádraží, začne výstavba nového," doplnil mluvčí SŽDC. Do mírného skluzu se stavba nové odbavovací haly dostala i kvůli tomu, že investor slíbil městu, že hlučné bourací práce nechá až po filmovém festivalu. „V mezidobě jsme stěhovali technologie a připravovali budovu na zbourání," podotkl Jakub Ptačinský. Zrod nové nádražní budovy by podle jeho slov měl být velmi rychlým procesem, který začne v září. „Stavba je totiž montovaná," vysvětlil mluvčí SŽDC. První etapa demolice stávající nádražní budovy, která je městu spíše pro ostudu, se týká části nejbližší k lávce na sídliště Růžový Vrch. Tady také začne stavba nového objektu. Do února, kdy má být hotový, bude cestujícím sloužit původní budova.

Karlovarské horní nádraží utrpělo na sklonku druhé světové války velké škody při bombardování. V dubnu 1945 se do hledáčku bombometčků spojeneckých letadel dostalo hned dvakrát. Už o rok později ovšem začala fungovat provizorní nádražní budova, která cestujícím slouží dodnes. Novou podobu vdechl karlovarskému železničnímu uzlu architekt Petr Franta. Výstavba budovy, která svým tvarem připomíná kávové zrnko, přijde přibližně na 96 milionů korun. „Počítáme, že na realizaci projektu získáme 70 milionů z evropského dotačního programu doprava," uvedl Pavel Surý, ředitel Správy železniční dopravní cesty. Další peníze na modernizaci má připravené Státní fond dopravní infrastruktury. Pro letošní a příští rok je to celkem 35 milionů korun.

Výstavba nové budovy je pouze první částí modernizace. V té druhé se dostane na zbývající části železniční stanice. Bude zahrnovat rekonstrukci celého kolejiště včetně prvního a druhého nástupiště i vybudování nového podchodu, který spojí novou odbavovací budovu s jednotlivými nástupišti. Ta rovněž dostanou nové zastřešení. „Část původního zastřešení přestěhujeme vedle nové odbavovací budovy," nastínil další osud litinové střechy náměstek SŽDC Pavel Paidar. Záleží ovšem také na tom, v jakém bude litinová konstrukce stavu. Do projektu obnovy horního nádraží se zapojí i město. To zainvestuje úpravu prostor před samotným areálem a také novou bezbariérovou lávku, která ho spojí se sídlištěm Růžový Vrch. „Obě akce budou stát 20 milionů korun," uvedl náměstek karlovarského primátora Jiří Klisák.

03. 08. 2015 České dráhy se po letech odhodlaly ke zřízení facebookového profilu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chystaji-profil-na-facebooku-fdy-eko-doprava.aspx?c=A150731_081052_eko-doprava_suj)

České dráhy výrazně změní svoji přítomnost na internetu. Vzkřísily opět plány začít lákat své zákazníky a mluvit s nimi i přes sociální síť. Navíc plánují zásadní rekonstrukci svých webových stránek. České dráhy jsou zatím poslední z tuzemských železničních osobních dopravců, které nemají na Facebooku vlastní profil. Existují pouze neoficiální účty, o kterých firma ví. Zatím má účet pouze na Twitteru, kde informuje o mimořádnostech v dopravě, například o zastavení provozu. O zavedení facebookového profilu České dráhy uvažovaly už v dobách vedení Petrem Žaludou, po jeho odvolání však nakonec z plánů sešlo. Teď firma vytáhla plán na sociální síť znovu a začala už hledat lidi, kteří

by se o účet starali. „Oficiální facebookový profil zatím nemáme, využíváme ho jen pro speciální akce nebo produkty typu Junior program nebo Národní den železnice,“ řekl mluvčí Radek Joklík. Firma zatím vymýšlí i strategii, co všechno bude na Facebook dávat a co tam hodlá řešit.

Hromosvod pro stížnosti i našťvané komentáře

Zkušenosti soukromých dopravců ukazují, že se z facebookového účtu často stává spíše kniha přání a stížností. Například na účtu Regiojetu se objevily poprvé fotky špinavých vagonů nebo informace o problémech s klimatizací. Právě na něco podobného se budou muset podle Jakuba Křenka, který má sociální média na starosti v agentuře Adison, připravit i České dráhy. „Minimálně zpočátku se profil pravděpodobně stane místem, kde se budou hromadit stížnosti. Ať už ty opodstatněné, se kterými lze něco udělat, tak třeba i obecně našťvané komentáře na to, že je lidem ve vlaku vedro,“ předpokládá. V tom také vidí příčinu toho, proč jsou dráhy dosud mezi podobně velkými zákaznickými zaměřenými firmami určitou raritou, která na Facebooku aktivní není. Pokud se ale zaměstnanci drah budou komunikaci na sociální síti věnovat v dostatečném počtu, mohlo by to podle Křenka image značky posílit. „Tedy za předpokladu, že se nezaleknou a po několika týdnech účet nezruší,“ říká. „Osobně jsem zrovna nedávno měl docela dobrou zkušenost s vyřízením žádosti přes telefonickou infolinku. Pokud budou i na Facebooku reagovat dostatečně rychle, bude to pro jejich zákazníky i pro ně samotné plus,“ dodává.

Zásadně se změní i web

České dráhy už loni dotáhly zpoždění s mobilními aplikacemi do chytrých telefonů. Spustily aplikaci Můj vlak, která funguje jako e-shop a současně vyhledávač spojení, ukazuje i aktuální zpoždění. Při přestupech uživatelé vědí, ze kterého nástupiště pojedou vlak, který chtějí použít. Firma chystá současně po letech i zásadní proměnu webových stránek. Zaměřit se chce hlavně na usnadnění online prodeje jízdenek. „Chceme, aby byl přehlednější a víc prozákaznický,“ řekl Joklík. Podle něj spustí nový web v prvním čtvrtletí příštího roku. Podle serveru Marketing Sales Media získala zakázku na nové stránky agentura Symbio Digital. S tou už České dráhy spolupracovaly na designu mobilní aplikace.

03. 08. 2015 Pokut za špínu ve vlacích přibývá, stát trestá hlavně za graffiti

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zaplatily-pul-milionu-za-spinu-ve-vlakich-pdt-eko-doprava.aspx?c=A150803_140358_eko-doprava_zuk1)

České dráhy musely za loňský rok zaplatit 456 tisíc ministerstvu dopravy za to, že jejich vlaky nenabízejí takový standard cestování, k jakému se zavázaly ve smlouvě se státem. Meziročně jejich objem vzrostl o čtyři procenta, ještě více objem pokut roste letos. Podle statistik ministerstvo dopravy loni udělilo pokuty ve výši 456 tisíc korun, předloni 438 tisíc korun. Samotných kontrol přitom provedl stát o 35 méně – celkem 149. „Nejčastějším porušením bylo nedodržení čistoty nasazených vozů a chybějící vybavení soupravy hygienickými potřebami a vodou,“ uvedl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva. V objemu celkových plateb státu Českým drahám jde o drobné: za dálkové vlaky ministerstvo ročně v rámci své objednávky zaplatí přes čtyři miliardy korun. Kontroly a pokuty mají dopravce přinutit, aby více dbal na čistotu a kvalitu cestování.

Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka je více než polovina všech pokut za graffiti. „To je bohužel velký problém, protože vyčištění posprejovaných míst nelze provést obratem při běžném úklidu. V zásadě tak na vandaly dopláčíme dvakrát. Nejen že dostaneme pokutu od objednatele, ale za odstranění metru čtverečního graffiti zaplatíme dalších asi 300 až 500 korun,“ dodal Joklík. Příklady pokutovaných nedostatků poskytnuté ministerstvem ukazují i další závady, například nepořádek ve vlaku nebo poničené sedačky. Z fotografií provedených při kontrolách je patrné, že nejvíce nedostatků nacházejí inspektoři hlavně ve starých vagonech s koženkovými sedadly, které mají během dvou let z kolejí zmizet. Ministerstvo má k dispozici i data za první čtvrtletí letošního roku, kdy provedlo 41 kontrol, za které dalo pokuty 120 tisíc korun. To je o třetinu více, než loni ve stejném období.

04. 08. 2015 Stát bere pražce opět od ŽPSV, nyní za 200 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-bere-prazce-opet-od-zpsv-nyni-za-200-milionu-1215683>)

Správa železniční dopravní cesty bude po další dva roky odebírat pražce od společnosti ŽPSV ze skupiny OHL ŽS. Firma jako jediný zájemce zvítězila v soutěži o rámcovou smlouvu na dodávku

betonových pražců za 200 milionů korun. Správa železnic jako sektorový zadavatel využila takzvané jednací řízení s uveřejněním, které není nutné při účasti pouhého jednoho zájemce rušit. Železničáři chtějí pražce využít na opravy a údržby; nelze tedy podle nich přesně říci, kolik pražců bude třeba. Cena jednoho kusu se pohybuje kolem 1 800 korun. Byznys s pražci si v dubnu vzal na mušku materiál ministerstva dopravy, který poukazuje na monopolní postavení některých dodavatelů železnice. Právě pražce jsou podle něj příkladem takového monopolu. Mezi ŽPSV a správou železnic existuje personální spojitost. Náměstek správy železnic Mojmir Nejezchleb přišel do státní organizace přede dvěma lety z vedení ŽPSV. Podle železničářů ale nejde o střet zájmů, neboť zakázky na opravy a údržbu pod Nejezchlebu nespádají.

04. 08. 2015 Škoda Transportation koupila finského výrobce kolejových vozidel (TransTech)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-transportation-koupila-finskeho-vyrobce-kolejovych-vozidel/1244300>)

Skupina Škoda Transportation koupila kontrolní podíl ve firmě TransTech, jediném finském výrobci železničních a městských kolejových vozidel. Jde o první škodováckou akvizici v západní Evropě. Finský podnik, jehož hlavními produkty jsou dvoupodlažní elektrické vagon, tramvaje a strojírenské výrobky, má roční obrát přes 2,5 miliardy korun a zaměstnává přibližně 500 lidí. ČTK to dnes řekla mluvčí skupiny Škoda Transportation Lubomíra Černá. Cenu akvizice nezveřejnila.

Mezi hlavní produkty firmy TransTech patří dvoupodlažní elektrické vagon, takzvané PushPull soupravy a tramvaje. K jejím klíčovým zakázkám patří především dodávka dvoupatrových tlakotěsných vagonů pro státní finské železnice (VR Limited), které jsou určeny pro rychlost 200 km/h. Společnost uzavřela i rámcovou smlouvu na dodávky stoprocentně nízkopodlažních tramvají s plně otočnými podvozky pro Helsinky. TransTech byla založena roku 1985. Má v portfoliu nízkopodlažní tramvaje, elektrické jednotky, ale i vagon a vozy pro přepravu osobních aut. Škoda Transportation koupila majoritní podíl od finské investiční společnosti Pritech Oy. "Původní vlastník, pan Ilka Brotherus, zůstává minoritním akcionářem, prostřednictvím společnosti Sinituote Oy," řekl člen představenstva TransTechu Leif Ekström. "Naším dlouhodobým záměrem je upevnit postavení především v západní Evropě. Akvizice finské společnosti je jedním z kroků, jak toho docílit," řekl předseda představenstva Škody Transportation Tomáš Krsek. Podle viceprezidenta pro obchod Zdeňka Majera se skupina díky akvizici stává klíčovým hráčem v oblasti železničních a městských kolejových vozidel ve Finsku. Výrazně se také zlepšuje její výchozí pozice pro rozvoj obchodních aktivit v celé Skandinávii. Dalším přínosem akvizice pro skupinu Škoda Transportation je podle Majera know-how finské společnosti v oblasti výroby kolejových vozidel pro náročné klimatické podmínky a také vysokorychlostních a tlakotěsných vozů. Skupina to využije v dalších tendrech, jichž se chce ve Skandinávii v nejbližších měsících účastnit.

Škoda Transportation, přední evropská skupina v oboru dopravního strojírenství, loni utržila 16,4 miliardy korun, meziročně o 12 procent více. Čistý zisk meziročně vzrostl o 30 procent na 2,27 miliardy Kč. Hlavními produkty jsou nízkopodlažní tramvaje, elektrické lokomotivy, příměstské vlaky, soupravy metra, trolejbusy, trakční motory a kompletní pohony pro dopravní systémy. Skupina už několik let zaměstnává přes 4 000 lidí. Má dceřiné nebo společné podniky v Česku, Německu, Rusku, Polsku a Maďarsku. Její vozy jezdí nejen v Česku, ale také v Turecku, USA, Polsku, Rusku, Itálii a také v Číně. Ryze českou skupinu vlastní devět českých fyzických osob, manažerů skupiny. Do skupiny patří plzeňské firmy Škoda Transportation, Škoda Electric a Movo, ostravská Škoda Vagonka, Pars Nova Šumperk a pražský výrobce výkonové elektroniky Poll. V Maďarsku je to podnik Ganz-Škoda, v Novosibirsku výrobce motorů Sibelektroprivod a v Německu Škoda Transportation Deutschland.

