

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2016

OBSAH

01. 10. 2016	OBŘÍ TENDR NA ŽELEZNICI OPĚT ZAČÍNÁ. PODMÍNKY JDOU PROTI PŮVODNÍMU VÍTĚZI (PRAHA-HOSTIVARĚ – PRAHA HL. N.).....	3
04. 10. 2016	SLOVENSKÝ DOPRAVCE OBNOVÍ VLAKY NA TRATI, KDE JEZDÍ REGIOJET. JANČURA POHROZIL ODCHODEM (ZSSK, BRATISLAVA – KOŠICE)	3
04. 10. 2016	ČESKÉ DRÁHY MĚNÍ PLÁNY, MÍSTO PRONÁJMU SI LOKOMOTIVY RADĚJI KOUPI.....	4
06. 10. 2016	EFEKT ROZKOPANÉ D1: ZA PĚT LET JEZDÍ VLAKEM DVAKRÁT VÍCE LIDÍ (PRAHA – BRNO)	4
06. 10. 2016	SPRÁVA ŽELEZNIC UKONČÍ SPOLUPRÁCI S GRANDI STAZIONI (PRAHA HL. N.).....	5
06. 10. 2016	GRANDI STAZIONI ODCHÁZÍ NESLAVNĚ, PŘESTO HLAVNÍ NÁDRAŽÍ PROMĚNILA VELMI VÝRAZNĚ.....	6
07. 10. 2016	STAVBA NOVÉ KARLOVARSKÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVY NABÍRÁ DALŠÍ ZPOŽDĚNÍ	8
11. 10. 2016	ČD CARGO ZKOMPLETOVALO FLOTILU NOVÝCH LOKOMOTIV, PŘEVZALO POSLEDNÍ VECTRON (ŘADA 383).....	8
12. 10. 2016	VLÁDA ODPUSTILA SPRÁVĚ ŽELEZNIC DLUH 1,3 MILIARDY KORUN (SŽDC)...	9
13. 10. 2016	ČESKÉ DRÁHY ZDRAŽÍ REŽIJKÁŘŮM 1. TŘÍDU O 60 %, ZAPLATÍ I V RAILJETECH.....	9
13. 10. 2016	ŽELEZNIČNÍ STANICE HORAŽĎOVICE PŘEDMĚSTÍ PROŠLA VÝRAZNOU PROMĚNOU	9
14. 10. 2016	SVÁTEK PRO ŽELEZNIČNÍ FANDY. ČD VYPRAVÍ RETRO EXPRES S KYKLOPEM (26. ŘÍJNA 2016, PRAHA – OSTRAVA)	10
16. 10. 2016	HLEDÁ SE HLÍDAČ ČESKÉ ŽELEZNICE. O POST NOVÉHO ÚŘEDNÍKA VŠAK NENÍ ZÁJEM (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE)	11
16. 10. 2016	PŘEVOD HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ: SŽDC JE PŘIPRAVENA ITALŮM ZAPLATIT PROSTAVĚNÉ NÁKLADY (PRAHA HL. N.).....	11
17. 10. 2016	PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ BUDE PRŮCHOZÍ, PODCHOD VYÚSTÍ NA ŽIŽKOVĚ	12
17. 10. 2016	SPRÁVA ŽELEZNIC PŘEVZALA NÁDRAŽÍ BEZ ÚČASTI GRANDI STAZIONI (PRAHA HL. N.).....	12
18. 10. 2016	RAKUŠANÉ VĚŘÍ ŽELEZNICI, DO PĚTI LET PROSTAVÍ 410 MILIARD KORUN (ÖBB-RAHMENPLAN 2017 – 2022).....	13
18. 10. 2016	JAK STRÁVIT TÝDEN VE VLAKU? NA TRANSSIBIŘSKÉ MAGISTRÁLE TO VĚDÍ UŽ 100 LET (18. ŘÍJNA 1916).....	13
19. 10. 2016	TECHNICKÉ MUZEUM ZÍSKALO MIMOŘÁDNÝ EXPONÁT. PARNÍ LOKOMOTIVU Z ELEKTRÁRNY (LIBEREC)	14
19. 10. 2016	DRÁHY PŘEVZALY VŠECH 62 MODERNIZOVANÝCH VAGONŮ OD PARS NOVA (BDPEE)	15
20. 10. 2016	ČESKÉ DRÁHY NAŠLY POD KOLEJEMI MILIARDY. ZBYLY TAM I PO PRODEJI NÁDRAŽÍ (POZEMKY).....	16
20. 10. 2016	DALŠÍ ZPOŽDĚNÍ JE UŽ JISTÉ. NOVÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ BUDE HOTOVÉ AŽ NA JAŘE (KARLOVY VARY).....	16
20. 10. 2016	KAMIONEM NA OPRAVU. PONIČENÉ PENDOLINO SE VRÁTÍ DO ITÁLIE (682.003).....	17
21. 10. 2016	VLAKY MEZI BRNEM A PRAHOU JSOU ČÍM DÁL VYTÍŽENĚJŠÍ	17

21. 10. 2016	GRANDI STAZIONI: ZA ZCHÁTRALÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ MOHOU ČESKÉ DRÁHY (PRAHA HL. N.).....	18
21. 10. 2016	ČESKÉ DRÁHY SE PŘOU S POJIŠŤOVNOU, KDO ZAPLATÍ OPRAVU PENDOLINA (680.003)	18
21. 10. 2016	ŽELEZNIČNÍ NEHODA V KAMERUNU SI VYŽÁDALA 53 MRTVÝCH A STOVKY ZRANĚNÝCH	19
24. 10. 2016	MILIARDY PRO PARDUBICKÉ NÁDRAŽÍ. VZNIKNE NOVÉ NÁSTUPIŠTĚ I ZASTÁVKA (PARDUBICE HL. N.).....	19
25. 10. 2016	OBŘÍ KONTRAKT V NĚMECKU ŠKODĚ PADL, I KVŮLI OBSTRUKCÍM DEUTSCHE BAHN (S-BAHN NÜRNBERG, NATIONAL EXPRESS).....	20
25. 10. 2016	MINISTERSTVO CHCE ZRUŠIT NEBEZPEČNÝ PŘEJEZD VE STUDÉNCE.....	20
25. 10. 2016	SLOVENSKÉ ÚŘADY VYRUKOVALY NA JANČURŮV REGIOJET. NEZVLÁDAL ŠPIČKY (BRATISLAVA – KOMÁRNO).....	21
26. 10. 2016	RYCHLOTRAŤ DO DRÁŽĐAN VYŘEŠÍ NEJLEVNĚJI FRANCOUZI, CHTĚJÍ NECELÝCH SEDM MILIONŮ (PRAHA – DRESDEN).....	21
26. 10. 2016	KYKLOP VYJEL S RETRO EXPRESEM OSTRAVAN. PŘIPOMÍNÁ KOŽENKOVOU ÉRU DRAH (T 499.0002).....	22
26. 10. 2016	O CHÁTRAJÍCÍ VÝCHODNÍ NÁDRAŽÍ MÁ ZÁJEM UNIVERZITA, ALE JE PRO NI DRAHÉ (DĚČÍN VÝCHOD DOLNÍ N., ČVÚT).....	22
26. 10. 2016	O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE JEDENÁCT NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ ČD (30. ŘÍJNA 2016).....	23
26. 10. 2016	NÁDRAŽÍ ČEKÁ REKONSTRUKCE ZA MILIARDU. SECESNÍ PŮVAB BUDOVĚ ZŮSTANE (PLZEŇ HL. N.).....	24
26. 10. 2016	REGIOJET PO KRITICE SLÍBIL NASADIT NA SLOVENSKU NOVOU VELKOKAPACITNÍ SOUPRAVU (BRATISLAVA – KOMÁRNO)	24
26. 10. 2016	ARRIVA NA KOLEJÍCH ROSTE: POŠLE VLAKY DO NITRY A NA ŠUMAVU (PRAHA – NITRA/NOVÁ PEC)	25
27. 10. 2016	RYCHLOSTNÍ TRATĚ BY MOHLY BÝT FINANCOVÁNY ZE SOUKROMÝCH PENĚZ	25
27. 10. 2016	SASKO CHCE URYCHLIT VÝSTAVBU NOVÉ ŽELEZNICE Z DRÁŽĐAN DO PRAHY	26
31. 10. 2016	ČD MIKROSKOPICKY ZDRAŽÍ, SENIOŘI MUSÍ VYMĚNIT KVŮLI SLEVĚ PRŮKAZY	26

01. 10. 2016 Obří tendr na železnici opět začíná. Podmínky jdou proti původnímu vítězi (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-opet-soutezi-stavbu-hostivar-hlavni-nadrazi-fvk/eko-doprava.aspx?c=A160930_154614_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty vypsalu znovu zakázku na modernizaci tratě mezi nádražím Praha-Hostivař a vinohradskými tunely. Největší soutěž letošního roku na železnici ale upravila tak, že se do ní vítěz zrušené soutěže nemůže přihlásit. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zakázku za 3,6 miliardy vypsalu na poslední chvíli ještě podle platnosti stávajícího zákona o veřejných zakázkách, od 1. října platí nový. Zatímco odhadovaná cena zůstala stejná, podmínky jsou jiné. „Nejdůležitější změny jsou pro odstranění předchozí nejasností. Tedy je stanoven požadavek na zajištění vybraných prací a dodávek hlavním zhotovitelem a stanovena tomu odpovídající část kvalifikace, která musí být prokázána hlavním zhotovitelem. Na prokázání zajištění subdodavatelských vztahů je nutné před podpisem smlouvy o dílo doložit smlouvy se subdodavateli,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Původní vítěz mimo hru

S novými podmínkami má ale problém firma Chládek a Tintěra Litoměřice. Tu doporučila po dlouhém zkoumání hodnotící komise jako vítěze původní soutěže, když nabídla, že zakázku postaví za 3,4 miliardy. Ostatní zájemci byli výrazně nad rozpočtovou cenou. Chládek a Tintěra Litoměřice se ještě snaží rozhodnutí zvrátit u antimonopolního úřadu, SŽDC si nechala v nové soutěži zadní vrátka pro případ, že by ji ÚOHS přikázal uzavřít smlouvu s původním vítězem.

Podle obchodního ředitele Chládky a Tintěry Litoměřice Pavla Stoulila jsou nové podmínky namířené proti nim. „Většina personálu musí mít zkušenost se stavbou nad 540 milionů. Je to hranice, kterou těsně nesplňujeme,“ říká Stoulil. Původně byla tato hranice pouze pro pozici stavbyvedoucího, tu firma splňuje. Přísnější je také možnost prokázání kvalifikace prostřednictvím subdodavatele, osm základních mostů musí stavět přímo vítěz soutěže. Zvýšené jsou taky požadavky na pojištění, jistoty a minimální obraty. Zákon o veřejných zakázkách umožňuje při novém vyhlášení soutěže změnit kvalifikační kritéria. „V případě, že však předchází řízení bylo zrušeno z důvodu nemožnosti učinit jednoznačný závěr o posouzení kvalifikace uchazečů, pak by v novém vyhlášení mělo být upřesnění a rozepsání kvalifikace, nikoliv rozšíření tak, aby vznikla nemožnost přihlásit se do nové soutěže původním dodavatelům,“ říká Lucie Moravčíková, vedoucí právního oddělení společnosti Otidea zabývající se veřejnými zakázkami. Podle Stoulila zatím není jasné, zda se do nové soutěže přihlásí, čekají na výsledek řízení u ÚOHS. Pokud neuspějí, nejspíše budou muset vytvořit sdružení firem.