04. 08. 2015 Padesát zraněných po srážce vlaků v Horažďovicích (Horažďovice předměstí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1558579-padesat-zranenych-po-srazce-vlakuv-horazdovicich>)

Za železniční stanicí Horažďovice předměstí se srazily dva rychlíky. Padesát lidí se zranilo, sedm z nich středně těžce, z toho tři musel transportovat vrtulník. Rychlíku Rožmberk, který mířil z Českých Budějovic do Nepomuku, vykolejily při odjezdu poslední dva vagon, které narazily do rychlíku Vajgar stojícího v opačném směru. Lokomotiva rychlíku z Plzně do Brna po srážce

následně také vykolejila. Nehodu možná zavinila špatně přehozená výhybka. Celkem se při nehodě zranilo padesát lidí. Patnáct jich skončilo v nemocnici, z toho sedm má středně těžká poranění a osm lidí bylo zraněno jen lehce. Ostatních 35 cestujících z vlaku bylo ošetřeno na místě. V ohrožení života by nikdo být neměl. Tři pacienti odvezly vrtulníky do nemocnic v Plzni a v Českých Budějovicích, další zraněné převezly sanitky do nemocnic v Klatovech, Strakonících, Sušici. Například v klatovské nemocnici, kam přijelo šest lidí, zůstalo pět pacientů, vesměs jen na pozorování, šestý byl po ošetření a prohlédnutí lékařem propuštěn domů, řekl mluvčí nemocnice Jiří Kokoška.

Vlaky se vrátí na koleje nejdříve ve středu v poledne

Ve vlacích cestovalo asi 200 lidí. Záchranáři je z vozů evakovali a náhradní autobusy je převezly do stanic Strakonice a Nepomuk. Vlaky mezi Strakonice a Nepomukem nahradily autobusy. Omezení dopravy se dotkne desítek spojů. Vlaky by se měly vrátit do běžného provozu nejdříve ve středu kolem poledne. O aktuální situaci se mohou cestující informovat na webu Českých drah. „Pro cestující z postiženého vlaku i jejich příbuzné je k dispozici telefonní linka 800 101 001, kde mohou požádat o prvotní informace o další cestě osob z postiženého rychlíku, psychologickou pomoc a další informace a rady k řešení vzniklé situace,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Všichni cestující přímo postižení mimořádnou událostí v Horažďovicích mohou také požádat České dráhy o náhradu za zdravotní újmu nebo věcnou škodu.

K nehodě došlo dvanáct minut po jedné hodině odpolední. Výše škody na vlacích je odhadnuta na 12 milionů korun, škoda na kolejích je podle Drážní inspekce cca 500 tisíc. „Rychlík Vajgar stál před stanicí a čekal na průjezd protijedoucího rychlíku Rožmberk. Ve stanici probíhá rekonstrukce, rychlík od Plzně měl proto přijet na kolej, z níž odjížděl vlak od Brna. Při odjezdu vlaku Rožmberk došlo s největší pravděpodobností k přehození výhybky přímo pod tímto vlakem, v důsledku čehož měl poslední vůz postavenou trasu na kolej, kde stál protijedoucí vlak Vajgar. Došlo pochopitelně k vykolejení,“ uvedl náměstek z Drážní inspekce Jan Kučera.

Co bylo příčinou nehody, se vyšetřuje, spekuluje se o špatně přehozené výhybce. Tu běžně přehazuje automat. Ve stanici ale nyní probíhá rekonstrukce, a proto ji přehazují pracovníci stanice. Policie už zahájila úkony trestního řízení pro podezření ze spáchání trestného činu obecné ohrožení. „Člověk udělá chybu častěji, jak vyplývá ze statistik. Elektronické zabezpečovací zařízení se v podstatě nemýlí,“ poznamenal Kučera. Jednou z vyšetřovacích možností je ale i poškození vlaku nebo trati. Horké počasí by ovšem na nehodu vliv mít spíš nemělo. „Ve stanici se moc nestává, že by se takzvaně roztahovaly koleje. Nejezdí se tam navíc ani příliš rychle,“ vysvětlil Kučera.



05. 08. 2015 Dálkové vlaky v Česku od prosince zrychlí, v Praze se provoz zahustí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dalkove-vlakly-v-cesku-od-prosince-zrychli-v-praze-se-provoz-zahusti-1215951>)

Cestujícím na železnici se příští rok dostane alespoň nějaké náplasti na útrapy, které letos způsobuje rekordní množství výluk. Vlaky na některých hlavních tratích významně zrychlí, především díky dokončení velkých koridorových staveb. Podle návrhů nového grafikonu, které se objevují na webových stránkách krajů, se zkrácení dojezdových dob dočkají cestující hlavně na spojích z Prahy do jižních a východních Čech či na jižní Moravu. Například rychlík z Českých Budějovic do Prahy ušetří oproti dnešnímu stavu deset minut, podobné to bude mezi Chebem a Ústím nad Labem, RailJet na trase Praha – Brno ukrojí sedm minut. O deset minut rychlejší bude i jízda z Prahy do Bratislavy, Vídně a Budapešti.

Doba jízdy na vybraných trasách

relace	2015	2016
České Budějovice-Praha	2 h 33 min	2 h 23 min
Praha-Brno	2 h 37 min	2 h 30 min
Cheb-Ústí nad Labem	2 h 49 min	2 h 40 min

V mezinárodní dopravě přitom dojde k významné změně na tradiční trase Hamburk – Praha – Budapešť. Spoje se přetnou na dvě větve: z Německa do Prahy a z Prahy do Budapešti. Podobně došlo už na letošek k přepůlení linky Hamburk – Vídeň. V Praze je tak nutné přeseďat. Jediným přímým spojem mezi severním Německem a Maďarskem zůstane Hungaria. České dráhy hodlají posílit spojení s Polskem, kde bude místo tří párů operovat hned šest.

4,4 miliardy korun dotací na rychlíky

Podle ministerstva dopravy, které objednává a dotuje rychlíkovou dopravu, se množství spojů příští rok zásadně nemění. Platba se bude upravovat pouze o inflaci a měla by činit zhruba 4,4 miliardy korun. Změny čekají i pražskou regionální dopravu. Momentální návrhy ROPID počítají s posílením hned několika linek. Například většina vlaků linky S7 z Prahy do Úval by měla nově jezdit až do Českého Brodu, interval ve špičkách se zkrátí z půl hodiny na 15 minut. Odpolední vlaky na lince S9 by měly jezdit z Čelákovic až do Lysé nad Labem. Na říčanské větvi stejné linky by se měla rozšířit odpolední špička. Přibudou vlaky na Posázavském pacifiku. Praha rovněž počítá s otevřením nové zastávky v Běchovicích, která by měla sloužit linkám S1 a S7. Zajímavostí nového grafikonu je víkendová motorová linka Arrivy z Prahy do Trenčína. Bude jezdit bez dotací. Definitivní podoba grafikonu bude jasná na podzim.

05. 08. 2015 Na mostě v Indii vykolejily rychlíky. Zemřelo 24 lidí, desítky se zranily

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-moste-v-indii-vykolejily-rychliky-dsr-zahranicni.aspx?c=A150805_081147_zahranicni_ert)

Nejméně 24 lidí přišlo v noci na středu o život v centrální části Indie, když na železničním mostě vykolejily dva rychlíky. Více než 300 lidí bylo zachráněno a desítky lidí byly převezeny do nemocnice. Příčinou nehody byly zřejmě bleskové záplavy, které podemlely trať. Podle představitelů železnice ve státě Madhjadpradéš, kde se neštěstí stalo, se dosud podařilo nalézt nejméně 24 mrtvých. Expresní vlaky, které vykolejily, se v době nehody míjely. Jeden jel z Bombaje, druhý opačným směrem. Vlaky přejížděly přes malý most u rozvodněné řeky zhruba 950 kilometrů jižně od Dillí. Jiný vlak tam projel bez problémů deset minut před nehodou, ale pak blesková záplava způsobila, že se část tratě zabořila do nasáklé půdy. Vykolejilo šest vagonů expresu, lokomotiva jednoho z vlaků a čtyři vagony z druhého. Nehoda se stala těsně před půlnocí a třebaže záchranáři brzy dorazili na místo, jejich práci zpomalila tma. Nejméně dva z desítky vykolejených vagonů skončily podle železničářů v rozvodněné řece. Záchranáři stále pátrají po cestujících, kteří mohli ve vagoncích uváznout.

Indie má jednu z největších sítí železnic na světě, mnoho úseků je ale špatně udržováno a nehody jsou tam poměrně běžné. Jen loni na zastaralých a přetížených indických železnicích zahynulo podle agentury Reuters více než 25 000 lidí.

05. 08. 2015 Na trati u Horažďovic, kde se srazily rychlíky, se už jezdí po jedné koleji (Horažďovice předměstí)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/zeleznice-vyluka-trat-vlak-ddb-plzen-zpravy.aspx?c=A150805_085630_plzen-zpravy_pp)

Na železniční trati u Horažďovic na Klatovsku, kde se v úterý srazily rychlíky, se ve 14 hodin podařilo obnovit provoz. Končí tak výluka, kvůli které musely cestující z rychlíků i osobních vlaků převážet autobusy. Na trati nyní funguje jen jedna kolej, provoz na druhé koleji bude pravděpodobně obnoven v sobotu. Provoz na jedné koleji trati, která spojuje Plzeň a Brno, se podařilo obnovit krátce po 14. hodině. „Kvůli tomu, že se nyní bude jezdit jen po jedné koleji, budou rychlíky nabírat zpoždění asi deset minut, osobní vlaky asi dvacet minut,“ sdělila mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Doplnila, že provoz na druhé koleji se podaří obnovit pravděpodobně kolem sobotního poledne.



Odklizení následků nehody trvalo zhruba 24 hodin. Během noci na středu drážní hasiči s pomocí vyprošťovacího tanku strhli z trati dva vykolejené vagony. Problém ale byl s lokomotivou, která váží 90 tun. Její vyproštění totiž komplikovaly místní podmínky, které nedovolily použít kolejový jeřáb. Nádraží Horažďovice předměstí bylo po nehodě mimo provoz. Náhradní autobusy vozily cestující rychlíků mezi Strakonice a Nepomukem, cestující regionálních spojů v úseku Strakonice – Horažďovice předměstí – Pačejov. Regionální vlaky na trati Klatovy – Horažďovice předměstí nebyly omezeny.

Nehoda dvou rychlíků se stala v úterý odpoledne kolem čtvrt na dvě. Vlaky se střetly, když ze stanice Horažďovice předměstí odjížděl rychlík Rožmberk směřující od Brna na Plzeň. U soupravy vykolejily dva vagony – poslední se úplně utrhl, předposlední zůstal připojený. Vozy zasáhly do prostoru sousední koleje, po níž právě přijížděl do stanice rychlík Vajgar, který mířil z Plzně na Brno. Celková škoda na vlacích i trati se vyšplhala na 12,5 milionu korun. Při nehodě se zranilo asi padesát lidí,

většina lehce. V nemocnicích skončilo patnáct pacientů, sedm z nich utrpělo středně těžká zranění. Podle informací z odpoledne zůstává hospitalizováno sedm zraněných. „Ve Fakultní nemocnici v Plzni máme dva pacienty, které k nám po nehodě přepravil vrtulník. Jejich stav je stabilizovaný a jsou mimo ohrožení života. Vesměs utrpěli zhmožděniný,“ sdělila mluvčí FN Plzeň Gabriela Levorová. Jeden pacient je také v nemocnici v Českých Budějovicích. „Měl tržnou ránu na hlavě a jeho stav je dobrý,“ řekla mluvčí nemocnice Ivana Kerlesová. Klatovská nemocnice po nehodě přijala celkem šest pacientů s lehkými až středně těžkými zraněními. Jednoho lékaři propustili hned po ošetření, další mohl odejít domů ve středu. Další čtyři lidé zůstali v nemocnici na pozorování. „Jednoho z nich možná propustíme během středečního odpoledne,“ informoval mluvčí nemocnice Jiří Kokoška.