04. 10. 2016 Slovenský dopravce obnoví vlaky na trati, kde jezdí Regiojet. Jančura pohrozil odchodem (ZSSK, Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovensky-dpravce-obnovi-vlaky-na-trati-kde-jezdi-regiojet-jancura-pohrozil-odchodem-1323399>)

Slovenský státní železniční dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) v prosinci obnoví provoz vlaků vyšší kategorie InterCity (IC) mezi Bratislavou a Košicemi. Prohlásil to ministr dopravy Árpád Érsek. ZSSK tyto spoje zrušila letos v lednu po více než roce od vstupu českého dopravce RegioJet na zmiňovanou nejvytíženější slovenskou železniční trať. RegioJet v reakci na oznámení ministerstva dopravy pohrozil svým odchodem z tratě. "Zkušenosti od zastavení IC vlaků ukázaly, že po takovémto produktu je poptávka, a proto jsme se rozhodli obnovit IC vlaky na komerčním základě," uvedl Érsek. Dodal, že úkolem ZSSK bude dostat do zisku provoz IC vlaků, které budou jezdit dvakrát denně v obou směrech. V minulosti byly IC vlaky ztrátové. ZSSK i po zrušení IC vlaků provozuje mezi Bratislavou a Košicemi státem dotované rychlíky, ve kterých mohou děti, studenti a senioři jezdit zdarma. Jízda tímto typem vlaků ale trvá déle než bývalými soupravami IC nebo vlaky RegioJetu.

Jančura: Trať není pro více dopravců

RegioJet rozhodnutí slovenského ministerstva kritizoval. Podle něj vzhledem k bezplatnému cestování vybraných skupin pasažérů v rychlících nemůže na zmiňované trati fungovat se ziskem více komerčních vlaků. "Pokud by ale stát dopustil nebo dokonce nařídil ZSSK postup, který povede k poškozování podnikání RegioJetu a dalších dopravců, kteří si musí na svůj provoz vydělat, v takovém případě RegioJet z trasy Bratislava – Košice odejde," uvedl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj

v prohlášení, které poskytl ČTK. Na provoz IC vlaků ZSSK ani v minulosti nepobírala dotace. Na vlastní komerční riziko přepravuje cestující mezi Bratislavou a Košicemi také RegioJet, který v srpnu na této trati zdražil nejnižší jízdné. Po vstupu RegioJetu na trať ZSSK jízdné v IC vlacích zlevnila.

Obnovení vlaků IC prosazovala nacionalistická Slovenská národná strana (SNS), která je součástí koaliční vlády premiéra Roberta Fica. Předseda SNS a nynější šéf slovenské sněmovny Andrej Danko se před březnovými volbami ostře ohradil vůči podnikání RegioJetu na Slovensku s odůvodněním, že nejde o slovenskou firmu. Postup ZSSK při provozu IC vlaků prověřoval na podnět RegioJetu slovenský antimonopolní úřad (PMÚ). Úřad letos v létě oznámil, že ZSSK nezneužila svého dominantního postavení na trhu formou podnákladových cen.

04. 10. 2016 České dráhy mění plány, místo pronájmu si lokomotivy raději koupí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-koupi-posunovaci-lokomotivy-fpa-eko-doprava.aspx?c=A161004_075217_eko-doprava_suj)

České dráhy zrušily soutěž na dlouhodobý pronájem posunovacích lokomotiv. Důvod je jediný: mimořádně nízké úroky, kvůli kterým je levnější lokomotivy teď koupit. V původní soutěži chtěly České dráhy pronájem deseti lokomotiv na deset let, předpokládaná hodnota zakázky byla 210 milionů korun. Místo toho se České dráhy rozhodly, že si nové stroje koupí: nová zakázka počítá s tím, že za 12 lokomotiv utratí celkem 240 milionů korun. Důvod je jednoduchý: cena peněz. Úroky jsou nyní tak nízké, že se Českým drahám vyplatí lokomotivy raději koupit. Navíc aktuálně České dráhy mají přebytek peněz na účtech: vydaly nové dluhopisy, ale některé starší dluhy nejde ještě splatit. Proto už půjčily například peníze ČD Cargo na nákup lokomotiv a proto teď také raději koupí vlastní lokomotivy. Jde o dvounápravové motorové lokomotivy určené hlavně pro posun a lehkou traťovou službu s maximální rychlostí 60 km/h. Nahradit mají starší lokomotivy řady 714, které vznikly v letech 1992 až 1997 modernizací starších lokomotiv řady 735 ze 70. let. „Tyto lokomotivy jsou na hranici životnosti a vyžádaly by si rozsáhlejší opravy a modernizaci. Cílem nákupu nových lokomotiv je snížit provozní náklady na posun ve významných lokalitách, kde se řada 714 využívá, lehčí a úspornější lokomotivou,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. České dráhy v minulých měsících testovaly stroje těchto parametrů v několika lokalitách a pro posun s lehčími osobními soupravami se osvědčily.

06. 10. 2016 Efekt rozkopené D1: za pět let jezdí vlakem dvakrát více lidí (Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cestovani-praha-brno-dalnice-d1-radeji-vlakem-fml-eko-doprava.aspx?c=A161005_201248_eko-doprava_rych)

Českým drahám se díky nechvalně známé dálnici D1 podařilo přetáhnout cestující z osobních automobilů do vlaků. Důvodem jsou zejména několik let trvající opravy dálnice, tvořící se kolony a také lepší vlakové soupravy, které na trati mezi Prahou a Brnem jezdí. Počet cestujících mezi Prahou a jižní Moravou se podle údajů Ročenky dopravy, kterou vydává pravidelně ministerstvo dopravy, za posledních pět let více než zdvojnásobil. Ročně každým směrem cestuje více než půl milionu lidí. Tempo růstu přitom zrychluje, loni meziročně přibyla ve vlacích pětina cestujících. Jde o jediná oficiální čísla o počtech lidí ve vlaku na této trase, České dráhy podrobnější údaje neuvádějí.

Důvodů k rostoucí oblíbenosti vlaků je více, některé jsou zásluhou Českých drah, jiné má na svědomí Ředitelství silnic a dálnic. Cestování mezi dvěma největšími městy České republiky je ruleta: někdy řidiči těch zhruba 200 kilometrů přejedou bez větších problémů, jindy tráví na cestě hodiny v kolonách. „Mezi Brnem a Prahou jsme dokázali cestující získat a udržet díky nasazení nejmodernějších vlaků včetně railjetů a interpanterů a nastavení vysoké úrovně služeb. Investovali jsme i do zavedení půlhodinového taktu ve špičce,“ říká mluvčí Českých drah Radek Joklík. „Toho se dnes snaží využít konkurenční dopravci a usilují o převzetí části námi zavedených spojů,“ naráží Joklík na plány soukromého RegioJetu, který chce od prosince provozovat až osm spojů denně. Stát díky nárůstu cestujících doplácí na ztráty Českých drah na této trase mnohem méně než v minulosti. Zda si na sebe vlaky z Prahy do Brna vydělají, však není jasné. Platba za ně je součástí balíku za všechny dálkové vlaky na trase Děčín – Praha – Břeclav, přičemž zejména okrajové úseky mohou prodělávat. Případný zisk z hlavní trasy by tak pouze snižoval celkovou ztrátu.

Pohodlná cesta

Cestující dnes mají na trase mezi Prahou a Brnem jistotu, že pravidelně jezdí moderní, kvalitně vybavený vlak. Zároveň s tím se zkrátila doba cestování díky rozsáhlým modernizacím koridoru. Ještě

v roce 2010 jel vlak z Prahy do Brna dvě hodiny a 43 minut, dnes jede o třináct minut rychleji. Podle jízdního řádu mu tak cesta trvá stejně jako autobusu jedoucímu kratší vzdáleností po D1. Na autobusové trase dominuje RegioJet. Podle mluvčího Aleše Ondrůje zůstává dlouhodobě počet cestujících mezi Brnem a Prahou stejný a pohybuje se kolem milionu ročně. „Je to naše hlavní trasa, kde aktuálně nerosteme ani neklesáme. Vlaky přitáhly hlavně cestující z aut,“ míní Ondrůj. Vlaky dnes kapacitně často nestíhají, proto se chystá v prosinci se změnou jízdních řádů další navýšení spojů a nasazení nových vlaků. České dráhy například opravují patrové vozy, které plánují uvést do provozu na tratích okolo Prahy už od prosince.

06. 10. 2016 Správa železnic ukončí spolupráci s Grandi Stazioni (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/sprava-zeleznic-ukonci-spolupraci-s-grandi-stazioni/1400781>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ukončí spolupráci se společností Grandi Stazioni, která má v nájmu pražské hlavní nádraží. Správce železnic už společnost vyzval, aby mu prostory hlavního nádraží předala. ČTK to dnes řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podle Grandi Stazioni ale jednání o prodloužení smlouvy pokračují. Prodloužení nájmu by podle správy železnic bylo v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách. Grandi Stazioni měla památkově chráněnou budovu zrekonstruovat, což ve stanoveném termínu neučinila. Smlouva o nájmu vyprší k 16. říjnu. "Výzvu k vyklizení prostor Grandi Stazioni obdržela, jednání o prodloužení smlouvy nicméně pokračují dál," řekl ČTK mluvčí firmy Martin Hamšík. Společnost doufá, že nakonec k dohodě se správou železnic dospěje. Firma měla po zrekonstruování nádraží získat právo na dalších 30 let, kdy by mohla prostory nádraží využívat a pronajímat dalším nájemcům. Podle Šubové nyní SŽDC podobně jako Grandi Stazioni osloví ostatní nájemce a bude s nimi jednat o podmínkách dalšího pronájmu. Jednoznačným cílem je zachovat spolupráci a projednat náležité smluvní vztahy, uvedla mluvčí. Dodala, že chystané změny nebudou mít dopad na provoz železniční dopravy na největším pražském nádraží.

Do sporu mezi Grandi Stazioni a SŽDC, která je podřízenou organizací ministerstva dopravy, se začátkem týdne vložil ministr dopravy Dan Ťok. Řekl, že není zastáncem ostrých řešení, nicméně že nevidí ze strany Grandi Stazioni zásadní kroky, které by dokazovaly, že chce zpoždění v rekonstrukci nádraží skutečně řešit. "Je prostě potřeba trvat na tom, že ČR je právní stát, platí tady smlouvy, platí tady zákony, ty smlouvy se dodržují. Nedodržování smluv prostě občas vede k jejímu vypovězení," uvedl Ťok v diskusním pořadu Rozstřel. "Společnost Grandi Stazioni uzavřela smlouvu se společností České dráhy v roce 2003. Měla tedy dostatek času dokončit rekonstrukci Hlavního nádraží v Praze," doplnila Šubová. Původně měla být rekonstrukce hotová do roku 2013, dřívější majitel, České dráhy, ale firmě termín prodloužily o tři roky do poloviny letošního října.

Už před týdnem Grandi Stazioni vyzvala SŽDC, aby jí dodatkem termín pro dokončení oprav hlavního nádraží o dva roky prodloužila. Společnost tehdy uvedla, že do rekonstrukce budovy investovala 1,2 miliardy korun, které bude spolu s ušlým ziskem z dalších let nájmu požadovat zpět po SŽDC. "Společnost Grandi Stazioni vyjadřuje přesvědčení, že bude nalezena shoda na základním postupu a že nebude muset dojít k akceleračnímu řízení a iniciaci soudních řízení, včetně přenesení sporu na mezinárodní úroveň," uvedla firma.

Podle SŽDC by případný spor s Grandi Stazioni měly řešit české soudy, což je uvedeno i v původní smlouvě. Grandi Stazioni doposud opravila původní odjezdovou halu, ve které vznikla řada obchodů a centrální část vnitřku památkově chráněné Fantovy budovy s kavárnou, kterou pronajala kavárenskému řetězci z Indie Café Coffee Day. Zbývá tak rekonstrukce bočních traktů budovy a vnější fasáda, na které společnost začala pracovat letos na jaře. Společnost do letošního června většinou vlastnila italské dráhy. Nově firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. Předloni česká pobočka Grandi Stazioni hospodařila se ziskem 54 milionů korun při výnosech přesahujících 144 milionů korun.

Opravy Hlavního nádraží v Praze musí podle památkářů pokračovat

Historická budova Hlavního nádraží v Praze není podle památkářů v havarijním stavu. Některé její prvky ale zchátralé jsou, a pokud se dále nebudou udržovat, hrozí jim zánik. Případná změna nájemce by ale podle nich mohla ohrozit už rozjednané další opravy. ČTK to dnes řekla Andrea Holasová z pražského pracoviště Národního památkového ústavu (NPÚ). Nádraží opravuje společnost Grandi Stazioni, která ho má v nájmu. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ale dnes uvedla, že smlouvu o nájmu ukončí, protože firma pravděpodobně nedodrží termín, do něhož měla být památkově chráněná budova opravená. Smlouva o nájmu vyprší k 16. říjnu. Firma požaduje prodloužení smlouvy a uvedla, že do rekonstrukce investovala 1,2 miliardy korun, které bude spolu s ušlým ziskem z dalších let nájmu požadovat zpět po SŽDC.

Společnost Grandi Stazioni prostory nádraží opravuje od prosince 2006. Ve vstupní hale, tedy v budově z druhé poloviny 20. století, vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory, výtahy a řadu obchodů. Výměnou za rekonstrukci nádraží získala od Českých drah možnost budovu komerčně využívat po dobu 30 let. Loni na jaře požádala o prodloužení lhůty na obnovu secesní budovy od architekta Josefa Fanty, která měla být dokončena právě letos v říjnu. V prostoru pod kupolí historické budovy opravila a znovuzprovoznila Fantovu kavárnu. Zbývá tak rekonstrukce bočních traktů budovy a vnější fasáda, na které společnost začala pracovat letos na jaře.

Holasová dnes uvedla, že dosavadní komunikace NPÚ s investorem byla velmi dobrá a korektní. Historická budova nádraží je podle ní v pořádku co do konstrukce budovy. Nejohroženější podle ní je štuková a kamenná výzdoba, římsy a další měkké dekorativní části na čelní fasádě obrácené k magistrále, zejména obou bočních křídel. Jsou nejzanedbanější na rozdíl od hlavní centrální části, kde se ve veřejných prostorech už léta postupně pečlivě rekonstruují a restaurují hodnotné prvky, omítky, štuky, okenní a dveřní výplně a vnitřní vybavení. "Také na fasádě centrální části se hodně pokročilo, podařilo se zastavit zatékání do věží," uvedla. Opravy naléhavě potřebují boční křídla a jejich neveřejné prostory, zvláště ředitelské kanceláře v patrech a omítky a štuky v přízemí. Dekor na každé budově "padá" nejdříve a špatně se nahrazuje - pokud se zničí, lze ho nahradit jen replikami. To je první fáze chátření památky, po obnažení samotných nosných konstrukcí začnou chátrat i ty. "Je třeba zakročit ve chvíli, kdy ještě je možné zmíněné prvky opravit, ne čekat na havarijní stav," uzavřela Holasová.

06. 10. 2016 Grandi Stazioni odchází neslavně, přesto hlavní nádraží proměnila velmi výrazně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1929395-grand-stazioni-odchazi-neslavne-presto-hlavni-nadrazi-promenila-velmi-vyrazne>)

Hlavní nádraží přišlo o svého provozovatele. Firma Grandi Stazioni sice proměnila někdejší potměšlou odbavovací halu v prosvětlený prostor plný obchodů, ale s další fází opravy váhala. Nakonec kvůli tomu přišla o slíbený třicetiletý pronájem nádraží. Zásahu na zásadní proměně, kterou postřehne a většinou i ocení každý cestující, jí však upřít nelze.

Jedna z nákupních pasáží v centru Prahy se od těch ostatních trochu liší. Občas zazní gong a hlášení, který vlak a v kolik hodin odjede od kterého nástupiště. Jinak však je ostatním takovým pasážím vcelku podobná – prodává se zde jídlo, knihy, boty, oděvy i hračky. A také jízdenky na vlak.



Před deseti lety se v nové odbavovací hale pražského hlavního nádraží prodávaly jízdenky, dokonce se k pokladnám dalo dostat snáze než dnes. Tím ale podobnost končí. Spíše než nákupní pasáž připomínalo nádraží podivné tržiště kombinované s nocležistěm pro bezdomovce. Kromě bezdomovců, kteří často šířili pronikavý zápach, obývala prostornou, ale prakticky prázdnou halu také hejna holubů. Kdo delší dobu vyčkával – například než na odjezdové tabuli naskočilo číslo nástupiště – se v lepším případě dočkal neodbytných žádostí o příspěvek na víno, v horším případě přímého zásahu od prolétajícího holuba.

Proměna je zásadní, i když je třeba přiznat, že v současné podobě nová odbavovací hala nejspíše nespĺňuje představy svých architektů. Souvislé rozlehlé prostory narušily a natrvalo rozdělily příčky, které ohraničují obchody. Původní podobu si zachovala charakteristická světla ve spodní, v menší míře i horní části haly, na původních místech zůstaly také dvě velké odjezdové tabule, ačkoli už nejde o původní mechanická zařízení.

Dvě zásadní změny za 145 let

Stanice, která od roku 1990 nese název Praha hlavní nádraží, nádraží prezidenta Wilsona, svou podobu během 145 let existence naprosto změnila hned dvakrát. Poprvé to bylo po roce 1901, kdy již šlo o nejdůležitější nádraží ve městě a původní novorenesanční odbavovací budova byla příliš malá. Vznikla proto nová majestátní secesní budova od Josefa Fanty, kterou cestující procházeli dalších 70 let. Potom se však museli přesunout o patro níž. Z ulice Vítězného února (předtím i poté Wilsonovy), odkud se do budovy vstupovalo, se stala de facto autostráda. Nová odbavovací hala vznikla pod ní, stavba začala v červnu 1972 a její slavnostní otevření proběhlo 1. července 1977. Vrchním architektem byl Josef Danda, spolupracovali s ním Jan Bočan a manželé Šrámkovi.

Oldřich Ševčík a Ondřej Beneš v knize Architektura 60. let charakterizují původní podobu haly takto: „Dvoupodlažní prostor o celkové ploše 18 200 m², horní část haly zaujímá plochu 4 500 m² a výšku 4 m.“ Z architektonického hlediska šlo bezpochyby o zajímavý a kvalitní počín. Mohutné prostory ovšem zaplňovaly vlastně jen vstupy do metra, pokladny (na úrovni, kde jsou dnes obchody),

úschovna zavazadel ukrytá za nimi a v horním podlaží informace a sociální zařízení. Relativní prázdnota snad v 70. letech nevalila vzhledem k estetickému významu, jenomže po revoluci si takové prázdny prostory neporozuměly s novou dobou. Československé dráhy, po nich státní České dráhy a nakonec i akciové České dráhy, kterým budova patřila až do letošního léta, dovnitř vpustily drobné podnikatele a hala se proměnila prakticky ve vetešnictví. Mezi stánky se všim možným a cestujícími se proplétali jednak již zmínění bezdomovci (a holubi), jednak prostitutky, jejichž vyhlášeným střediskem byla Fantova kavárna. Rozlehlá hala, do níž se přirozenou cestou dostávalo jen velmi málo světla, nebyla nijak zvlášť prosvětlená, a tak místo úcty z moderní, ale majestátní „železniční katedrály“ přepadaly procházející cestující spíše obavy a snaha dostat se co nejdříve do vlaku.

Vznik nové odbavovací haly také znamenal podstatné omezení provozu kdysi moderní a kapacitní Fantovy budovy. Publikace Praha a železnice od Milana Poláka naznačuje, že po stanovení konečné trasy Severojižní magistrály byla ohrožena sama existence budovy – podobně jako magistrála později „smetla“ bývalé těšnovské nádraží. „Naštěstí se v té době stala půvabná secesní budova nádraží památkově chráněnou, takže projektanti ji jednoduše zbourat nemohli,“ podotýká však.

Opravit a 30 let provozovat

Václav Haas v publikaci 20 let železnice v Pražské integrované dopravě dává rekonstrukci prostor pro cestující do souvislosti s předchozími úpravami hlavního nádraží, které začaly již v roce 1990, a následující stavbu nové provozní budovy a rekonstrukci kolejiště ve východní části, kde vznikla nástupiště číslo pět až sedm. Připomeňme, že ještě předtím vznikl třetí Vinohradský tunel. Po roce 2004 celková rekonstrukce nádraží pokračovala náhradou mostů přes Seifertovu ulici, v roce následujícím přestala fungovat spojka Hrabovka a začala stavba Nového spojení, které nahradilo dosavadní komplikované napojení hlavního nádraží na trať z České Třebové. V době, kdy bylo Nové spojení téměř hotové, začala také oprava západní části nádraží samotného.