05. 08. 2015 Ústecký kraj chce pro turisty obnovit pravidelný provoz sedmi tratí

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/obnoveni-turistickykh-trati-ustecky-kraj-fin-/usti-zpravy.aspx?c=A150805_2182202_usti-zpravy_alh)

Vedení Ústeckého kraje chce do jízdního řádu po letech vrátit turistické vlaky. Krajský úředníci vybrali sedm tratí, na kterých by chtěli mít motoráčky pravidelně od jara do podzimu. Nyní jezdí většinou jen o víkendech během letních prázdnin, když je zaplatí obce. „Provoz předpokládáme v letní turistické sezoně 2016, začínající přibližně v dubnu a trvající do října. Předpokládáme interval 120 až 240 minut, záleží na individuálních podmínkách tratí a finančních možnostech Ústeckého kraje,“ uvedla mluvčí kraje Lucie Dosedělová. Kraj má od loňského roku zpracovanou koncepci nových rekreačních železničních tratí, teď bude hledat dopravce. „Od příštího roku chceme na několika z nich vysoutěžít dopravu zhruba na pět let. Naším cílem je na tyto tratě znovu přivést pravidelné turistické linky, které budou sloužit nejen obyvatelům našeho kraje. Máme jeden z nejmladších vozových parků a objednáme nejvíc kilometrů na železničních tratích v přepočtu na počet obyvatel a velikost kraje,“ říká krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek. Oproti přístupu kraje k regionálním tratím v minulém desetiletí je to zásadní obrát. Příkladem je takzvaná Švestková dráha, lokálka mezi Lovosicemi a Mostem, která vznikla na konci 19. století. Pravidelný denní provoz byl zahájen 19. prosince 1898 a trval až do 8. prosince 2007, kdy byl z rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje ukončen.

Turistické vlaky udržovali v provozu nadšenci a obce

Starostové obcí na trati se ale odmítli smířit s tím, že koleje osiřely, a díky nim se Švestková dráha v roce 2008 znovu rozjela. Provoz obnovili každou srpnovou sobotu a zájem cestujících byl tak velký, že dopravce přidal i neděle. „Ukazuje se, že likvidace tratí byly unáhlené,“ říká Michal Skala, vedoucí provozu společnosti Railway Capital, která Švestkovou dráhu provozuje. Vlaky podle něj bývají plně obsazené, podobně jako na Doupovské dráze mezi Kadaní a Podbořany, kterou Railway Capital také provozuje. „Lidé jezdí i na stojáka,“ doplnil Skala. Doupovská dráha je dokonce natolik využívána, že na přání obcí na trati se tam nejezdí jen v letní sezoně, ale po celý rok, i když v zimě jen dvakrát do měsíce. Také na Doupovské dráze kraj bude jednat o dopravě. Railway Capital obnovování turistických tratí vítá a podle Skaly se určitě přihlásí do soutěže.

Kozí dráha by měla opět jezdit až do Krupky

Dopravu nyní platí obce na tratích. „Pokud náklady na provoz převezme kraj, byla by to pro nás samozřejmě dobrá zpráva,“ sdělila Markéta Lakomá, mluvčí města Děčín, které hradí takzvanou Kozí dráhu. Motoráčky po Kozí dráze jezdí každou prázdninovou neděli z Děčína do Telnice, vedení kraje je chce znovu poslat až do Krupky jako dříve. Kozí dráha nyní vyjde na půl milionu, větší část už teď jde z fondu Ústeckého kraje, obce přispívají zhruba 60 tisíci. Ústecký kraj chce jednat také o dopravě mezi Českou Kamenicí a Kamenickým Šenovem, kde nyní historický vlak přezdívaný Hurvínek vozí turisty o víkendech od konce června až do začátku září a také 5. a 6. prosince. Sklářské lokálce se přezdívá Kamenický motoráček. Při slavnostních příležitostech, jarmarcích, pouti či oslavách Dne dětí vyráží historický vlak i na Zubrnickou museální železnici. I tady chce kraj vyzvat dopravce, aby se přihlásili a trať provozovali pravidelně. A stejně tak na trati z Chomutova do Vejprta a z Libochovic do Roudnice.

Kterých tratí se plán týká

- Česká Kamenice – Kamenický Šenov
- Děčín – Telnice (– Krupka město)
- Ústí nad Labem – Velké Březno – Zubrnice
- Most – Třebívlice – Lovosice
- Libochovice – Mšené Lázne – Roudnice nad Labem

- Kadaň – Vilémov u Kadaně – Kadaňský Rohozec – Podbořany – Žatec
- Chomutov – Vejprty

06. 08. 2015 Na kolejích hořel drážní stroj, škoda se vyšplhala na 30 milionů korun (Bohuslavice nad Metují)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/pozar-ohen-hasici-nachod-hradec-kralove-d9o-/hradec-zpravy.aspx?c=A150806_081117_hradec-zpravy_pku)

K požáru drážního stroje na kolejích v Bohuslavicích na Náchodsku vyjžděli ve středu večer hasiči z Královéhradeckého kraje. Oheň vznikl zřejmě vlivem technické závady. Škoda se odhaduje na 30 milionů korun. Hlášení o požáru dostali hasiči minutu po sedmé hodině večerní. Na místo vyjely jednotky profesionálních hasičů z Dobrušky, Náchoda a Hradce Králové, a také drážní hasiči z podniku Správy železniční dopravní cesty Česká Třebová. Pomáhaly jim dobrovolné jednotky z Nového Města nad Metují a Bohuslavic. „Hasiči při příjezdu na místo a provedeném průzkumu ihned nasadili tři vodní proudy na likvidaci plamenů v prostoru stroje. Podařilo se jim odpojit vagóny, které byly součástí soupravy a zabránili tak rozšíření požáru i na ně,“ uvádí zpráva hasičů. Oheň se podařilo uhasit ve čtvrt na devět večer, poté ale hasiči ještě ochlazovali nádrž, ze které uniklo několik desítek litrů hydraulického oleje do kolejiště. Proto přijeli na místo i pracovníci odboru životního prostředí a zástupci firmy. Zbývající olej i pohonné hmoty přečerpali do speciálních nádrží. „Hmotná škoda na drážním stroji byla předběžně vyčíslena na 30 milionů korun, uchráněné hodnoty činí pět milionů,“ uvedli dále hasiči. Příčina vzniku požáru se vyšetřuje, s největší pravděpodobností se jednalo o technickou závadu. Při požáru nebyl nikdo zraněn.



06. 08. 2015 Sucho brání parnímu provozu na kolejích

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/sucho-brani-parnimu-provozu-na-kolejich-1216471>)

Nebývale suché počasí v posledních dnech téměř zastavilo tradiční letní provoz parních vlaků na české železnici. Srpen přitom bývá měsícem, kdy je parních jízd nejvíce. České dráhy se proto snaží nahlášené akce nerušit, místo páry se ale příznivci železniční historie dočkají dieselů. Nejhorší je situace ve středních Čechách. Dráhy přes léto provozují pravidelné jízdy na takzvané Kolečovce, tedy nevyužívané trati z železničního muzea v Lužné do Kolečovic. „Z důvodů extrémního sucha jsme museli parní provoz zrušit a nasadit motorovou lokomotivu. Bylo to na příkaz hasičů a hejtmána,“ řekl serveru E15.cz přednosta muzea Jindřich Rachota. Ze stejného důvodu musela diesellová lokomotiva táhnout i „parní“ vlak na Křivoklát. Nebezpečí požáru od jisker lokomotivy ale hrozí i v západních a jižních Čechách. O následujícím víkendu proto neuvidí návštěvníci oblíbenou parovku Kafemlejnek v roztopeném stavu na Bezdrůžické lokálce. „Další program ale zůstává v platnosti,“ uvedla mluvčí drah Radka Pistoriusová. Návštěvníci tak v Bezdrůžicích uvidí třeba inspektorskou drezínu. Alespoň malou náplast nabídnou dráhy ve stejný čas návštěvníkům jihočeské části Šumavy, kde vrcholí šumavské léto s párou. Vpředu vlaku bude dýmající lokomotiva, nebude ale v tahu. Vlak zezadu potlačí diesel. I v jižních Čechách totiž platí nařízení hejtmána, které výslovně parní vlaky zmiňuje jako rizikové. Vyrovnat se s tím musely i Jindřichohradecké místní dráhy, na jejichž úzkokolejce je parní vlak v létě pravidelným zjevem. Firma parní provoz nezrušila, ale musela jej lépe zabezpečit. „V reálu to vypadá tak, že za parním vlakem jede další souprava s rezervoárem vody, pro případné nutné dohašení jisker. Je to oblíbený objekt pro fotografující železniční nadšence,“ řekl E15.cz šéf JHMD Boris Čajánek. Okolí úzkokolejky je podle něj řádně vysekáno, žádné dohašování prý zatím nebylo třeba. To ale neplatí o běžných tratích, které od dob zrušení všeobecného parního provozu před více než třiceti lety zaplavila zeleň a náletové dřeviny. Široké výseky jsou tak minulostí. O možnost odstraňování dřevin nyní vede spor správa železnic s inspekcí životního prostředí.

06. 08. 2015 Legios dodá vagony pro GATX za více než půl miliardy korun

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/legios-doda-vagony-pro-gatx-za-vice-nej-pul-miliardy-korun-1216521>)

Společnost Legios Loco získala zakázku v celkové hodnotě téměř 550 milionů korun na dodávku výsypných vozů řady Faccns 49 m³ pro evropského operátora nákladních železničních vozů,

společnost GATX. V první etapě se jedná o výrobu 100 výsypných vozů, které bude Legios dodávat od listopadu 2015 do února příštího roku. V druhé etapě zakázky se bude jednat o dodávku dalších 200 výsypných vozů. Mezi hlavní výhody vozů podle firmy patří délka a velký objem, což znamená maximální využití tažné síly lokomotivy v závislosti na počtu vozů v soupravě. „Navazujeme na stávající několikiletou spolupráci se společností GATX, jejíž důvěry si velmi vážíme,“ uvedl Petr Vlček, generální ředitel společnosti Legios Loco po uzavření kontraktu. „Naše vozy prokazatelně splňují vysoká měřítká kvality a spolehlivosti. I to bylo důvodem zásadního rozšíření stávajících obchodních vztahů se společností GATX. Navíc tato rozsáhlá dvouetapová zakázka znamená také významné posílení pracovních jistot pro naše zaměstnance,“ dodal Vlček. Společnost GATX Rail Germany GmbH patří k předním evropským provozovatelům nákladní železniční dopravy. Zároveň se řadí k největším soukromým vlastníkům cisternových vozů v Evropě. Je součástí americké skupiny GATX Corporation se sídlem v Chicagu. Legios Loco patří mezi evropské výrobce a opravce železničních kolejových vozidel.



07. 08. 2015 Nabouraný italský vlak by mohl pomoci pendolinu od Studénky (681.003)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1562862-nabourany-italsky-vlak-mohl-pomoci-pendolinu-od-studenky>)

Italští inženýři mají do půlky září zpracovat projekt případné opravy havarovaného pendolina. Jelikož by ale práce mohly být náročné a v podobných případech se málokdy opravuje, je reálná možnost, že České dráhy odkoupí jeden čelní vůz z Itálie, který je po nehodě rovněž přebytečný. Dva poničené vozy pendolina zatím skončily mezi muzejními exponáty. V noci se přesunuly do menšího depa v pražské Libni, protože vyšetřování skončilo. Zde by měly setrvat, než od italských inženýrů přijde návrh projektu opravy. Poškozená skříň vozu se ale skládá z několika vrstev hliníku a v obdobných situacích se jen zřídka spravuje.

Oprava, střídání nebo nákup

Zatím se operuje s několika variantami, co by s vozy pendolina mohlo být. Jedna možnost počítá s výrobou nové skříňe, přičemž by se ponechaly původní podvozky. Složitě u této možnosti je, že se tenhle typ nevyrábí. Druhá varianta by znamenala, že se dva čelní vozy budou půjčovat vždy z té jednotky, která jde na pravidelné opravy. Na nich by se práce vždy urychlily. Čím dál reálnější je podle informací ČT možnost, že by proběhl nákup jednoho čelního vozu z Itálie. I tam vlak havaroval a tato část se posléze stala přebytečnou. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského je ale finální rozhodnutí v rovině odborné diskuse. „Zvažují se všechna pro a proti jednotlivých řešení,“ uvedl Šťáhlavský.

Dva lidé zůstávají na anesteziologii

Nehoda ve Studénce, při níž byl vůz poškozen, si vyžádala tři mrtvé. Další tři stále zůstávají v ostravské nemocnici. Jejich stav se lepší jen pomalu. „Jedna z nich byla v minulém týdnu přeložena na standardní lůžko traumatologického centra, dva zůstávají i nadále v péči odborníků kliniky anesteziologie,“ uvedl mluvčí ostravské nemocnice Tomáš Oborný.