České dráhy se s Grandi Stazioni dohodly na rekonstrukci celého hlavního nádraží, respektive části která jim patřila (to je nové odbavovací haly, Fantovy budovy a prvního nástupiště), v roce 2003. Dohoda počítala s tím, že společnost, jež provozuje několik stanic v Itálii, kompletně opraví části nádraží, které byly v majetku ČD, a potom je bude třicet let provozovat a pronajímat obchodní prostory. Druhá část o dlouhodobém pronájmu však nyní – po převodu nádražních budov na stát – padla. V prostorách pro cestující práce fakticky začaly koncem roku 2006. Stánky zmizely, místo nich nejprve vyrostl ve spodní části haly kvádr s butikem a knihkupectvím s kavárnou. Pokladny se (po nekomfortním mezičase stráveném v bočním výklenku) přesunuly dále od vchodu do prostor bývalé úschovny zavazadel, zásadně změnil svůj charakter z neosobních okének na moderní přepážky a na místě původních pokladen vznikly další obchody. Podobnou proměnou prošlo horní podlaží. V současnosti hale vévodí kromě ústřední odjezdové tabule dvojice šikmých pohyblivých chodníků a výtahů vedle nich. Rekonstruovanou novou odbavovací halu slavnostně otevřeli prezident České republiky a Itálie Václav Klaus a Giorgio Napolitano v dubnu 2011.

Proměnou prošly i další části nádraží, ovšem to již v režii Správy železniční dopravní cesty. Jednak vznikla nová nástupiště číslo dvě až čtyři, jejichž hrana se zvýšila na 550 milimetrů, zmizely stánky s občerstvením a nahradily je elektronické informační tabule. Podchody pod nástupiště se výrazně rozšířily a v posledních letech začala také oprava a čištění zastřešení nástupišť. Opomenout nelze ani změnu informačního systému, se kterou ruku v ruce šla změna hlasu, který v automatizovaném hlášení podává informace o odjezdech a příjezdech vlaků. Zatímco do jara 2008 „hlásil“ Václav Knop, poté jeho roli převzal hlas brněnské herečky Danuše Hostinské Klichové, známý mezi železničními příznivci také jako „Andula“.

Fantova budova na pokračí zájmu

Pro další osud nádraží však byla zásadní oprava Fantovy budovy. Ta tvoří od 70. let odlehlý ostrůvek mezi kolejištěm a magistrálou, což jednak znevažuje její dopravní význam (v současnosti slouží vlastně jen jako průchod pro cestující, kteří přestupují na autobusy, jež odtud jezdí na letiště či do Norimberku), jednak zhoršuje její stav, protože fasáda je vystavena ohromným emisím od desetitisíců projíždějících aut. Léta chátrala, a to zvenku, ale i zevnitř. Cestující v ní mohli navštívit Fantovu kavárnu, která tehdy měla poněkud pochybnou pověst, několik salonků, jež však byly přístupné pouze příležitostně, a mohutný bazar s oděvy. Ten sice již dávno zmizel, Grandi Stazioni se však k opravě historické secesní budovy nemělo, byť smlouva s ČD počítala s tím, že začne záhy po dokončení prací v nové hale. Ve skutečnosti se však rekonstrukce dočkala pouze ústřední část interiéru s Fantovou kavárnou a teprve letos na jaře začaly první práce na fasádě. Bylo však zřejmé, že se k tomu Grandi Stazioni odhodlala v době, kdy jí už evidentně teklo do bot. S prázdnotou by odejít neměla. Ředitel společnosti Andrea Odoardi řekl ve středečním rozhovoru pro server Ihned.cz, že by místo dlouhodobého pronájmu měla dostat miliardu korun, o které je ochotná se se státem, popřípadě i Českými drahami, soudit.

07. 10. 2016 Stavba nové karlovarské nádražní budovy nabírá další zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/stavba-nadrazni-budovy-horni-nadrazi-karlovy-vary-doprava-pa6-vary-zpravy.aspx?c=A161007_2277647_vary-zpravy_ba)

Nepříjemnou finanční dohru může mít pro společnost Skanska další oddálení termínu dokončení nové nádražní budovy v Karlových Varech. Hotovo přitom mělo být původně už v květnu, pak se termín posunul na říjen. Už dnes je ale jisté, že společnost nestihne stavbu dokončit včas. Cestujícím na horním nádraží tak hrozí už druhá zima v provizorních podmínkách. Jak velké zpoždění stavba nabere, si zatím nikdo netroufá odhadnout. Je to přitom už druhý odklad termínu dokončení stavby. Podle úplně původního záměru měla být stavba hotová už v květnu letošního roku. „O termínu dokončení jednáme se zástupci investora a generálního projektanta. Více budeme vědět po nejbližším kontrolním dnu,“ uvedl Ondřej Svatoň, mluvčí společnosti Skanska, která halu staví. V obdobném duchu se vyjádřil i Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem projektu. „Příští týden se na stavbě uskuteční kontrolní den, na němž by měla padnout rozhodnutí o novém termínu ukončení stavby,“ konstatoval Illiaš. Naznačil rovněž, že pro společnost Skanska může mít zdržení stavby nepříjemnou finanční dohru. V rámci kontrolního dne se totiž podle Illiaše bude jednat i o možné penalizaci zhotovitele. Co je příčinou aktuálního prodlení, ani jeden z mluvčích neřekl.



Se zpožděním stavby se do skluzu dostanou i další práce

Nepříjemné zdržení před finišem stavby není jedinou komplikací, kterou musel v uplynulém roce a půl investor se zhotovitelem řešit. První, byť krátkou pauzu si stavbaři dali ještě před demolicí provizorního nádraží. Magistrát tehdy požádal, zda by demoliční práce nemohly počkat až po filmovém festivalu. Druhá komplikace, která zapříčinila pětiměsíční posun termínu dokončení stavby, vyšla najevo po demolici. Tehdy zhotovitel zjistil, že podloží na staveništi je komplikovanější, než se původně předpokládalo. Celý projekt založení nové budovy tak museli stavbaři přepracovat.

Se zpožděním stavby se do skluzu dostanou i další práce, které přímo navazují na stavbu výpravní budovy. Ty se dotknou i města Karlovy Vary, jehož podíl na nové železniční stanici spočívá ve vybudování nové lávky na sídliště Růžový Vrch. „Každý průtah je samozřejmě nepříjemný. Ale u horního nádraží trvalo tolik let, než jeho stavba vůbec začala, že jsme především rádi, že práce vůbec začaly,“ konstatoval Jan Kopál, mluvčí karlovarského magistrátu. Podle náměstka primátora Čestmíra Bruštíka další odklad dokončení stavby zásadní problém není. „V pondělí otevíráme obálky s nabídkami zájemců o stavbu lávky, v úterý bude jasno, kdo ji udělá. Případný posun termínu nemusí nutně znamenat komplikaci. Firma si lávku postaví na zemi, pak ji jeřábem usadí nad kolejiště. A je jedno, kdy to bude,“ konstatoval náměstek.

Horní nádraží

Nová výpravní budova karlovarského nádraží nahradí provizorium, které v lázeňské metropoli fungovalo 70 let. Realizace stavby podle návrhu architekta Petra Franty vyjde přibližně na 96 milionů korun. Část peněz SŽDC získá z evropského operačního programu doprava, další prostředky na modernizaci poskytl Státní fond dopravní infrastruktury.

11. 10. 2016 ČD Cargo zkompletovalo flotilu nových lokomotiv, převzalo poslední Vectron (řada 383)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-zkompletovalo-flotilu-novych-lokomotiv-prevzalo-posledni-vectron-1323732>)

Poslední z pěti objednaných strojů převzalo ČD Cargo v továrně v německém Allachu. Stroj se teď bude zkoušet v tuzemsku a získá konečný vnější vzhled. Nákup vectronů za více než půl miliardy je vůbec první akvizicí nových lokomotiv od vzniku společnosti ČD Cargo. Firma si původně na nákup chtěla vzít úvěr, nakonec jí ale půjčily mateřské České dráhy, které sedí na přebytcích z miliardové emise dluhopisů a získaly také peníze za převod nádraží. „Nasazení lokomotivy do pravidelného provozu je plánováno na druhou polovinu měsíce října,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. ČD Cargo chce novými stroji především posílit svou pozici na dálkových transevropských linkách, neboť siemensovské stroje mohou jezdit pod několika napájecími a zabezpečovacími systémy. Vectron například nedávno vezl automobily Škoda do distribučního



centra v rumunském Curtici. „Nejčastěji je lze zastihnout na autovlácích mezi Devínskou Novou Vsí na Slovensku a Falkenbergem v Německu,“ doplnil Štáhlavský. Siemens se s vectrony na českém trhu úspěšně uhnízdil. Ve svém parku je má i LokoTrain ze skupiny EPH či RegioJet podnikatele Radima Jančury.

Na všechny trati

Přednost lokomotiv Vectron od Siemense spočívá v tom, že mohou jezdit pod několika napájecími a zabezpečovacími systémy. Může tedy jezdit po celé Evropě.

12. 10. 2016 Vláda odpustila správě železnic dluh 1,3 miliardy korun (SŽDC)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlada-odpustila-sprave-zeleznic-dluh-1-3-miliardy-korun/1403252>)

Vláda schválila odpuštění části dluhu Státní správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Vyplývá to z informací zveřejněných dnes Úřadem vlády ČR. Prominutí dluhu je o každoroční účetní operaci, letos jde o částku 1,3 miliardy korun. Jde o formální účetní operaci, která nemá dopad na hospodaření správce kolejí. SŽDC dluhy zdědila při svém vzniku v lednu 2003. Celkové závazky z dlouhodobých úvěrových smluv tehdy činily přes 60 miliard korun. Peníze si půjčil stát na výstavbu železničních koridorů a obnovu vlaků Českých drah. Stát také peníze splácí, formálně však figurují v účetnictví SŽDC jako závazek vůči státnímu rozpočtu. Proto je vláda od roku 2005 každoročně umazává. Nároková částka zahrnuje všechny závazky za bankovní úvěry uhrazené ministerstvem financí za rok 2015 a do konce července roku 2016. Pravidelné umořování dluhu je podle ministerstva dopravy nezbytné k tomu, aby mohla být SŽDC považována za bezdlužnou a mohla čerpat peníze z evropských fondů. Do loňska stát drahám prominul více než 53 miliard Kč. Splácení dlužné částky by mělo pokračovat do roku 2020.

13. 10. 2016 České dráhy zdraží režijkářům 1. třídu o 60 %, zaplatí i v railjetech

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zmeny-rezijek-2016-029-eko-doprava.aspx?c=A161012_143620_eko-doprava_suj)

České dráhy po delší době upraví podmínky, za kterých mohou cestovat majitelé režijních průkazek opravňujících k neomezenému cestování po železnici. Změna se týká jen těch, kteří mají nárok jezdit zdarma i první třídou. Od prosince se doplatek za první třídu zvýší ze 4 990 korun na 7 990, cena tak stoupne o 60 %. Nově navíc budou muset platit tito cestující i nejméně 70 korun za místenku v jednotkách railjet, dosud ji musí platit jen v pendolinech. Vyplývá to z návrhu, který na svých stránkách zveřejnilo Odborové sdružení železničářů. Odboráři se zatím k návrhu nevyjádřili. České dráhy potvrdily, že zdražení plánují. „V současné době se jedná zatím o návrh, který bude s odbory teprve projednán,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Zdůraznil, že jde o režijky, nikoliv jízdné pro běžné cestující. Ceny jízdného na nový jízdní řád zveřejní České dráhy během listopadu.

Nárok na režijní jízdenku do první třídy nemá každý majitel, jde většinou o železničáře, kteří jsou nebo byli na vyšším manažerském postu. České dráhy nechtějí uvést, kolik lidí takové oprávnění má. Režijní jízdenky má v Česku kolem sto tisíc lidí. České dráhy je musí ze zákona poskytovat i zaměstnancům jiných organizací, například Správě železniční dopravní cesty a jejich rodinným příslušníkům. Čím dál častěji se tak mluví o jejich omezení.

13. 10. 2016 Železniční stanice Horažďovice předměstí prošla výraznou proměnou

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

Správa železniční dopravní cesty zrekonstruovala železniční stanici Horažďovice předměstí, která leží na částečně dvoukolejně trati z Českých Budějovic do Plzně. Hlavním přínosem projektu je především zvýšení bezpečnosti drážní dopravy v tomto úseku a zajištění vyššího komfortu pro cestující. V rámci stavby bylo zřízeno nové ostrovní nástupiště, které je částečně zastřešeno, a boční nástupiště. Přístup na ostrovní nástupiště nyní zajišťuje podchod, z něhož je výstup zajištěn schodišti, rampami a výtahem. Došlo rovněž k rekonstrukci kolejových rozvětvení na obou koncích stanice a stávajících propustků. Na nástupiště byly přidány informační tabule. Čekárny a pokladny byly vybaveny monitory s aktuálními odjezdy vlaků. „Rekonstrukce železniční stanice Horažďovice předměstí byla už nezbytná, a proto zde již od loňského roku probíhaly rozsáhlé stavební práce. Věřím, že nám cestující odpustí dočasné nepohodlí, protože výsledek stojí za to. Mohou se těšit nejen na nový podchod

a nástupiště, ale také na pohodlnější a bezpečnější cestování,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Traťové zabezpečovací zařízení je automatické, volnost vlakové cesty je zjišťována pomocí počítačů náprav ve všech úsecích navazujících na stanici Horažďovice předměstí – do Střelských Hoštic, Pačejova a Horažďovic. Úpravou prošly také technologická budova, staniční zabezpečovací zařízení a místní kabelizace, dále technologické sítě pro propojení informačního zařízení, kamerových systémů a zabezpečení budov. Rovněž došlo k výstavbě nového anténního stožáru traťového rádiového systému (TRS).

Projekt je v souladu s globálním cílem prioritní osy 1 OPD, kterým je zlepšení železniční dopravy na transevropské síti TEN-T. Realizace projektu přinese především zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující, usnadnění jejich orientace a zkrácení docházkových vzdáleností. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí činily 638 463 047 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 501 890 884 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem byla společnost BERGER Bohemia a.s.

Název stavby	Rekonstrukce ŽST Horažďovice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	BERGER Bohemia a.s.
Termín zahájení	02/2015
Termín dokončení	10/2016
Celkové náklady stavby	638 463 047 Kč bez DPH
Plánovaný příspěvek EU	501 890 884 Kč

14. 10. 2016 Svátek pro železniční fandby. ČD vypraví retro expres s Kyklopem (26. října 2016, Praha – Ostrava)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-vypravi-specialni-retro-expres-drx-/eko-doprava.aspx?c=A161013_184127_eko-doprava_suj)

Prototyp nejrychlejší české diesellové lokomotivy se vrátí na koleje a sveze po dlouhé době cestující. České dráhy se rozhodly nasadit stroj na speciální retro soupravu mezi Prahou a Ostravou. Historický expres Ostravan pojedí jediný den: 26. října mezi Prahou a Ostravou. Dopravce chce jízdou připomenout letošní výročí 70 let od zahájení provozu vlaku Ostravan. České dráhy tak rozšíří nabídku svých převážně parních nostalgických vlaků i na „mladší“ dobu 70. a 80. let.

Speciální jízda vyjde cestující na 1 590 korun ve druhé třídě. To je sice výrazně více, než kolik dnes zaplatí za zpáteční jízdenku mezi Prahou a Ostravou, dopravce ale láká kromě jízdy historickou soupravou i na netradiční zážitky. Na cestující čekají rychlíkové vozy ze 70. let, v druhé třídě s koženkovými potahy, v první třídě s plyší. Ty nejsou pro cestující na některých trasách až takovou raritou, České dráhy tyto vozy stále používají, i když většinou už bez koženky, například na rychlících Praha – Luhačovice nebo Plzeň – Brno. Kromě dobových uniforem čeká cestující i retro nabídka v jídelním vozem: ke snídani si cestující mohou dát míchaná vejce na cibulce s pečivem nebo párek s hořčicí. Menu k večeři se skládá z krupicové polévky s vejcem, srbského žebírka s vařenou rýží a Metro dezertu.



Kyklop jezdil v čele Ostravanu při svých zkouškách v polovině 70. let, nikdy ale nebyl nasazen do pravidelného provozu. „Fanoušci železnice a techniky budou mít jedinečnou příležitost vrátit se v čase nejméně o 40 let a pořídit si unikátní fotografie s dobovým nádechem,“ dodal mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Souprava zajede až do areálu Dolní Vítkovice, kde budou mít cestující v ceně jízdenky také vstup do všech zdejších atrakcí. Ostravan vyjel mezi hlavním městem a Ostravou poprvé 6. května 1946, cesta tehdy trvala necelých pět hodin. Dnes pendolino cestu zvládne za 3 hodiny, průměrná rychlost tak stoupla ze 75 na 120 kilometrů v hodně.

16. 10. 2016 Hledá se hlídač české železnice. O post nového úředníka však není zájem (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/o-novy-post-dozorce-zeleznicni-cesty-nikdo-nestoji-fx9-/ekonomika.aspx?c=A161014_2279068_ekonomika_rts)

Česká železnice bude mít nového strážného. Šéf Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře bude řešit spory při rozdělování kolejí mezi jednotlivými dopravci. Ačkoli má nově jmenovaný dozorce začít úřadovat už příští rok, o místo zatím nikdo moc nestojí. Ať rozhodne Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jakkoliv, je jasné, že jeden ze dvou dopravců se bude cítit poškozený a bude verdikt hlasitě napadat. V jeden čas chtějí mezi Prahou a Brnem jezdit České dráhy a RegioJet a pro oba není na trati místo. SŽDC má rozhodnout, kdo dostane přednost. V budoucnu by měl takové spory řešit nový Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, jehož vznik už schválili poslanci a který musí mít Česko kvůli nařízením Evropské komise. Ale není jasné, kdo ho povede – najít totiž někoho odborně zdatného, kdo zná dobře právo na železnici, a přitom ho příliš netíží minulost zaměstnání ať už pro České dráhy, nebo soukromé dopravce, je těžké. Podle informací MF DNES už ministerstvo zkusilo oslovit několik adeptů, kteří by podmínky na předsedu splnili a byli by pro takovou práci vhodní, nicméně nabídku odmítli.

Úřad bude, adept se hledá

Do hledáčku se údajně dostal třeba někdejší manažer Českých drah Jiří Nálevka, který nyní pracuje pro Arrivu jako obchodní ředitel. „V minulosti jsem byl neformálně dotázán, zda bych neměl zájem se výběrového řízení na předsedu úřadu účastnit. V tento okamžik o účasti ve výběrovém řízení na předsedu úřadu neuvažuji,“ řekl Nálevka. Zatím neúspěšné je i přemlouvání některých vysoce postavených státních úředníků – přišli by totiž i o služební poměr. Nový úřad bude sice patřit k nejmenším v zemi, ale jeho vytvoření bude znamenat velký nápor práce, aby vůbec začal fungovat. Pod sebou by měl mít 15 až 25 úředníků, kteří mají přijít částečně z Drážního úřadu a Drážní inspekce. V minulosti padaly úvahy, že by spadal například pod Energetický regulační úřad nebo Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, nakonec však zvítězila varianta, že vznikne samostatná instituce.

Hlavní náplní by mělo být řešení sporů, zda nebyl některý dopravce poškozen při přidělování dopravní cesty. Ještě nedávno by takové spory nemusely být. Jenže dopravců přibylo, zejména na hlavní trase, a současně roste i nákladní doprava, a tak je čím dál obtížnější se na koridor vejít. Typickou ukázkou jsou tratě Praha – Brno nebo Praha – Ostrava. V boji o cestující směr Brno si RegioJet zažádal o kapacitu v časy některých spojů, kde dosud jezdí České dráhy. Ty se snaží všemožně jeho vstupu zabránit, neuspěly například už u soudu. Spor měl řešit Drážní úřad, ten se ho nakonec vzdal. Kdo trasy získá, není dva měsíce před platností nového jízdního řádu stále jasné.

Koleje i oblaka

Úřad přitom podle zákona nedostane do pravomocí jen železnici, ale má řešit i případné spory na letišti a také kontrolovat cenovou politiku majitelů infrastruktury, tedy v Česku hlavně Správu železniční dopravní cesty a Letiště Praha. Ministerstvo chce jméno nového šéfa přinést do vlády do konce roku a úřad má zahájit činnost v prvním pololetí roku 2017, dosud nemá ani sestavený rozpočet. Nového předsedu bude vybírat tříčlenná komise, kde má sedět zástupce ministerstva dopravy, Drážní inspekce a Drážního úřadu. Na ministerstvu se připravují i na variantu, že se nepřihlásí nikdo. Vybraný předseda bude jmenován na šest let a nebude pod služebním zákonem. Požadavky nejsou úplně malé – měl by mít nejméně 7 let praxe v oblasti působnosti úřadu a nejméně tři roky ve vedoucí funkci.

16. 10. 2016 Převod hlavního nádraží: SŽDC je připravena Italům zaplatit prostavěné náklady (Praha hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1937150-prevod-hlavniho-nadrazi-szdc-je-pripavena-italum-zaplatit-prostavene-naklady>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) měla v neděli odpoledne převzít od společnosti Grandi Stazioni pražské hlavní nádraží. Smlouva italské společnosti na pronájem prostor vyprší totiž v neděli o půlnoci. Jenže společnost Grandi Stazioni se odpolední schůzky nezúčastnila. Firma trvá na tom, že k ukončení spolupráce s ní nemá správa železnice zákonný důvod. Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský ale zdůraznil, že neúčast zástupců Grandi Stazioni na procesu převzetí nádraží nic nemění.

Smlouva italské společnosti na pronájem prostor vyprší o půlnoci. „Společnost Grandi Stazioni již v sobotu odpověděla na dopis SŽDC, vyzývající ke schůzce v neděli ve čtyři odpoledne na hlavním

nádraží, že k takovému jednání vzhledem k trvání smlouvy nevidíme žádné právní důvody," uvedl mluvčí Grandi Stazioni Martin Hamšík. Firma podle něho oznámí další postup v pondělí.