09. 08. 2015 Slabinou železnice jsou výpravčí a přejezdy, míní šéf Drážní inspekce

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zeleznice-slabiny-vypravci-prejezdy-drazni-inspekce-p0x-/domaci.aspx?c=A150808_170739_letu_kot)

Železniční tratě v Česku nejsou tak bezpečné, jak by mohly být, naznačuje generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut. Rezervy vidí zejména na přejezdech a ve vypravování vlaků. Výpravčí zvedne plácačku, ozve se ostrý zvuk píšťalky a teprve poté se vlak rozjede. Tato scénka v posledních letech zmizela z řady nádraží, zejména těch velkých. Podle Drážní inspekce i oslovených výpravčích je to vážná chyba. Strojvedoucí se na stále více tratích řídí jen podle toho, jaká barva jim svítí na návěstidle. Letos přitom už třicetkrát vyjel vlak navzdory zákazu. Čtyři lidé byli zraněni, způsobená škoda přesáhla 33 milionů korun. „Dříve byla zodpovědnost na dvou lidech – výpravčím a strojvůdci. Nyní je jen na strojvůdci,“ upozorňuje generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut.

Návrh na návrat k tomu, aby výpravčí opět vypravovali vlaky, dávala inspekce už v roce 2012. Podle Šiguta bylo chybou zrušit ve velkých stanicích výpravčí dříve, než v nich začne fungovat systém ECTS, který vlaky při vyjetí na červenou automaticky zastaví. Výpravčí z peronů mizí kvůli

modernizaci tratí, po níž je provoz na železnici řízený na dálku. To přináší také úsporu na mzdách. Podle inspektorů by však návrat výpravčích nemusel přijít draho. „Na těch stanicích většinou dál slouží. Sedí v kanceláři a nosí strojvedoucím rozkazy o okamžitých změnách v dopravě,“ uvedl Šigut. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která má bezpečnost tratí na starosti a výpravčí jsou její zaměstnanci, s jejich návratem nesouhlasí. „Vnímáme tento návrh Drážní inspekce jako krok zpět, a to i ve srovnání se světovým trendem a vývojem,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Kritika drážních inspektorů míří i na další prvky zabezpečení železnice, zejména na silniční přejezdy. „Když nejsou přejezdy mimoúrovňové, měly by být zásadně se světly i závory. Na těch bez závor, kde jsou jen světla, se od ledna 2008 do března letošního roku v 607 případech střetl vlak s autem a zemřelo při tom 95 lidí,“ vyčíslil generální inspektor Šigut. Jedna z největších podobných nehod se odehrála letos v březnu mezi Obrataní a Chýnovem na hranicích Jihočeského kraje a Vysočiny. Střetl se osobní vlak s kamionem, vlak po nárazu vykolejil. V nemocnici skončilo jedenáct lidí, škoda činila osm milionů korun. Naopak tam, kde závory jsou, nebyl podle Šiguta s výjimkou Studénky a jednoho vojenského případu ani jeden mrtvý. „Přesto jsou stále schvalovány přejezdy bez závor, i když se cenově liší jen o deset až patnáct procent,“ upozornil Šigut.

10. 08. 2015 Traktor vjel před vlak na Mělnicku, motorák po střetu vykolejil (Byšice)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/stret-vlaku-a-tractoru-07k-/praha-zpravy.aspx?c=A150810_160056_praha-zpravy_nub)

U obce Byšice na Mělnicku se srazil vlak s traktorem na přejezdu. Motorová souprava po střetu vykolejila, zranily se dvě ženy. Vlaková doprava byla zastavena, lze předpokládat delší uzavření. Prvotní informace o úmrtí jednoho muže se nakonec nepotvrdily. Nehoda se stala před čtvrtou hodinou odpoledne na trase Mladá Boleslav – Všetaty. „Provoz vlaků byl na místě zastaven, mezi úsekem Všetaty a Byšice bude zajištěna náhradní autobusová doprava,“ uvedl pro iDNES.cz mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle prvotních informací středočeských hasičů při nehodě na přejezdu zemřel jeden člověk, tuto informaci však později vyvrátila záchranná služba. „Na místě byly dvě lehce zraněné ženy, které utrpěly zhmožděny. Byly odvezeny do mělnické nemocnice na chirurgii,“ uvedla mluvčí záchranky Petra Effenbergerová.



Přejezd, kde k nehodě došlo, je zabezpečený světelnou signalizací. „Traktorista na přejezd vjel v momentě, kdy byl přejezd v činnosti,“ sdělil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle mluvčí středočeských hasičů Ladislava Holomčíka je jeden vagon vlaku na silnici a druhý ve svahu. „Dá se čekat delší uzavření jednokolejné trati kvůli příjezdu speciální nakolejovací soupravy SŽDC z Prahy,“ řekl Holomčík. Škoda byla vyčíslena na 2,5 milionu korun s tím, že na vlaku činí 1,5 miliónu, na traktoru 500 tisíc a na trati také 500 tisíc korun. „Trať byla poničena natolik, že provoz nebude pravděpodobně obnoven dříve, než v úterý odpoledne,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

11. 08. 2015 Dráhy polepily vlaky postavičkami z večerníčků (railjet, Pendolino)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-polepily-vlaky-postavickami-z-vecernicka-f5q-/ekoakcie.aspx?c=A150811_145607_ekoakcie_fih)

Padesátiprocentní slevou na vlak lákají České dráhy a Česká televize k výletu do Prahy. Na výstavu k padesátinám Večerníčka svezou lidi vlaky railjet a pendolino, které byly polepeny postavičkami Boba a Bobka, víly Amálky, Maxipsa Fíka a dalších animovaných dětských hrdinů. „Věřím, že tato akce přivede do vlaků další zákazníky,“ říká k marketingové akci předseda představenstva Českých drah (ČD) Pavel Krtek. Výstava se koná ve Valdštejnské jízdárně a Museu Kampa do 15. září a mapuje nejdůležitější okamžiky pěti dekad, během nichž se v Česku Večerníčky tvoří a vysílají. ČD nabízejí slevu návštěvníkům výstavy, kteří si v místě odjezdu zakoupí zpáteční jízdenku s označením „VLAK+ 50 let Večerníčka“ do kterékoliv stanice v Praze. Následně si ji nechají potvrdit na pokladně v místě konání výstavy. Zpáteční cestu pak mají s jízdenkou zdarma. „Pokud by si jízdenku nenechali potvrdit, museli by naopak za cestu zpátky dopláct,“ dodává mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. V soupravách railjet na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz, ale i v dalších vlacích EC/IC na lince Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina, také funguje malé dětské kino, kde mohou děti při cestě sledovat některé pohádkové příběhy Večerníčka. „Zájem o výstavu je opravdu velký. Je zjevné, že Večerníček i přes datum svého vzniku zůstává velmi aktuálním fenoménem,“ říká generální ředitel České televize Petr Dvořák.



Večerníček se na obrazovkách Československé a později České televize objevuje už padesát let a je tak jedním z nejstarších televizních pořadů v celé Evropě. Jeho historie je zároveň historií proslulé české animátorské školy, na kterou dodnes navazují tvůrci nejen u nás.

12. 08. 2015 Oprava haly pražského nádraží se o desítky milionů Kč. prodraží (Praha hl. n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/oprava-haly-prazskeho-nadrazi-se-o-desitky-milionu-kc-prodrazi/1246960>)

Konstrukce haly pražského nádraží, kterou od začátku letošního roku opravuje společnost Metrostav, je v mnohem horším stavu, než se čekalo. Zrelé jsou například nosné ocelové sloupy nebo dva z oblouků držících klenbu nad nástupiště. ČTK to dnes řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Podle informací ČTK by tyto dodatečné práce měly vyjít na zhruba 80 až 100 milionů korun. SŽDC zatím částku oficiálně komentovat nechtěla, počká až na výsledky detailní obhlídky technického stavu. Původní náklady činily 470 milionů Kč.

Ocelová konstrukce stará přes sto let nebyla nikdy důkladně opravována, částečná oprava spočívající v odstraňování starých nátěrů a opětovném natření se uskutečnila v roce 1975. Nejvíce poškozené rzí jsou nosníky na krajích haly, které jsou rovněž nejvíce vystaveny povětrnostním vlivům. "Jejich spodní část bude nutné vyříznout a vyměnit," řekl ČTK hlavní inženýr stavby Miroslav Matula. Během těchto prací bude nosník podpírat provizorní konstrukce a zbytek pilíře bude nutné hydraulicky nadzvednout. Zpozdít dokončení stavebních prací, které jsou naplánovány do května 2017, by ale nově zjištěné závady nutně nemusely, uvedl Ptačinský. Jde totiž o práce, které lze dělat souběžně s jinými. Co se ale pravděpodobně zhorší, jsou omezení pro cestující, která opravu haly za plného provozu provází. Kvůli nim například řada vlaků nezajíždí na hlavní nádraží, ale končí jízdu na nedalekém Masarykově nádraží.

Hlavní část stavebních prací za původně vysoutěžených 470 milionů korun spočívá ve výměně skleněných tabulí ve střeše haly. Ty jsou zanesené jak kouřem z parních lokomotiv, které na nádraží v minulosti jezdily, tak třeba ocelovými částčkami, které se uvolňují z kolejí a kol při brzdění vlaku. Všechna tato skla musejí být vyrobená na zakázku. Jde totiž o tvrzené sklo, které má být z bezpečnostních důvodů odolné proti prasknutí a skládá se ze dvou skleněných vrstev, mezi nimiž je fólie, uvedl Matula. Část z těchto skleněných desek je navíc atypická, protože konstrukce není stoprocentně přesná, a tak musí být některá skla vyrobená přímo pro konkrétní okno v ocelové konstrukci. Jakmile totiž sklo vytvrdne, už jej není možné dále opracovávat.

12. 08. 2015 ÚOHS zrušil výběr vítěze tendru na šumavské lokálky, kraj volbu zopakoval (tratě 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/uohs-zrusil-vyber-viteze-tendru-na-sumavske-lokalky-kraj-volbu-zopakoval-1217784>)

Jihočeský kraj chyboval v tendru na provoz takzvaných šumavských lokálek. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil výběr vítěze, jímž se měla stát společnost GW Train Regio, která nabídla nejnižší cenu. Rozhodnutí není zatím pravomocné. Podle jihočeského hejtmána Jiřího Zimoly (ČSSD) výběrová komise nedostatek již odstranila a v novém řízení vybrala stejného vítěze. Kraj podle úřadu nepostupoval dostatečně transparentně. Nezabýval se dostatečně otázkou mimořádně nízké nabídkové ceny vybrané firmy. „A to ani poté, co obdržel věcné námítky. Tento postup objednatel mohl podstatným způsobem ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky, a dosud nedošlo k uzavření smlouvy,“ uvedl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Jeho úřad zrušil několik úkonů, které se týkaly posouzení nabídky GW Train Regio včetně výběru vítěze. Případem se zabýval na základě podnětu Českých drah, které v soutěži na patnáctiletý provoz lokálek skončily třetí. Rafaj uvedl, že podnětu firmy jeho úřad vyhověl jen zčásti, a právě České dráhy podaly proti rozhodnutí ÚOHS odvolání.

Komise vybrala stejného vítěze

„Z 39 připomínek Českých drah ÚOHS 38 zamítl, jednu jedinou nám vytkl, a to, že se hodnotící komise nezabývala podle názoru Českých drah údajně nepřiměřeně nízkou cenou,“ řekl ČTK hejtmán Zimola. Podle něj se komise údajně nízkou cenou nezabývala, protože druhý uchazeč nabídl v podstatě stejnou cenu. „ÚOHS cenu nicméně nezpochybnil, řekl, ať se tím zabýváme. My jsme tak již učinili a ve čtvrtek se tím komise v opakovaném řízení zabývala a znovu vybrala stejného vítěze – GW Train Regio,“ dodal hejtmán. S rozhodnutím jsou nyní seznamováni uchazeči řízení.

Podnákladové ceny

České dráhy podstatu svých protestů nezveřejnily. Neoficiálně se podle E15.cz mluví o tom, že státní dopravce podezřívá soupeře z podnákladových cen a má obavu o osud více než stovky zaměstnanců, které vítěz nemusí převzít. Problémem může být také vzájemný prodej a uznávání jízdenek mezi Českými drahami a jiným dopravcem. Soutěž se vede o provoz tratí České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary od prosince 2016. Nový provozovatel by měl na trase najezdit zhruba 1,337 milionu vlakových kilometrů ročně při celkových předpokládaných nákladech 2,25 miliardy korun.

12. 08. 2015 Pojistka na opravu pendolina nestačí. Dráhy zatím opravu zaplatí ze svého (680.003)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1566012-pojistka-na-opravu-pendolina-nestaci-drahy-zatim-opravu-zaplati-ze-sveho>)

Opravu vlaku Pendolino, která je nutná po červencové srážce s kamionem, nezaplatí v plné výši pojišťovna. Podle zjištění České televize bylo pojistné krytí příliš nízké – 35milionové. Odhadovaná škoda přitom činí 150 milionů korun. Opravu, kterou bude muset projít takřka celý čelní vůz pendolina, tak budou muset alespoň prozatím uhradit České dráhy ze svého. Že pojišťovny zaplatí za způsobenou škodu z povinného ručení až 35 milionů korun, stanoví zákon. „Pokud jsou v zahraničí nastavené na nižší úroveň a vozidlo bylo pojištěné na nižší limity, pak platí české limity,“ upřesnil Aleš Povr z České kanceláře pojistitelů. Na silnici by měla taková částka stačit na cokoli – i ferrari stojí jen zlomek této částky. Na opravu zničeného vlaku je ale 35 milionů málo.

Odhad škody na vlaku činí 150 milionů, asi osm milionů potom jsou další škody, které se při nehodě staly. O situaci s nízkou pojistkou bude představenstvo Českých drah jednat příští týden. Musí rozhodnout, jestli bude zbylé peníze vymáhat po majiteli kamionu. Není však jisté, že by dráhy uspěly. Mluvčí ČD Radek Joklík ale ujistil, že nízká pojistka se nijak nedotkne obětí nehody a neohrozí jejich odškodnění. „Poslední schůzku s pojišťovnou jsme měli minulý týden, tam jsme se ujistili, že veškeré nároky pozůstalých a poškozených jsou hrazeny pojistkou. Mohou být v klidu,“ uvedl mluvčí. Havárii, kdy navzdory svítícím výstražným světlům vjel na přejezd ve Studénce kamion, nepřežili tři lidé, sedmnáct dalších utrpělo zranění.

Po prohlídce havarovaného čelního vozu Pendolina číslo 003 vyšlo najevo, že bude nutné znovu postavit vozovou skříň. Podle informací ČT připadá v úvahu buď novostavba, která by ovšem musela odpovídat již nevyroběné druhé generaci pendolina, nebo odkoupení obdobně poškozeného vlaku z Itálie a využití dílů z něj. Konkrétní návrh ale budou mít České dráhy až v září.

13. 08. 2015 O krok blíže vysokorychlostní železnici: Doprava má peníze na přípravu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1566865-o-krok-blize-vysokorychlostni-zeleznici-doprava-ma-penize-na-pripravu>)

Do dopravní infrastruktury půjdou v příštím roce dvě miliardy navíc. Vedle nových dálničních staveb a modernizace železničních koridorů tak zbude i na přípravu rychlých spojení – jak se v Česku oficiálně označují vysokorychlostní železniční trati. Žádná taková v Česku zatím není, o místo na slunci ale začne bojovat hned několik možných tras v Čechách a na Moravě. Ministr financí Andrej Babiš (ANO) v rámci jednání s ministry přijal i Dana Ťoka, kterého loni prosadil do funkce ministra dopravy. Při jednání mu slíbil 2,1 miliardy korun navíc oproti původní verzi státního rozpočtu. Většina peněz půjde na dopravní stavby, ministerstvo dopravy chce ale příští rok dát desítky milionů korun i na přípravu vysokorychlostních tratí.

Budou mít rychlé trati fankluby? Do arény kráčí tři

Základní síť vysokorychlostních tratí má již dlouho ustálenou podobu. Zdálo by se, že zbývají už jenom maličkosti: naprojektovat, vykoupit pozemky, postavit a jezdit. Ještě předtím je ale potřeba dát dohromady peníze a především rozhodnout, v jakém pořadí se vysokorychlostní tratě budou stavět. Je sice prakticky jisté, že prvním zárodkem bude přestavba trati z Brna do Přerova, která bude splňovat parametry k provozu 200kilometrovou rychlostí, půjde ale přese všechno spíše o modernizaci již existující trati. Jsou tady ale i tři stavby, které mají vzniknout zcela nově jako rychlejší alternativy ke konvenčním tratím – vést mají z Prahy do Brna a Vídně, do Litoměřic a Berlína a do Plzně a Mnichova či Norimberku. Jak upozornil člen sněmovního hospodářského výboru Martin Kolovratník (ANO), jako by se začaly formovat fankluby: „Premiér letos na jaře řekl, že by mohla být

první vysokorychlostní trať směrem na Berlín, ministr dopravy Třok při jiném vystoupení hovořil spíše o Mnichovu a samotní železničáři zase hovoří jako o prioritě Praha – Brno – Vídeň.“ Chtěl by proto především vidět koncepci, jak by se měla vysokorychlostní síť rozrůstat.

Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Jakuba Ptačinského má odpovědi na základní otázky ohledně rychlých spojení dát studie, která vznikne příští rok a bude stát 30 milionů korun. „Ta by nám měla říci, zda je Česká republika potřebuje, v jakém rozsahu a v jakém harmonogramu,“ shrnul. O budoucnosti vysokorychlostní železnice by měli na podzim jednat také poslanci. Zdá se přitom, že by SŽDC neměla narazit na překážky. Podobně jako Martin Kolovratník z vládního hnutí ANO se totiž vyjádřil i dopravní expert opoziční TOP 09 František Laudát: „Přivítám kdyby někdo konečně zadal pořádnou ekonomickou studii.“

Vysokorychlostní tratě nejsou, koridory také ne

Jestliže se nic nezmění a v příštím roce skutečně naplno začne příprava vysokorychlostních tratí, skončí tak léta tapání. První úvahy o vysokorychlostní železnici se v Československu objevily počátkem 90. let. Jako alternativy stály možnosti buď postavit zcela nové tratě pro jízdu vysokou rychlostí, anebo zmodernizovat již existující hlavní trasy tak, aby bylo možné jezdit po nich alespoň 160kilometrovou rychlostí, a nakoupit na ně vlaky s naklápěcí skříní, které umožní co nejkratší jízdu. Tehdy ale vyhrála druhá varianta. Důsledkem byl vznik koncepce tranzitních železničních koridorů a objednávka deseti vlaků Pendolino. Výsledek je rozpačitý, čtveřice koridorů dodnes není plně zmodernizována, stát navíc postupně snižoval kritéria, a tak se některé úseky dočkaly rekonstrukce pro rychlost podstatně nižší než 160 km/h (např. Plzeň – Cheb, České Budějovice – Horní Dvořiště). Pendolin je nakonec jenom sedm a nepředstavují páteř dálkové mezistátní dopravy procházející Českou republikou – tou zůstaly klasické soupravy, ať už v podobě lokomotiv s vagony vyrobenými v posledních dvou desetiletích, nebo souprav Railjet.

15. 08. 2015 Pára jezdí na jindřichohradecké úzkokolejce i během sucha – za ní pak hasící vůz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1567927-para-jezdi-na-jindrichohradecke-uzkokolejce-i-behem-sucha-za-ni-pak-hasici-vuz>)

Nostalgické jízdy parních vlaků teď kvůli extrémnímu suchu nemají na různých ustláno, některé z nich zakázaly přímo krajské úřady v obavě před vznikem požáru. Jenže pro jindřichohradeckou úzkokolejku znamená období letních prázdnin hlavní zdroj celoročních příjmů – na této trati se tak jezdí dál. Vůbec poprvé v historii ale vypravují za každým parním i protipožární vlak, ze kterého hlídky kropí porost podél trati. Na trati jezdí staříčká parní lokomotiva, její strojvůdce František Pašek musí v těchto horkých dnech vedle návštěvidel sledovat také porost rostoucí kolem trati: „Musím sledovat, jestli někde něco netrousíme, aby potom nehořelo.“ Za každým vlakem pak jede protipožární drezína. Hlídka sleduje kouř z lokomotivy, a pokud z komína létají jiskry, přijde na řadu hašení – drezína pojme 1 000 litrů vody. Podle hasičů právě minulý týden hlídka z drezíny zabránila většímu požáru. Takovou ochranu proto považují za dostatečnou. „Ještě před příjezdem naší jednotky to uhasila drezína, která jela za lokomotivou,“ popisuje mluvčí jihočeských hasičů Jana Neškodná. Období letních prázdnin znamená pro jindřichohradeckou úzkokolejku hlavní sezonu – parní vlaky na trať mezi Jindřichovým Hradcem, Kamenicí nad Lipou a Novou Bystřicí vyrážejí denně. Po prázdninách budou cestující vozit jen o víkendech.

16. 08. 2015 Z opuštěného Jižního nádraží se stala víceúčelová kulturní scéna (Plzeň-Jižní Předměstí)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/jizni-predmesti-rekonstrukce-oprava-budova-kulturni-centrum-p63-plzen-zpravy.aspx?c=A150813_161331_plzen-zpravy_pp)

Pozoruhodnou změnou prošla v uplynulých měsících někdejší část plzeňského nádraží Jižní předměstí u Borské ulice. Dříve zanedbaná secesní budova z roku 1904 nyní na první pohled poutá pozornost. Pomohla k tomu rekonstrukce, která z domu udělala neobyčejný objekt. Budova je už několik let známá jako Moving Station, což je místo, kde se lidem ze sdružení Johan po roce 2000 podařilo vybudovat prostor pro alternativní uměleckou tvorbu. Od roku 2007 vlastní budovu společnost Klotz. Společnosti a sdružení Johan se podařilo uspět s projektem celkové rekonstrukce její proměny na moderní multioborové



kulturní centrum a získat na akci za zhruba 45 milionů korun dotaci. Akce končí a budova se v novém předvede v září při festivalu Divadlo. Petr Beránek ze sdružení Johan řekl, že kolaudace budovy proběhne na začátku září. „A 12. září by se v ní měla konat první akce v rámci festivalu Divadlo,“ prohlásil Petr Beránek. Ten potvrdil, že podle projektu má zrekonstruovaný objekt fungovat jako kulturní centrum alespoň pět let. „My doufáme, že se osvědčíme v jeho provozování a budeme v tom dál pokračovat. Se spoluprací se zástupci společnosti Klotz jsme velmi spokojeni,“ uvedl. Petr Beránek si pochvaloval i to, jak se na obnově domu podíleli památkáři. V domě byly vybourány některé stropy a vznikl díky tomu větší prostor divadelního sálu. „Je v něm místo pro zhruba 140 sedících. Bude tam základní vybavení pro divadelní představení a bude možné jej využívat pro různé účely. Sál je možné propojit s dalšími prostory a využívat například při společenských akcích,“ vysvětlil. Petra Štěpánová ze sdružení Johan tvrdí, že cílem je vybudovat kulturní centrum, které je inspirující a inovativní. „A to v oblasti umění i vzdělávání,“ řekla. Sdružení Johan plánuje využít budovu například v rámci festivalu Animánie nebo pro výstavy a koncerty. „Rádi bychom tam nastolili denní provoz, aby centrum mělo větší význam,“ uvedl Beránek. Michael Hubka, zástupce společnosti Klotz, řekl, že je s výsledkem rekonstrukce spokojený. „Jsme rádi, že se to podařilo opravit.“



Na návratnost investovaných peněz, což měla být přibližně třetina z celkových nákladů, které podle Hubky činily cca 45 milionů, společnost nechce nijak tlačit. „Já si nemyslím, že by se ta investice měla firmě vracet. Ty peníze se rozumně investovaly a něco za to vzniklo a výstupem je speciální kulturní scéna. Hlavní je, udržet to v chodu, což nemusí být nic jednoduchého,“ konstatoval Hubka. Potvrdil, že jeho společnost počítá do budoucna s tím, že budovu bude užívat sdružení Johan. Společnost Klotz na základě rozhodnutí zastupitelů Plzně získá za svou roli mecenáše v rámci rekonstrukce v září cenu nazvanou Společnost přátelská umění a kultuře.

17. 08. 2015 Nový podnik „krále“ českých lokálek vydělal půl milionu korun (Railway Capital)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/novy-podnik-krale-ceskych-lokalek-videlal-pul-milionu-korun-1218844>)

Někdejší tvář Jindřichohradeckých místních drah a nekorunovaný král českých lokálek Jan Šatava se už přes rok činí ve své nové firmě Railway Capital. A celkem úspěšně. Společnost, která mimo jiné provozuje víkendové spoje na čtyřech opuštěných regionálních tratích, za loňský rok vydělala půl milionu korun při obratu 3,5 milionu. A letošek má být násobně lepší. „První rok provozu nepřinesl žádná velká překvapení. Výjimkou je pouze Hvozdnický expres, kde byla poptávka o poznání silnější, než jsem čekal,“ řekl deníku E15 Šatava. Hvozdnický expres je přezdívkou lokálky z Opavy do Jakartovic, kde kraj před několika lety přestal objednávat pravidelnou každodenní dopravu. Mikroregion si zde ale objednal u Railway Capital víkendový provoz, který byl letos rozšířen i na páteční podvečerní jízdu a prodloužen až na konečnou do Svobodných Heřmanic. Tamní zatopený lom láká ke koupání celé Opavsko. Firma jezdí se starými motoráky „osmsetdesítkami“ ještě na tratích Moravské Budějovice – Jemnice, Lovosice – Most, což je takzvaná Švestková dráha, a Kadaň – Podbořany, tedy takzvaná Doupovská dráha. Všechny měly podobný osud. Obce či mikroregiony platí za vlaky mezi šedesáti a sedmdesáti korunami za kilometr, což podle Šatavy zaručuje zhruba pětiprocentní zisk.