Hraje se o miliardovou kompenzaci

Grandi Stazioni již dříve uvedla, že pokud SŽDC společnost z objektu vypoví, bude požadovat 1,2 miliardy korun jako kompenzaci za rekonstrukci odbavovací haly a rovněž náhradu za ušlý zisk z dalších 30 let provozu nádraží. Právě o 30 let by se podle SŽDC měla smlouva s Grandi Stazioni automaticky prodloužit, kdyby společnost do nedělní půlnoci stihla zrekonstruovat nádraží včetně historické Fantovy budovy. Z ní ale společnost za 13 let zrekonstruovala jen vnitřek centrální části s takzvanou Fantovou kavárnou. Boční traktory včetně fasády památkově chráněného objektu dosud na opravy čekají. SŽDC v neděli reagovala, že je připravená společnosti Grandi Stazioni zaplatit částku, kterou prokazatelně na hlavním nádraží prostavěla. Uvedl to generální ředitel Pavel Surý. „Jsme připraveni firmě Grandi Stazioni uhradit technické zhodnocení majetku po odpisech," dodal ředitel. Konkrétní výši částky ale odmítl zveřejnit. SŽDC podle něj upřednostňuje mimosoudní dohodu, i když připustil, že zřejmě spor nakonec bude muset rozhodnout soud.

Provoz nádraží změna majitele neovlivní

Správa železnic minulý týden uvedla, že převzetí objektu provoz nádraží neovlivní a cestující jej nepoznají. Správu objektu má na starosti společnost ISS, se kterou už státní správce železnic o průběhu převzetí nádraží jednal. Zároveň SŽDC oslovila nájemníky, s nimiž chce jednat o prodloužení nájemních smluv. Vedení SŽDC podle náměstka Tomáše Drmoly nabídne všem 50 nájemcům nádraží uzavření nové nájemní smlouvy za stejných podmínek, jako mají Grandi Stazioni. „Již jsme kontaktovali 43 nájemců a budeme hovořit i se zbývajícími sedmi. Smlouvy budou uzavřeny na začátku příštího týdne," řekl v neděli.

Grandi Stazioni do letošního června většinově vlastnily italské dráhy. Nově firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. Předloni česká pobočka Grandi Stazioni hospodařila se ziskem 54 milionů korun při výnosech přesahujících 144 milionů korun.

17. 10. 2016 Pražské hlavní nádraží bude průchozí, podchod vyústí na Žižkově

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prazske-hlavni-nadrazi-bude-pruchozi-podchod-bude-ustit-na-zizkove-1fx/eko-doprava.aspx?c=A161016_203011_eko-doprava_suj)

Doba, kdy už si Pražané nebudou cestu z hlavního nádraží na Žižkov či Vinohrady zkracovat zakázanou cestou přes koleje, se zas o něco přiblížila. Do dvou let má začít stavba dlouho očekávaného podchodu. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už žádá o územní rozhodnutí na prodloužení podchodu pod hlavním nádražím, který dosud končí u posledního nástupiště. Začít stavět chce do roku 2018. „Cílem stavby je zajistit přímé pěší propojení z prostoru odbavovací haly hlavního nádraží směrem do obvodů městských částí Praha 2 a Praha 3," řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

K prodloužení si SŽDC vybrala podchod v nejsevernější části, z prostorových důvodů vyšel jako nejvhodnější varianta. Dosud hlavní nádraží průchozí není. Rada lidí si cestu mezi centrem a Žižkovem zkracuje nebezpečným přecházením kolejí v severní části nádraží a porušuje tak zákaz vstupu. Podle Ptačinského bude prodloužení podchodu řešeno tak, aby bylo možné v budoucnu rozšířit železniční stanice o ostrovní nástupiště v prostoru kolejí 32 a 34. Pěší by měli při cestách na Žižkov vycházet v Seifertově ulici, cesta na Vinohrady bude ústít do křížení ulic Španělské a Mánesovy. Chodník má vést také do Vinohradské ulice. Na konci podchodu plánuje společnost CR City administrativní komplex Churchill Square. Jde o společný podnik Českých drah, Sudop Group a kyperské společnosti WDHL. Sudop celý podchod pro SŽDC projektuje. SŽDC v rámci stavby počítá i se zhodnocením stávajícího orientačního systému a jeho doplněním, součástí zakázky je rekonstrukce eskalátorů na 5. – 7. nástupišti a oprava zastřešení.

17. 10. 2016 Správa železnic převzala nádraží bez účasti Grandi Stazioni (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/sprava-zeleznic-prevzala-nadrazi-bez-ucasti-grandi-stazioni/1405136>)

Zástupci společnosti Grandi Stazioni dnes opět nepřišli předat budovu pražského hlavního nádraží. Klíč od budovy tak ministru dopravy Danu Ťokovi (za ANO) předal šéf servisní společnosti ISS Jan Boháček. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je majitelem nádraží, vypršela nájemní smlouva s Grandi Stazioni (GS) o půlnoci z neděle na pondělí. To ale Grandi Stazioni odmítá

a trvá na tom, že nájemní smlouva dál trvá. Společnost proto nedorazila ani na nedělní schůzku se zástupci SŽDC. Grandi Stazioni od víkendu uváděla, že se k výzvě SŽDC na předání nádraží vyjádří během dneška. Dnes ale její mluvčí Martin Hamšík řekl, že společnost žádný komentář médiím poskytovat nebude. Podle ministra dopravy nepřítomnost lidí z Grandi Stazioni znamená, že si vlastní vinu uvědomují. Firma měla podle Ťoka 13 let na to, aby nádraží opravila, což se nestalo. Dnes se tak stává správcem nádraží správa železniční cesty, uvedl Ťok. SŽDC nedávno převzala od Českých drah přes tisíc nádraží, připomněl ministr. Je přesvědčen, že se i o pražské hlavní nádraží řádně postará.

Grandi Stazioni měla mít hlavní nádraží pronajaté na dalších 30 let, pokud by do letošního 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. Firma již dříve uvedla, že pokud SŽDC společnost z objektu vypoví, bude požadovat 1,2 miliardy korun jako kompenzaci za rekonstrukci odbavovací haly a rovněž náhradu za ušlý zisk z dalších let provozu nádraží. Podle mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové budou všichni nájemci od dnešního dne nájemné platit přímo správě železnic. Tím, že vypršela platnost smlouvy mezi SŽDC a Grandi Stazioni, vypršely i všechny nájemní smlouvy, uvedla mluvčí. Nové smlouvy budou sepsány v nejbližších dnech se zpětnou platností k 17. říjnu. Grandi Stazioni ovšem začala rozesílat výpovědi nájemcům. Podle serveru Lidovky.cz výzvu k vyklizení prostor dostal například prodejce Tchibo nebo společnost JLV provozující prodejnu potravin. Výzvu k vyklizení obchodu dostal rovněž prodejce léčiv Doktor Max. "Dostali jsme od Grandi Stazioni výpověď a nyní to řeší naše právní oddělení," řekl ČTK mluvčí lékáren Dr. Max Michal Petrov. Provoz lékárny v objektu nádraží se firma nechystá přerušit a poukazuje na dohodu, kterou má se SŽDC. Správa železnic se nájemníky snaží uklidnit. Stávající smlouvy nájemců s GS zanikly 17. října 2016, uvedla Šubová. SŽDC podle mluvčí nabízí nové nájemní smlouvy, jejichž obsahem není navrácení prostor do původního stavu, ale naopak zachování kontinuálního provozu nabízených služeb.

Grandi Stazioni do letošního června většinou vlastnily italské dráhy. Nově firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. Předloni česká pobočka Grandi Stazioni hospodařila se ziskem 54 milionů korun při výnosech přesahujících 144 milionů korun.

18. 10. 2016 Rakušané věří železnici, do pěti let prostaví 410 miliard korun (ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rakusane-veri-zeleznici-do-peti-let-prostaví-410-miliard-korun-pte-eko-doprava.aspx?c=A161018_092810_eko-doprava_suj)

Rakouskou železnici čeká v příštích letech velké zrychlení a přísun peněz ze státní kasy. Investice by měli pocítit i čeští cestující, protože zrychlí například spojení z Břeclavi do Vídně. Velké investice do železnice už schválila rakouská vláda. Podle plánu by do roku 2022 měly tamější spolkové dráhy ÖBB prostavět 15,2 miliardy eur, což je v přepočtu 410 miliard korun. Oznamovalo to na svém webu rakouské ministerstvo dopravy.

Investice v důsledku zvýší kapacitu železnice a na některých tratích dojde i k výraznému zrychlení. Více vlaků vyjede například na jednu z hlavních tratí mezi Vídní a Salcburkem. Čtyřkolejnou trasu prodlouží z Lince o další kilometry až do Welsu. Po podobné investici volají v Česku hlavně nákladní dopravci na trase z Prahy do České Třebové, kde podle nich není už dostatečná kapacita. Velká část rozpočtu půjde do již rozestavěných akcí: například nového tunelu pod Semmeringem na trase z Vídně do Štýrského Hradce (1,7 miliardy eur), takzvané Koralmské dráhy mezi Štýrským Hradcem a Klagenfurtem (2,6 miliardy eur) a Brennerského úpatního tunelu, který se staví už od roku 2006 a výrazně zkrátí dobu jízdy mezi Rakouskem a Itálií (2,5 miliardy eur). Rakousko investuje také do zkapacitnění některých tratí okolo Vídně, kde roste silně doprava. Druhá kolej čeká například trasu Vídeň – Inzersdorf – Wampersdorf, elektrifikace a zdvojkolenění pak trasu z Vídně do Bratislavy. V seznamu investic je i přes pět miliard korun na zlepšení tratě z Vídně do Břeclavi. Rakouské železnice chystají i velké investice do nádraží, výrazně se má například zvýšit počet parkovacích míst, každé nádraží bude nabízet bezdrátové připojení. Cíl je jasný: přilákat na železnici co nejvíce lidí i zboží.

18. 10. 2016 Jak strávit týden ve vlaku? Na transsibiřské magistrále to vědí už 100 let (18. října 1916)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1938392-jak-stravit-tyden-ve-vlak-u-na-transsibirske-magistrále-vedi-uz-100-let#articlewithopenedgallery>)

Dlouho na světě neměla sobě rovnou. Za necelý týden překoná transsibiřská magistrála 9 tisíc kilometrů, dva kontinenty, 90 měst, 16 řek a 14 ruských oblastí. I když po celé délce magistrály platí

ve vlaku moskevský čas, její náročná trasa překonává osm časových pásem. Přímé spojení mezi Moskvou a Vladivostokem funguje v kompletní podobě přesně 100 let. Počátky transsibiřské magistrály jsou spojeny s potřebou lepšího a rychlejšího dopravního spojení Vladivostoku, přístavu na pobřeží Tichého oceánu, s evropskou částí Ruska. Roku 1891 zahájili ambiciózní plán na propojení celé Sibiře pomocí železniční trati. Na západě překročila trať Ural již předtím v roce 1890 a roku 1898 dosáhla železnice Irkutsku při západním břehu Bajkalského jezera. Po dostavbě trati do Chabarovska bylo možno železnici napojit na již existující úsek Chabarovsk – Vladivostok. Trasa tak byla téměř v celé délce dokončena, až na krátký úsek kolem Bajkalského jezera, přes které musely být vlaky přepravovány loděmi. Roku 1903 zahájili pravidelnou přepravu z Petrohradu do Vladivostoku prostřednictvím Čínsko-dálnovýchodní dráhy. V následujícím roce spatřil světlo světa úsek trati kolem jižního břehu Bajkalu a slavnostně odevzdán do provozu byl 29. října (16. října podle juliánského kalendáře) 1905. Tohoto dne tak spojily železniční koleje bez přerušení břehy Atlantského a Tichého oceánu. Závěrečné práce na úseku trati podél řeky Amur, směřujícím do Vladivostoku po ruském území, byly završeny zprovozněním mostu přes Amur u Chabarovska 18. října (5. října) 1916.

Trať se stavěla přes ohromné sibiřské řeky, jezera, oblasti věčně zmrzlé půdy a bažiny. Materiál se dopravoval z velkých vzdáleností – například ocelové konstrukce pro Amurský most se vozily z Varšavy po železnici do Oděsy, odtud lodí do Vladivostoku a pak opět po železnici až do Chabarovska. Litá ocel se dovážela z Ukrajiny, cement z Petrohradu. Podél trati vyrostla nová města jako houby po dešti. Některá neměla dlouhou životnost a brzy zanikla, ale mnohá se rozvinula ve velkoměsta, jako třeba Novosibirsk. Dnes podél trati leží 89 měst – Jekatěrinburg, Krasnojarsk, Perm, Nižnij Novgorod, Omsk nebo Irkutsk. Trať zdolala dokonce i pohoří Ural, čímž překročila hranice mezi Asií a Evropou. Až v roce 2002 byly na trase úplně nahrazeny parní lokomotivy. Elektrifikace byla sice zahájena již v roce 1939, ale trvalo dlouhých 63 let, než byla dokončena poslední etapa.

Boj o železnici... a naši republiku

Magistrála s trochou zjednodušení dokonce provázela vznik našeho samostatného státu. Je s ní neodmyslitelně spjata činnost československých legionářů. Tisíce těchto mužů během první světové války bojovaly v zoufalých podmínkách drsné Sibiře na ruské straně. Za cara, ale hlavně za vysněnou Československou republiku. První světová válka v Rusku však předčasně skončila a nový bolševický režim vnímal legie jako úhlavní nepřátele. Země se propadla do občanské války a šance legionářů na přímý návrat do Evropy byla v nenávratnu. Češi a Slováci proto museli domů přes obrovskou ruskou Sibiř. Z tisíce kilometrů dlouhé transsibiřské magistrály se pro Čechoslováky postupně stala jediná úniková cesta. Spořádaný odchod legionářů se ale postupně změnil v boj o život. V květnu 1918 vydávají bolševici jasný příkaz: legie odzbrojit, zatknout a nejlépe zlikvidovat. Právě tehdy se legionáři semkli a vytvořili největší zahraniční sílu v Rusku. Bojovali proti Rudé armádě a přes Sibiř se pomalu probíjeli k Vladivostoku, jediné ústupové cestě domů. Koncem roku 1920 se příběh definitivně uzavřel a poslední legionáři zmizeli z ruského území. Legie fungovaly jako stát ve státě – měly vlastní dílny, tiskárny i pole. Mrtvým kamarádům stavěly vlastní pomníky. Ze semknutých legionářů vznikla síla, před kterou bolševické jednotky často utíkaly. Jejich věhlas později pomohl československým diplomatům v prosazování nového samostatného státu.



19. 10. 2016 Technické muzeum získalo mimořádný exponát. Parní lokomotivu z elektrárny (Liberec)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/technicke-muzeum-v-liberci-ziskalo-akumulacni-parni-lokomotivu-p8i-liberec-zpravy.aspx?c=A161019_112224_liberec-zpravy_tm)

O další obří exponát se rozrostla expozice Technického muzea na libereckém Výstavišti. Pod širým nebem nedaleko vchodu nově stojí akumulační parní lokomotiva. „Je to pro nás zcela mimořádná událost. A to nejen proto, že jde o náš absolutně nejtěžší exponát, ale hlavně proto, že zatímco

většinu exponátů máme zapůjčených, tento bude opravdu jen a jen náš," řekl Jiří Němeček, předseda spolku Technické muzeum Liberec. Akumulační parní lokomotiva FLC, typ Meiningen, je darem německého Muzea energetiky v nedalekém Hirschfelde, které letos končí svou činnost. „Pro spolupracovníky muzea v Hirschfelde bylo důležité, aby se tento exponát dostal do jiného muzea a i nadále se mohl ukazovat lidem," dodal Němeček. Transport třicetitunového kolosu si vyžádal mimořádný způsob přepravy. Aby náklad neomezoval řidiče, jelo se přes noc, kdy jsou silnice volnější. „Určitě to není největší věc, kterou jsme kdy vezli," uvedl majitel firmy, která převoz zajišťovala. „Parní lokomotivy ale opravdu nevozíme každý den, a tak i pro nás to je malý svátek," dodal.



Z lokomotivy sundali nárazníky, aby se vešla na podvalník

Žádná dopravní omezení nebyla potřeba, vzdálenost také nebyla nikterak velká. Z lokomotivy bylo nutno demontovat například nárazníky, aby se bezpečně vešla na podvalník. Lokomotiva bude do jara zatím odstavena na provizorním místě za plotem vedle bývalé liberecké restaurace Casino. „Na jaře počítáme s úpravami celého nádvoří a pak lokomotivu přemístíme na definitivní místo, aby se na ni mohli návštěvníci muzea i kolemjdoucí podívat," dodává náměstek primátora pro technickou správu majetku města Tomáš Kysela.

Parní lokomotiva je zajímavá tím, že nemá vlastní ohniště a fungovala v provozech, jež měly k dispozici páru, kterou se tato lokomotiva tlakovala. Šlo například o místa, kde bylo nebezpečí výbuchu. Podobná například ještě nedávno jezdila v ústecké Setuze. „Tím, že lokomotivy neměly ohniště, nehrozilo, že z nich vylétne jiskra. Využívaly se také v tepelných elektrárnách, které měly vlastní zdroj páry. Odtamtud jsme získali i naši lokomotivu - v elektrárně v Německu posouvala vagony s uhlím, které bylo určeno na spálení k výrobě elektrické energie," upřesnil mluvčí muzea Petr Kumpfe. Na první pohled vypadá stroj jako běžná lokomotiva. „Ale chybí jí takový ten klasický komínek," dodal Kumpfe. Lokomotiva sice vyhlíží poněkud starodávně, ale vyráběla se až do osmdesátých let minulého století.

19. 10. 2016 Dráhy převzaly všech 62 modernizovaných vagonů od Pars nova (Bdpee)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/drahy-prevzaly-vsech-62-modernizovanych-vagonu-od-pars-nova/1406097>)



Šumperská společnost Pars nova ze skupiny Škoda Transportation předala Českým drahám (ČD) všech 62 modernizovaných vagonů pro vnitrostátní i mezinárodní vlaky EuroCity a InterCity. Dvoutletá obnova vozů řady Bdpee přišla na téměř 1,1 miliardy korun, řekl dnes ČTK mluvčí strojírenské skupiny Michal Tobrman. Modernizované vozy jsou nasazeny na vlacích EuroCity z Prahy do Brna, Bratislavy a Budapešti. Od prosince budou jezdit také z Prahy do Tábora, Českých Budějovic a Lince nebo na běžných rychlících z Prahy do Luhačovic, uvedly v tiskové zprávě České dráhy. "Zakázka byla realizována podle harmonogramu, přestože na realizaci prototypu měla Pars nova pouze deset měsíců. Šlo o náročný modernizační projekt," uvedl projektový manažer Jan Bukovský. Z původních vozů byla zachována pouze skříň a významně se upravily podvozky. Jejich rekonstrukcí byla zvýšena maximální rychlost vozů ze 120 km/h na 160 km/h. Upraven byl také brzdový systém včetně elektropneumatické brzdy, která umožní provoz na tratích s tunely do pěti kilometrů.

Cestující získali nové čalouněné sedačky, větší stolky, police pro objemná zavazadla, nové toalety, prostor pro uložení jízdních kol nebo elektrické zásuvky 230 V. "Ke zvýšení komfortu přispívá audiovizuální informační systém, dosazení plnohodnotné klimatizace a nová celistvá okna z determálního skla," dodal obchodní manažer David Krmíček. Významným bezpečnostním prvkem jsou zcela nové předsvuné dveře ovládané tlačítky, které jsou za jízdy blokovány. Umožňují také selektivní blokování proti otevření i při zastavení vlaku, což zamezí vystoupení cestujících do kolejíště. Vozy budou v prvním pololetí příštího roku doplněny ještě o wi-fi připojení.

Původní vozy vyrobila letech 1990 až 1991 Vagónka Studénka. Mohly jezdit pouze v České republice, do zahraničí jen omezeně. "Díky modernizaci vozy nově odpovídají mezinárodním standardům RIC a mohou jezdit prakticky po celé Evropě," uvedl generální ředitel Pars nova Aleš Měrka. Kromě této zakázky, kterou společnost získala na základě otevřené soutěže z konce loňského roku, modernizuje Pars nova pro ČD například 93 rychlíkových vozů určených primárně pro mezinárodní linku

do Hamburku také za 1,1 miliardy korun. Známa je ale především stavbou modernizovaných žlutých motorových vozů pro ČD označovaných jako Regionova.

20. 10. 2016 České dráhy našly pod koleji miliardy. Zbyly tam i po prodeji nádraží (pozemky)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nasly-pod-koleji-miliardy-fc5-eko-doprava.aspx?c=A161019_142849_eko-doprava_lve)

Na české železnici začala příprava další velké transakce, která by měla pomoci vylepšit hospodaření Českých drah. Prodej pozemků pod koleji Správy železniční dopravní cesty na nádražích. I když měl být nedávno potvrzený převod nádraží z Českých drah na SŽDC posledním takovým obchodem mezi státními podniky, připravuje se už další. Na koleje se totiž v dřívějších transakcích mezi oběma státními organizacemi zapomnělo a převádět se budou zvlášť. Plán na pozemkovou transakci už dostává reálné obrysy. Správce kolejí vybral geodety, kteří zhruba za 30 milionů korun dělají zaměřování pozemků. K prodeji totiž může dojít až po geometrickém oddělení příslušných částí pozemků. „Vlastní transakce bude v řádu miliard, ale konečnou cenu stanoví znalec,“ prohlašuje mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. Ve hře je kromě prodeje varianta pronájmu pozemků. Pro České dráhy, které tíží vysoká zadluženost, může jít o další vítaný zdroj peněz na splácení dluhů. I proto jsou finanční očekávání dopravce často až nereálná. „Proč máme šetřit pouze milion po milionu, když tady máme možnost získat miliardu ročně? SŽDC užívá něco (pozemky pod koleji, pozn. red.), za co neplatí,“ citoval například zpravodaj železničních odborů Obzor člena představenstva Českých drah Františka Bureše.