Pomáhají výluky

Mnohem výnosnějším byznysem je ale pro novou firmu půjčování dieselových lokomotiv stavebním firmám při opravách nebo modernizacích tratí. Firma provozuje celkem čtyři lokomotivy, dvě větší pomáhají při výlukách, dvě menší slouží na vlečkách. Právě výluky tvoří hlavní část zisku, letošní rok je přitom na drážní výluky nejbohatší v historii. Railway Capital také obchoduje s kolejovými vozidly. „Když je člověk shání, tak občas narazí na něco, co sám nepotřebuje, ale lze to dobře prodat dál,“ doplnil Šatava.

17. 08. 2015 ČD Cargo chce lokomotivy za půl miliardy. Pro expanzi do zahraničí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nakup-lokomotiv-pro-cd-cargo-dga/eko-doprava.aspx?c=A150817_113855_eko-doprava_suj)

Přes třicet let mají v průměru lokomotivy státního nákladního dopravce ČD Cargo. V příštích letech by však zastaralý vozový park mohl alespoň nepatrně omládnout. Firma vypsalá soutěž na nákup nebo pronájem pěti vícesystémových lokomotiv za 550 milionů korun. ČD Cargo tak dohání skluz oproti svým konkurentům: dosud nemá totiž ve své flotile dostatek vícesystémových lokomotiv, které by zvládly jízdu bez přepřahu po evropských železnicích s různými napájecími systémy. „Důvodem nákupu je jak průměrné stáří lokomotiv ČD Cargo, tak naplňování strategie společnosti, jejíž součástí je expanze do zahraničí,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. ČD jsou stoprocentním akcionářem ČD Cargo.

Podle serveru Želpage, který na soutěž upozornil jako první, připadají podle podmínek soutěže v úvahu lokomotivy ES64F4 EuroSprinter či Vectron od Siemensu a Traxx MS2 od Bombardieru. Škoda Transportation se se svou lokomotivou řady 380 může přihlásit, pokud bude schválena k provozu v zemích Beneluxu, v balkánských zemích a Itálii. Firma přichází o zakázky i kvůli tomu, že nemůže nabídnout zákazníkům dopravu s jednou lokomotivou bez přepřahu pro cesty do více zemí. Pokud získá kontrakt na přepravu zboží do země s jinou napájecí soustavou, kvůli nedostatku vícesystémových lokomotiv se o ni musí podělit s jinými dopravci, jejichž stroje pod jiným napájením umí jezdit. „Životnost nově pořizovaných lokomotiv je 20 – 30 let a ČD Cargo chce a bude i v této době na železničním dopravním trhu významným hráčem. Této pozice jen těžko dosáhneme se starými lokomotivami,“ dodal Joklík.

ČD Cargo zatím neví, jak bude nákup financovat, v zadání soutěže je i možnost leasingu. K soutěži dochází v době, kdy se firma potýká s poklesem tržeb i ztrátovým hospodařením. „ČD Cargo se nachází v dobré ekonomické kondici, a to i přes aktuální částečné výpadky tržeb, s nimiž se mimo jiné v první polovině letošního roku potýkali všichni velcí dopravci na evropském dopravním trhu,“ uvedl Joklík. V podstatě půjde i o první nákup nových lokomotiv v historii firmy. Dosud šla společnost cestou modernizací starých strojů. ČD Cargo vlastní kolem 830 lokomotiv.

17. 08. 2015 Stavební povolení: Trať 308 (Lúky pod Makytou) – st. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150817vyhlaska.pdf>)

Stavbou dojde k zlepšení stavu železniční infrastruktury, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob a zlepšení jízdního komfortu. Budou provedeny opravné práce zejména na železničním svršku a železničním spodku včetně jeho odvodnění, mostů a propustků, nástupišť, trakčního vedení, železničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, silnoproudých zařízení a rozvodů. V zastávce Milotice nad Bečvou a zastávce Černotín budou vybudovány nové železniční přechody.

19. 08. 2015 Dotační sprint na železnici přilákal Maďary, opraví trať do Jeseníku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/trat-do-jeseniku-opravi-madarska-firma-a-hid-fe4/eko-doprava.aspx?c=A150818_180746_eko-doprava_suj)

Přes čtyřicet čtyři miliard korun má letos prostavět Správa železniční dopravní cesty. Rekordní objem peněz na investice do dráhy přilákal už i zahraniční firmy, které dosud v Česku nepůsobily. Například na opravě trati mezi Šumperkem a Jeseníkem se bude podílet maďarská společnost. Trať opraví česká firma Klement a maďarská společnost A-Híd. Stát za modernizaci tratě zaplatí 713 milionů korun, o téměř padesát milionů korun více než předpokládal. Sdružení firem nabídlo ze čtyř soutěžících nejnižší cenu. Pro obě firmy to bude prakticky první zkušenost na české železnici. Klement má v referencích uvedenou pouze opravu železniční zastávky v Kolíně před pěti lety, A-Híd má zkušenosti jen s maďarskou železnici.

Společnost Klement, která patří majiteli společnosti Eltodo Liboru Sadílkovi, nechce své plány na železnici a tuto zakázkou zatím příliš komentovat. „Probíhá příprava zakázky pro stavebně technologickou výrobu. V této fázi vše podléhá know-how a obchodnímu tajemství společnosti Klement,“ uvedla personální ředitelka Pavlína Moudrá. Není tak jasné, kolik procent práce bude mít na starosti česká strana a kolik maďarská. Mluvčí A-Híd László Herszényi uvedl, že společně s českým partnerem chtějí soutěžit i o další zakázky.

V oboru se však mluví o tom, zda firma bez zkušeností stavby zvládne. Na trati zatím nepanuje ani velký stavební ruch. „Urgovali jsme u zhotovitele větší nasazení kapacit a provádění prací,“ potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Firma má na rekonstrukci 14 měsíců. Oprava tratě mezi Šumperkem a Jeseníkem je jednou z mnoha akcí, kde kvůli stavební činnosti letos místo vlaků jezdí autobusy. Na trati, kterou proslavil i komiks a film Alois Nebel, má dojít k výměně kolejí, rekonstrukci nástupišť nebo opravě zabezpečovacího zařízení. Zvýšit se má i rychlost až ke sto kilometrům za hodinu.

19. 08. 2015 V pražských Hlubočepích začala sloužit nová zastávka

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-prazskych-hlubocepich-zacala-slouzit-nova-zastavka/1249099>)

Obyvatelům pražských Hlubočep dnes začala sloužit nová železniční zastávka nacházející se nedaleko zastávky MHD Hlubočepská. Na smíchovské nádraží se z ní cestující dostanou do pěti minut. Nová stanice, která je ve staré zástavbě Hlubočep, nahrazuje nevyhovující zastávku, která byla umístěna stranou zástavby, uvedl v tiskové zprávě Regionální koordinátor Pražské integrované dopravy Ropid. V ranní a odpolední špičce odjíždí z Hlubočep do centra vlaky zhruba každou půlhodinu, mimo exponované časy zhruba v hodinových intervalech. „Díky zapojení do systému Pražské integrované dopravy lze ve vlacích používat jízdenky na městskou hromadnou dopravu. Železnice je mnohdy nejrychlejším způsobem, jak cestovat po Praze. Současný interval 30 minut ve špičkách bychom rádi v budoucnu zkrátili na 20 minut, právě dokončovaná modernizace trati nám to umožní,“ uvedl ředitel Ropid Petr Tomčík. Cesta autobusem MHD ze zastávky Hlubočepská trvá na zastávku metra Anděl 12 minut, na Smíchovské nádraží s přestupem zhruba stejnou dobu.

Výstavba nových pražských zastávek se rozjela loni, kdy v září vznikly nové zastávky v Hostivici, Rudné a v Chýni západně od hlavního města. Do budoucna by měla vzniknout například zastávka nahrazující nevyhovující nádražní budovu v Hostivaři. Projekt Správy železniční dopravní cesty dále počítá například se zrušením málo využívané strašnické zastávky a vznikem dvou nových zastávek Eden a Zahradní Město.

19. 08. 2015 Kraje dle ÚOHS mohou prodlužovat smlouvy s železničními dopravci

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kraje-dle-uohs-mohou-prodluzovat-smlouvy-s-zeleznicnimi-dopravci/1249125>)

Kraje podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) teoreticky mohou bez výběrového řízení prodloužit svoje dlouhodobé smlouvy s železničními dopravci v závazku veřejné služby na další období. Platí to ale jen na polovinu předchozí doby a v případech, kdy dopravce investoval například do obnovy vozového parku na tratích, kterých se smlouvy týkají. Vyplývá to z oznámení, které dnes na svém webu zveřejnil ÚOHS. Antimonopolní úřad v některých případech zveřejňuje vlastní výkladová stanoviska, což udělal i nyní. Kraje v roce 2009 uzavíraly dlouhodobé smlouvy přímo s Českými drahami. Podle současné legislativy může být taková smlouva bez nabídkového řízení platná deset let, prodloužit jde až o polovinu této doby. "Zcela stěžejní je, že k prodloužení přímo uzavřených smluv nemůže dojít bez dalšího, ale jen při splnění určitých podmínek," uvedl ÚOHS. Pokud například dopravce významně investuje do pořízení nového vozového parku, je to v pořádku. "Mělo by se jednat o investici do majetku, jehož amortizace je mimořádně dlouhá," uvedl ÚOHS. Taková investice se musí odlišovat například od průběžné obnovy vozového parku.

Regionální železnice se teprve postupně otevírají konkurenci Českých drah. Například Jihomoravský kraj před třemi lety rozhodl, že konkurenci otevře v první vlně 18 procent své osobní dopravy na železnici. Od konce roku 2016 bude moci podle tří roky starého vyjádření kraje začít vítěz výběrového řízení vozit cestující na trati z Brna přes Bučovice a Kyjov do Zlínského kraje. Podmínkou mají být nové vlaky. Jihočeský kraj vypsal soutěž na provoz lokálků na Šumavě, v tendru ale chyboval. ÚOHS zrušil výběr vítěze, jímž se měla stát společnost GW Train Regio, která nabídla nejnížší cenu.

Deníky Mladá fronta Dnes (MfD) a E15 v červnu napsaly, že ministerstvo dopravy plánuje, že v příštích letech Českým drahám i soukromým dopravcům zaplatí až 100 procent ceny vlaků jezdících v závazku veřejné služby, tedy s dotacemi. Hodlá pro to využít evropské dotace a doplatit je ze státního rozpočtu. Dopravci by ovšem po skončení smlouvy museli vlaky předat svému nástupci na trase.

20. 08. 2015 Potvrzeno: České dráhy dostanou miliardu na nákup rychlíků

Zdroj: iHNED.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-dostanou-dotace-na-nove-vlaky-d6m-eko-doprava.aspx?c=A150819_004258_eko-doprava_suj)

České dráhy mohou definitivně počítat s tím, že jim stát z evropských peněz určených původně na nové silnice a železnice proplatí téměř miliardu korun na nové rychlíkové soupravy. Ministerstvo dopravy totiž získalo souhlas Evropské komise, aby část peněz v Operačním programu Doprava využilo na nové vagony. Celkem mohou České dráhy získat až 952 milionů korun. „Schválením revize Operačního programu Doprava Evropskou komisí byla otevřena možnost financovat nákup vozidel pro nadregionální železniční dopravu,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Nově tak ministerstvo začalo podporovat i pořízení kolejových vozidel. Ministerstvo už vypsal rovnou i výzvu na předkládání projektů, kterou současně automaticky omezilo jen na rychlíkovou linku R13 pro rychlíky Brno – Břeclav – Olomouc. Příjemcem tak mohou být jen České dráhy, protože podmínkou je, že vlaky jezdí v závazku veřejné služby. České dráhy nasadí na trať nové vlaky InterPanter od Škody Transportation, které vysoutěžily loni. Dotace pokryje část celé zakázky na celkem 14 jednotek, zbytek dodá firma příští rok. Zbylé soupravy se uplatní nejspíše na lince R19 Praha – Česká Třebová – Brno. Ministerstvo dopravy počítá v novém operačním programu, že možnost získání dotací na vlaky otevře i soukromým dopravcům. Pro České dráhy je dotace vítaným příjmem: celá skupina dluží přes 30 miliard korun a kvůli velkým útratám za nové vlaky či modernizace musí současné nákupy omezovat.

21. 08. 2015 Stavební povolení: Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150821rozhodnuti.pdf>)

Předmětem stavby je zvýšení kapacity trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav v úseku od železniční stanice Luštěnice žkm 16,000 (včetně) do stanice Mladá Boleslav hl. n. žkm 72,765 (včetně) (s přesahem technologických profesí do žst. Chotětov – trať č. 070 směr Praha a směrem na žst. Mladá Boleslav město – trať č. 064 Mladá Boleslav – Stará Paka a směrem na žst. Bakov nad Jizerou – trať č. 070). Zvýšení kapacity (propustnosti) bude dosaženo stavebními úpravami v dopravnách, které mají charakter rekonstrukce a optimalizace (úpravy na rychlost 100 km/h a dodržení požadovaných už. délek kolejí bez opuštění stávající trasy), zřízením nové výhybny Bezděčín, a dále také revitalizací (modernizací) technologického vybavení (zabezpečovací a sdělovací techniky).

21. 08. 2015 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 7. září

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

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 7. září mimořádnou změnu jízdního řádu osobní dopravy 2015. Stalo se tak na základě žádostí dopravce ČD, a.s. V rámci této změny dochází v dálkové dopravě pouze ke změně v místenkování u vlaků 242 a 243 Košičan, kde již není povinná rezervace míst. Naopak u vlaků 444 a 445 Slovakia je tato povinná rezervace zavedena (toto opatření již platí na základě vyhlášky ČD). V regionální dopravě je v Královéhradeckém kraji na trati 021 uspišen osobní vlak 20201 v úseku Častolovice – Týniště nad Orlicí o 8 minut dříve z důvodu navázání přípoje na spěšný vlak 1871 směr Choceň. V Pardubickém kraji je na trati 024 u všech vlaků zapracováno zastavení na nové zastávce Červená Voda-Pod rozhlednou, která má být vybudována a zprovozněna během letošního září.

Již od středy 19. srpna došlo k jedné změně, která se však neprojevila v samotném jízdním řádu. Po skončení nepřetržité výluky na trati 173 Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun začaly zastavovat všechny osobní vlaky v nově vybudované zastávce Praha-Hlubočepy. Ta nahradila stejnojmennou zastávku, která se nacházela dál od středu tohoto pražského předměstí a nově bude sloužit pouze pro křižování vlaků.

I když je tato změna minimálního rozsahu, doporučujeme cestujícím, aby se před nástupem do vlaku přesvědčili o aktuálním stavu svého vlakového spojení. Upravené jízdní řády budou zveřejněny na internetových stránkách www.szdc.cz nebo www.cd.cz a dále v příslušných železničních stanicích. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích Českých drah.

21. 08. 2015 České dráhy mají nové vagony pro Hamburk, nabídnou Wi-Fi i zásuvky (Ampz, Bmz, WRmz)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-maji-nove-vagony-pro-hamburk-nabidnou-wi-fi-i-zasuvky-1220205>)

České dráhy v těchto dnech přebírají od šumperské firmy Pars nova první zmodernizované vagony pro linku z Prahy do Hamburku. Ta je společným projektem českého národního dopravce a německé Deutsche Bahn, fungovat by měla podle nových pravidel od letošního prosince. Dráhy zatím mají první trojici vagonů: restaurační vůz a vůz první a druhé třídy. Všechna vozidla již mají za sebou několikadenní kroužení na zkušební okruhu ve středočeských Cerhenicích, začátkem srpna získala schválení pro provoz od Drážního úřadu. „Tato modernizace ilustruje nastoupený trend garantované vysoké kvality na mezistátních linkách ČD a jejich zahraničních partnerů stejně jako podstatné zlepšení kvality vnitrostátních rychlíkových linek, ke kterému dojde během následujících osmnácti měsíců,“ uvedl předseda představenstva drah Pavel Krtek.



Dráhy budou zrekonstruované vagony nasazovat nejprve do zkušební provozu v tuzemsku a na Slovensku. „V rámci ověřovacího provozu a zácvičku personálu budou prototypy vozů nejprve zařazeny do vlaků na trase Praha – Ostrava – Žilina, konkrétně do expresu Landek,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Dráhy nechávají u Pars nova, což je dcera Škody Transportation, výrazně vylepšit dvě skupiny vagonů. První čítá 22 oddílových vozů, které český dopravce koupil nedávno od Rakouských spolkových drah. Ve druhé várce je 71 vozů včetně restauračních, které pro dráhy vyrobily v letech 1997 až 2007 Siemens a Vagonka Studénka. Celkem modernizace vyjde na 1,1 miliardy. Na hamburskou linku získaly ČD smlouvu s Deutsche Bahn na pět let s opcí na dalších pět let. Nechybělo přitom mnoho a lukrativní kontrakt dostal RegioJet, který původně Němci při vyjednávání upřednostňovali.

Modernizace vagonů pro Hamburk

Všechny vozy 1. a 2. třídy budou vybaveny Wi-Fi. Ve vozech byl rozšířen počet elektrických zásuvek včetně provedení USB. Instalovány předsvunuté a za jízdy blokované dveře. Vozy první třídy (typ Ampz¹⁴³) jsou velkoprostorové pro 58 cestujících. Nově jsou v nich osazeny sedačky ze společnosti MSV Interiéry s čalouněním v černé kůži. Vozy 2. třídy (typ Bmz²⁴¹) jsou oddílové. Nově bude v oddílech osazen koberec. Všechny vozy splňují podmínku pro mezistátní provoz rychlostí 200 km/h.

23. 08. 2015 Ministerstvo plánuje odkoupit majetek ČD za 3,2 miliardy (nádražní budovy ČD k SŽDC)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1572006-ministerstvo-planuje-odkoupit-majetek-cd-za-32-miliardy>)

Převod 16 stovek nádražních budov od Českých drah pod Správu železniční dopravní cesty by se mohl stihnout už ke konci roku. Dva roky plán stál kvůli sporům o cenu, podle zjištění ČT je v současnosti téměř hotový posudek, ve kterém se mluví o 3,2 miliardách korun. Evropská komise před časem souhlasila, aby České dráhy prodaly 1 600 budov státu. Hospodařit s majetkem by poté měla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Převod podle komise nepředstavuje nedovolenou veřejnou podporu, místo očekávané ceny kolem osmi miliard ale spočítala částku na 2,9 miliardy. Plánovaná cena 3,2 miliard tedy zhruba o deset procent překračuje limit, který v červnu stanovila Evropská komise. „My dneska děláme nový posudek, o který nás požádala také Evropská unie, o jeho zpřesnění. Vychází to zhruba na 3,2 miliardy. S touto cenou také půjdeme do vlády,“ řekl České televizi ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Kabinet premiéra Bohuslava Sobotky by mohl o návrhu rozhodnout na přelomu srpna a září. SŽDC tvrdí, že tak na opravy budov bude moci čerpat evropské dotace. České dráhy zase peníze potřebují na splácení nových vlaků; jejich dluhy se pohybují kolem 35 miliard korun. „Technicky a administrativně jsou všechny podklady připraveny. Nyní je to na politickém rozhodnutí vlády, potažmo ministerstva dopravy, kdy stanoví termín, Za nás je stále ještě reálný termín 1. 1. 2016,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Českým drahám se zadrhl plán na provoz ojetých vagonů ze zahraničí

České dráhy se v současnosti potýkají s dluhy ve výši 35 miliard. Komplikací pro ní v poslední době byl krach železničních opraven Janoza. Kvůli němu musely dráhy odložit plány na opravu

32 v zahraničí nakoupených ojetých vagonů. Státní dopravce teď řeší, jestli je vůbec dokáže vrátit do provozu. Firma Janoza je měla za 70 milionů opravit, za firmou ale zůstaly vedle pohledávek ve výši 200 milionů korun i rozebrané vagony, které stojí v depech. I když jsou vagony třicet let staré, jde o první generaci donedávna vyráběného typu. Navíc i po třech desítkách let ještě minimálně deset let mohou sloužit. Dráhy říkají, že se bez nich zatím obejdou, podle odborníků ale chybí hlavně rychlíkům takzvané vyšší kvality.

25. 08. 2015 RegioJet je za pololetí poprvé v zisku, Leo Express snížil ztrátu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-je-za-pololeti-poprve-v-zisku-leo-express-snizil-ztratu-1221265>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency za pololetí po loňské ztrátě letos vykázal zisk 7,5 milionu korun. Do zisku se tak firma dostala poprvé od zahájení činnosti, řekl její mluvčí Aleš Ondrůj. Druhý soukromý konkurent státních Českých drah, společnost Leo Express, v letošním prvním pololetí snížil ztrátu na 38 milionů korun z 63,6 milionu o rok dřív, uvedl ihned.cz. Zatímco loni v první polovině roku vlaky RegioJetu podnikatele Radima Jančury přepravily 1,07 milionu lidí, letos to bylo téměř o třetinu více 1,41 milionu. Za nárůstem je zavedení nových spojů na východ Slovenska a také prodloužení souprav. Ve vytížených časech má jeden vlak až deset vagonů. „Podařilo se nám snížit náklady na jednu sedačku, proti ostatním dopravcům až o 28 procent,“ tvrdí Jančura. Za celý rok dopravce předpokládá zisk mezi 30 a 50 miliony korun. Firmě Leo Express podnikatele Leoše Novotného pomohlo ke snížení ztráty více cestujících, nižší odpisy a vyšší ceny jízdného. Tržby se zvýšily zhruba o polovinu na 130 milionů korun, píše ihned.cz. České dráhy pololetní výsledky zatím neoznámily. Podle současných odhadů dopravců České dráhy na hlavní trase svých konkurentů, mezi Prahou a Ostravou, přepraví stejně jako RegioJet zhruba 40 procent cestujících. Zbytek pasažérů připadá na Leo Express. Přesné statistiky nejsou k dispozici.

Jezdily ČD pod náklady?

Oba soukromí dopravci nyní čekají na ukončení šetření Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Dopravci tvrdí, že České dráhy v době jejich vstupu na trať v roce 2011 jezdily za podnákladové ceny. Státní firma to odmítá. Obě soukromé společnosti se obrátily také na soud se žádostí o náhradu škody. Dohromady od Českých drah požadují kompenzaci přes 1,1 miliardy korun. Soukromí dopravci se snaží hledat zdroje příjmů na jiných trasách. Zatímco RegioJet jezdil prakticky od začátku s některými páry spojů až do Žiliny, Leo Express začal jezdit z Prahy přes Olomouc do Starého Města a na této lince byl výdělečný. Loni v zimě nabídli oba dopravci spoje až do Košic. Od letošního prosince začne do Starého Města jezdit i RegioJet. Slovenský RegioJet provozuje komerční linku mezi Bratislavou a Košicemi.

25. 08. 2015 Dráhy vrátí pendolina na spoj do Košic, začnou jezdit od 1. září

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-obnovi-provoz-pendolin-do-kosic-fzc/eko-doprava.aspx?c=A150825_163707_eko-doprava_suj)

České dráhy začnou se svými jednotkami pendolino opět zajíždět i na Slovensko. Nejrychlejší vlaky Českých drah přestaly jezdit na lince do Košic po nehodě ve Studénce a místo souprav musely České dráhy nasadit vagony s lokomotivou. Obnovení provozu pendolin na trase do Košic potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. „Bude ukončena vyvazovací oprava šesté jednotky,“ vysvětlil Štáhlavský. České dráhy zavedly provoz pendolin do Košic loni v prosinci, po červencové tragické nehodě ve Studénce však přišly o jednu ze sedmi jednotek. Kvůli tomu, že šestá byla na velké opravě, musely České dráhy zrušit spojení do Košic pendolinem. Podle slovenského Denníku N, který o obnovení provozu pendolin na Slovensku informoval jako první, je za rychlým návratem pendolina především tlak slovenského dopravce. Důvodem je konkurenční boj na lince Praha – Košice, který běží už prakticky rok. Na trase jezdí kromě ČD ještě Leo Express a RegioJet. Nasazení pendolina zkrátilo cestu téměř o hodinu.

České dráhy ani ZSSK neuvědly, jak se vlak financuje na slovenské straně. V Česku jede jako spoj SuperCity bez dotace na komerční riziko. „Provoz těchto vlaků je zabezpečený ve smyslu mezinárodních dohod mezi Slovenskou a Českou republikou, kde se započítá vzájemná reciprocita všech výkonů obou dopravců,“ uvedla mluvčí ZSSK Zuzana Červená. Provoz pendolin do Košic je zanesen i v návrhu příštího jízdního řádu. V něm počítá s každodenním nasazením nočních vlaků do Košic také soukromý RegioJet, který dosud jezdí jen v některé dny.

28. 08. 2015 Španělé uhájili monopol na české pražce. Zisky jim tu prudce rostou (ŽPSV Uherský Ostroh)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prazce-na-zeleznici-bude-dal-dodavat-zpsv-fp9-eko-doprava.aspx?c=A150828_114026_eko-doprava_suj)

Stát bude nadále odebírat betonové pražce od společnosti ŽPSV Uherský Ostroh, která má na jejich dodávky v Česku monopol. Firma ovládaná španělskými vlastníky zažívá letos rekordní rok i vysoké zisky. ŽPSV byla jediným uchazečem v soutěži Správy železniční dopravní cesty na rámcovou smlouvu na dodávku betonových pražců. Smlouva platí dva roky nebo do vyčerpání limitu 200 milionů korun. Jde o pražce, které bude SŽDC používat hlavně na opravu a údržbu. „Aktuálně se průměrná cena betonového pražce pohybuje kolem 1 800 korun. V soutěžené ceně je zahrnuta mimo jiné doprava a další náklady související s dodávkou,“ dodal mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský, podle kterého se průměrná cena příliš neliší. Pražce jsou přitom jedním z dílů na české železnici, kterou dodává jediná firma. V minulosti o výrobu a hlavně certifikaci pro českou železnici projevil zájem několik firem. „V současné době neevdujeme žádost o vydání certifikátu. Sledujeme zájem firem vyrábět betonové pražce. Zatím je to ve fázi komunikace a dotazování,“ řekl Ptačinský.

Pro ŽPSV je výroba pražců lukrativním byznysem, podobně jako pro další monopolní dodavatele dílů pro železnici. Podle výroční zprávy firmě loni stouply výrazně tržby ze 772 milionů na 1,46 miliardy korun. Ještě více poskočil zisk: z 12 na 95 milionů korun. ŽPSV patří španělské skupině OHL, které v Česku patří i stavební společnost OHL ŽS. Firma sama akcionářům v roce 2014 v zápise z valné hromady přiznala, že výroba monopolních prvků na železnici je rentabilnější než výroba jiných stavebních částí, kde čelí konkurenci. Firma loňský zisk nechala nerozdělený, aby mohla dobře pokrýt finančně letošní rok. Ten je na české železnici podle objemu zakázek naprosto rekordní. Kvůli růstu zakázek přijala loni přes dvě stě nových zaměstnanců. Ministerstvo dopravy už dříve oznámilo, že by chtělo problematiku s monopolními dodavateli na české železnici řešit, na starost má SŽDC. Podle Ptačinského aktuálně řeší problematiku monopolů v oblasti projekční činnosti a dále v oblasti definice rozhraní mezi zabezpečovacími zařízeními různých typů a systémem dálkové obsluhy zabezpečovacích studií. „Daná problematika bude řešena prostřednictvím nezávislých odborných studií,“ řekl Ptačinský.

31. 08. 2015 Českým drahám v pololetí klesl zisk na 102 milionů korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceskym-drahm-v-pololetí-klesl-zisk-na-102-milionu-korun/1252958>)

Skupina České dráhy měla v pololetí čistý zisk 102 milionů korun, meziročně o 56 milionů korun méně. Pokles je způsoben především nákladní dopravou, kterou provozuje dceřiné ČD Cargo. V osobní dopravě se naopak Českým drahám dařilo, rostly tržby i přepravní výkon. Na dnešním setkání s novináři to řekl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Tržby skupiny meziročně klesly o 142 milionů na 16,3 miliardy korun. Celkem s Českými drahami cestovalo 85,5 milionu lidí, což je o sto tisíc meziročně víc. Podle člena představenstva ČD zodpovědného za osobní dopravu Michala Štěpána dopravce zaznamenal úbytek cestujících v místech s nejmasivnějšími výlukami. Šlo zejména o Plzeňsko, východní Čechy a Olomoucko. Výpadek nahradili cestující na páteřních železničních linkách a v mezistátní dopravě, kde rostl zejména segment lacinějších jízdůnek.



Spolu s mírným nárůstem počtu cestujících se zvýšily tržby v osobní dopravě o 245 milionů na 10,5 miliardy korun. O více než kilometr se na 40,8 kilometru prodloužila průměrná vzdálenost, kterou cestující ve vlacích ujeli. Rovněž vzrostla průměrná obsazenost vozidel na 26,3 procenta. To se odrazilo ve snížení ztráty z osobní dopravy z loňských 262 milionů na 78 milionů korun. Do ztráty stáhly dopravce především odpisy. Zisk před odpisy a zdaněním (EBITDA) dosáhl 2,5 miliardy korun. Opačná situace byla u nákladní dopravy, kde klesly tržby meziročně o 422 milionů korun na necelých 5,9 miliardy korun. Objem přepraveného zboží se snížil o 1,3 milionu tun zboží na necelých 33 milionů tun. Důvodem byla mimo jiné mírná zima, během které uhelné elektrárny nepoptávaly takový objem přeprav uhlí, jako v předchozích letech, uvedl Krtek. Meziročně se snížil zisk nákladní dopravy z 540 milionů na 216 milionů korun letos. Kromě snížení objemu přeprav měla na tomto snížení vliv

rostoucí konkurence ze strany železničních i kamionových dopravců. Celkové zadlužení skupiny se snížilo o 258 milionů korun na zhruba 33 miliard korun. Z tohoto dluhu ročně skupina zaplatí na úrocích přes miliardu korun. To zatěžuje zejména hospodaření osobní dopravy, ČD a.s., za kterou jde největší část zadlužení, doplnil Krtek.

Zlepšení hospodářských výsledků za první pololetí už oznámila dvojice soukromých konkurentů státního dopravce RegioJet a Leo Express. Zatímco RegioJet ze skupiny Student Agency se v pololetí po loňské ztrátě přehoupl do zisku 7,5 milionu korun, Leo Express zmínil ztrátu na 38 milionů korun z 63,6 milionu o rok dřív. Oběma dopravcům k lepším výsledkům pomohl zejména růst počtu cestujících.

ČD nakoupí trenažéry pro strojvedoucí za 40 milionů Kč

České dráhy nakoupí dvojici trenažérů pro strojvedoucí. Ti si na nich budou moci vyzkoušet, jak zvládají krizové situace, které není s běžným vozidlem na kolejích možné zkoušet. Záměr koupit přístroje za zhruba 40 milionů korun má souhlas představenstva. Na dnešním setkání s novináři to řekl člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Důvodem je mimo jiné řada závažných nehod, které v létě dopravce postihly. Šlo zejména o havárii osobního vlaku na pražském Masarykově nádraží, vykolejení rychlíku v Horažďovicích a střet pendolina s kamionem na železničním přejezdu ve Studénce. "Není nám lhostejné, co si cestující myslí a cestující nerozlišují České dráhy od SŽDC (Správy železniční dopravní cesty). Cestující si myslí, že železniční přejezdy stále patří Českým drahám," řekl předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Na zvýšení bezpečnosti na přejezdech už pracuje expertní skupina složená kromě členů ČD z ministerských úředníků a expertů, SŽDC, Drážního úřadu a Drážní inspekce. Kromě rutinních mimořádností, jako je výpadek elektrického napětí, je možné s trenažéry simulovat například poruchy návěstidel, nebo náhlou změnu návěstidel, doplnil Štěpán. Jednou z variant, kde by se mohli strojvedoucí na nových trenažérech školit, je školící středisko v České Třebové. Jednání o jejich umístěních ale zatím nejsou uzavřená.

Kromě trenažérů by bezpečnost na železnicích mohlo zlepšit zavedení elektronických karet pro strojvedoucí, které by dokázaly ohlídat dodržování povinných přestávek. Přestože nyní mají strojvedoucí Českých drah povinnost hlásit, zda nepracují i pro konkurenci, ve skutečnosti není možné vyloučit, že tomu tak stoprocentně není. Podle mluvčího drah Radka Joklíka by tak "elektronické licence", o nichž se uvažuje, dokázaly ohlídat, aby strojvedoucí nepřišli od konkurenčního dopravce a bez povinného odpočinku nastoupili do služby u ČD.

Havárii ve Studénce z 22. července nepřežili tři lidé a vyžádala si dvě desítky zraněných. Řidič kamionu vjel na koleje v době, kdy už svítila červená světla. Vůz zůstal zavřený mezi závorami.

31. 08. 2015 Proč ve vlaku není signál? My nic, házejí po sobě vinu operátoři a dopravci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/proc-ve-vlaku-neni-signal-my-nic-hazeji-po-sobe-vinu-operatori-a-dopravci-1222812>)

Nápis Žádná služba na displeji mobilního telefonu je na českých železnicích často tím nejuvěrnějším společníkem. O zlepšení signálu při cestách vlakem jednájí operátoři, České dráhy i další dopravci už mnoho let. Zákazníci O2 jsou lepšímu signálu asi nejbližší, jisté ale nemá nikdo nic. Argumenty operátorů i dopravců jsou totiž stále stejné. Operátoři tvrdí, že tratě mají pokryté dobře, problém se má skrývat v pokovených oknech, která jsou v novějších soupravách kvůli tepelné izolaci. "Průměrné auto má útlum zhruba 15 decibelů, Pendolino 40 decibelů a nejnovější vozy Českých drah mají útlum dokonce kolem 65 decibelů," vysvětluje tisková mluvčí O2 Lucie Pecháčková. České dráhy oponují, že na vině je hlavně nedostatečné pokrytí železničních koridorů mobilním signálem. "Kde chybí nebo je velmi nekvalitní, jsou často problémy s telefonováním i ve vozech, které mají otevřená okna," píše tiskový mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Tady se dostáváme ke kamenu úrazu. I když operátoři už před lety provedli společná měření za podpory Českých drah, dodnes se obě strany nedokážou shodnout na tom, co špatný signál ve vlacích ovlivňuje. Přitom dobré telefonní pokrytí ve vozech by bylo výhodné pro všechny.

Vysílače pro strojvedoucí

Existují celkem tři způsoby, kterými by se mohlo spolehlivého telefonování z vlaků dosáhnout. T-Mobile právě zjišťuje, jestli by nemohl využít vysílače drážní sítě GSM-R, které stojí kolem tratí a jež dopravci využívají pro svoji interní komunikaci. Stožáry patří do majetku Správy železniční dopravní cesty, T-Mobile oslovil společnost ČD-Telematika, která má povolení provádět stavby a montáže u kolejí. Jenže vysílače GSM-R postavila rakouská společnost Kapsch a projekt z více než čtyř pětín dotoval evropský Fond soudružnosti, který financuje dopravní infrastrukturu. Osazování

stožárů zařízeními mobilních operátorů by proto bylo problematické. „Jedná se o otevřené téma, nicméně převládá názor, že není možné infrastrukturu za takovým účelem využít,“ říká vedoucí oddělení komunikace ČD-Telematika Lucie Tomašíková.

Stožáry u trati

Druhým způsobem, jak zlepšit signál ve vlacích, je postavit v krizových oblastech další GSM vysílače. Tuto možnost preferuje Leo Express a jedná o ní s O2. „Technologie v podobě zesilovačů a opakovačů GSM signálu naše požadavky na kvalitu nesplňují,“ vysvětluje tisková mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. Alespoň hlavní železniční trasy by podle licence na výstavbu sítí nové generace LTE měli operátoři pokrýt signálem do roku 2021. T-Mobile ale tvrdí, že to pro dobrý signál ve vagonch nestačí. „V rámci licenčních podmínek železniční koridory pokrýváme, problém s pokovenými okny je ale bohužel stále stejný,“ říká mluvčí Patricie Šedivá. Možností číslo tři je instalace opakovačů – zařízení, která zachytí signál na plášti vozu a zesílený ho přenesou dovnitř. Ve svých vozech od rakouských Österreichische Bundesbahnen je má nainstalované Regiojet. Jenže jejich provoz zakázal Český telekomunikační úřad. Podle jeho vyjádření sice opakovače ve vagonch být můžou, musí ale mít příslušnou českou homologaci. Regiojet přesto žádná další opatření ke zlepšení signálu ve svých vlacích nechystá, protože si jeho zákazníci na signál prý nestěžují. O nainstalování opakovačů v současnosti jedná s Českými drahami O2. Obě společnosti podle svých slov analyzují legislativní, technické a provozní záležitosti, rozhodnuté ale zatím není nic.