Prodali „živou i mrtvou“ cestu

Transakce je důsledkem špatně rozdělené železnice v roce 2002 mezi České dráhy a SŽDC. Původně měl vzniknout dopravce a správce infrastruktury, ale v majetku ČD zůstala nadále řada nemovitostí. Správa železniční dopravní cesty vylepšovala hospodaření Českých drah už v minulosti. Největší rozruch vzbudil převod takzvané mrtvé dopravní cesty, tedy část kolejí, budov a pozemků, za něž dopravce dostal celkem 12 miliard korun. V účetnictví SŽDC byl posléze majetek koupený za 12 miliard zanesen v hodnotě 3,2 miliardy. Stejným způsobem později České dráhy prodaly SŽDC „živou“ dopravní cestu, tedy především výpravčí.

Kvůli tomu, že se nepřevedly s nádražími všechny pozemky, zůstává paradoxní stav. Nádraží patří sice SŽDC, ale první nástupiště jsou nadále ve vlastnictví Českých drah, protože neležela na pozemcích budov nádraží. Na jaře šéf ČD Pavel Krtek odhadl cenu prvních nástupišť na 1,5 miliardy korun. České dráhy zatím nechtějí plán na převod příliš komentovat. „Čekalo se na převod nádraží, teď je vše na začátku,“ říká mluvčí ČD Radek Joklík. Není tak jasná ani cena, ani to, kde SŽDC na transakci vezme peníze. Dá se přitom očekávat výrazný odpor soukromých dopravců, kteří v transakci budou spatřovat nedovolenou veřejnou podporu. Podobně tomu bylo ostatně u převodu nádraží. „České dráhy by tak od státu dostávaly peníze za to, že stát využívá pozemky, které jim předtím bezplatně přenechal. Jednalo by se o účelové zalepování ztráty z osobní dopravy, které by pro nás bylo poškozující. Zvážíme následné právní kroky,“ říká například šéf Leo Express Peter Köhler. Podle něj by stačilo pozemky bezplatně převést. Už za nádraží dostaly České dráhy méně, než původně plánovaly, a to 3,3 miliardy korun. Původní odhady přitom počítaly s dvojnásobkem až trojnásobkem.

Velké zadlužení ČD vzniklo především kvůli vysokým investicím do modernizace vozového parku. Celkem skupina dluží přes 35 miliard korun, jen na úrocích ročně platí přes miliardu. Náklady na úroky se firmě podařilo snížit, díky nižším sazbám na trhu vydal dopravce nové dluhopisy. Levné peníze přitom mění i strategii: některé stroje si České dráhy či dceřiné ČD Cargo koupí raději za „své“ z úvěrů než formou leasingu či pronájmu. Jde například o nové lokomotivy Vectron pro ČD Cargo nebo posunovací lokomotivy.

20. 10. 2016 Další zpoždění je už jisté. Nové horní nádraží bude hotové až na jaře (Karlovy Vary)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/stavba-nadrazni-budovy-horni-nadrazi-karlovy-vary-doprava-zpozdzeni-1go-vary-zpravy.aspx?c=A161020_2280520_vary-zpravy_ba)

Lidé, kteří se v Karlových Varech spoléhají na služby vlaků, čeká další zima v provizorních podmínkách. Stavba výpravní budovy horního nádraží totiž nabírá další pětiměsíční zpoždění.

Po úterním kontrolním dnu na stavbě to potvrdil Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty. „Samotná budova bude dokončena v únoru, cestujícím však začne sloužit až v březnu,“ upřesnil termíny Illiaš. Celou stavbu od začátku doprovázejí problémy. Ten první nastal už při zakládání budovy. Ukázalo se totiž, že podloží nevyhovuje, musel se tedy přepracovat projekt, což si vyžádalo první pětiměsíční zdržení. „Ani samotná výroba unikátní kovové nosné konstrukce se neobešla bez problémů. A nakonec se při napojování na kanalizaci ukázalo, že je kanalizační řad jinde, než měl podle projektu být. Dokonce úplně mimo území, na které je vydané stavební rozhodnutí,“ pokračoval mluvčí Illiaš. Slabou náplastí je pro cestující záměr vybudovat v areálu nádraží pro nadcházející zimní měsíce provizorní vytápěnou čekárnu. To ocenil primátor Petr Kulhánek. „Čím kratší však toto provizorium bude, tím lépe,“ doplnil primátor. Zdržení bude pro společnost Skanska, která je zhotovitelem stavby, znamenat povinnost platit penále. „To je zakotvené už ve smlouvě. Jaká bude jeho skutečná výše, budeme počítat až v okamžiku, kdy firma předá stavbu. Už dnes ale mohu říct, že to bude částka v jednotkách milionů korun,“ dodal mluvčí Správy železniční dopravní cesty. Navazujících prací, tedy peronizace nádraží a úpravy kolejíště, by se posunutí termínu dotknout nemělo.



20. 10. 2016 Kamionem na opravu. Poničené pendolino se vrátí do Itálie (682.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ponicene-pendolino-ze-studenky-se-vratilo-do-italie-fyf-eko-doprava.aspx?c=A161020_172930_eko-doprava_suj)

České dráhy odeslaly k opravě do Itálie poslední část poničené soupravy pendolina, které se před víc než rokem střetlo ve Studénce s kamionem na přejezdu. Do italského Savigliana se vydalo netradičně po silnici. Už na přelomu září a října odcestovaly do Itálie tři kamiony, ve čtvrtek vyjel poslední s čelem jednotky včetně kabiny. „Vše běží podle plánu. Musely se zajistit subdodávky, formy a další věci, tato skříň se už nedělá,“ vysvětlil mluvčí Českých drah (ČD) Petr Štáhlavský, proč pendolino mizí z depa Českých drah až po takové době od nehody. Pendolino se vrací na místo, kde vzniklo. Někdejší závod Fiatu nyní patří firmě Alstom, u které si ČD zadaly opravu. Zaplatí za ni zhruba 210 milionů korun. Kompletně hotová má být příští rok. Vlak dostane kompletně novou skříň a lak, instaluje se kompletně veškerá kabeláž, rozvody tlakového vzduchu či interiér. Z původního vozidla tak přežije pouze podvozek a naklápací systém, který soupravě umožňuje projíždět oblouky vyšší rychlostí a patří k jedním z největších výhod pendolin.



Pendolino bude na českých železnicích dál

„Pendolina dnes patří k nejspolehlivějším vlakům národního dopravce a spokojenost s cestovním komfortem i službami v nich je důvodem, proč jsou u zákazníků oblíbená a dokážou plně konkurovat soukromým dopravcům. Sedmou jednotku potřebujeme, proto ji necháme opravit,“ vysvětlil Ioni při schvalování zakázky předseda dozorčí rady ČD Milan Feranec. Části pendolina z nehody už dnes jezdí. České dráhy jednotlivé vozy využívají jako náhradní při takzvaných vyvazovacích opravách, kdy jimi nahradí ty v současných soupravách. Nemusí tak odstavit celou jednotku. České dráhy počítají s dalšími investicemi do pendolina, chystá se obměna jejich interiéru. Na dodávku běží soutěž v hodnotě 168 milionů korun.

21. 10. 2016 Vlaky mezi Brnem a Prahou jsou čím dál vytíženější

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlaky-mezi-brnem-a-prahou-jsou-cim-dal-vytizenejsi/1406936>)

Vlaky mezi Brnem a Prahou jsou čím dál vytíženější, zvolna roste počet cestujících i autobusům RegioJetu. Lidé podle dopravců volí pohodlnější dopravu kvůli průběžně rozkopané dálnici D1, kde se aktuálně opravuje šest úseků. Na každém z nich se zdrží několik minut, při dopravní nehodě jsou to pak často desítky minut. Dálnice se začala modernizovat před třemi lety. Obava autobusového dopravce RegioJet Radima Jančury, že budou ubývat cestující, se však nenaplnila. „Ročně přepravíme zhruba 1,1 milionu cestujících, loňský nárůst činil 1,5 procenta. Obsazenost je standardně velmi vysoká a k popularitě linky přispívá i to, že jsou na ní provozovány nejmodernější autobusy, které máme, s individuální palubní zábavou,“ uvedl mluvčí Aleš Ondrůj. RegioJet navíc za zpoždění vrací jízdné. Když přesáhne půl hodiny, dostane cestující zpět čtvrtinu, když je více než hodinu,

dostane zpět celé jízdné. "Autobus však uvízne v zácpě málokdy i díky dispečerskému systému. Máme lidi, kteří zodpovídají pouze za tuto linku, proto se nám daří zpoždění minimalizovat," doplnil Ondrůj. Jízdní doba autobusů na 200 kilometrů dlouhé trase je 2,5 hodiny. Od letoška jezdí stejnou dobu i vlaky, přestože jejich trasa je o 50 kilometrů delší. Vlaky zaznamenávají mnohem rychlejší růst zájmu. Rychlost s autobusovou dopravou vyrovnaly a během posledních let se na trati objevily komfortní soupravy. Jednou za dvě hodiny České dráhy nasazují railjety, tedy nejmodernější vlaky ve střední Evropě, a jednou za dvě hodiny jsou na vlcích EuroCity a InterCity nové či modernizované vozy. Ráno z Brna a odpoledne z Prahy jedou expresní vlaky v půlhodinovém intervalu.

Čísla pro jednotlivé tratě dopravci neuvádějí, avšak ministerstvo dopravy má statistiku, která ukazuje počty cestujících z Prahy do jednotlivých krajů. Nejde primárně o dopravu mezi Prahou a Brnem, nárůst počtu cestujících je však zřejmý. Zatímco v roce 2011 to bylo 241 000, loni už 547 000. "Počty cestujících rostou o desítky procent ročně," řekla mluvčí ČD Monika Bezuchová. Spoje, které jezdí v nejvytíženějších dnech a časech, bývají plné tak, že lidé bez místenky si často nemají kam sednout. A to i přesto, že railjety nabízejí 400 míst a EuroCity až 500 míst. "Letos narostl počet cestujících s místenkou o desetinu a tvoří zhruba třetinu," doplnila Bezuchová. Ceny se již několik let drží na stabilní úrovni. Držitelé In Karty mohou jezdit vlakem od 159 korun, bez ní od 199 korun. Autobusy Radima Jančury jezdí za 210 korun, držitelé kreditu mají jízdenku za 165 korun. Právě Jančura chce být konkurencí od prosince i na dráze mezi Brnem a Prahou, chce provozovat tři páry vlaků. Správa železniční dopravní cesty zatím o přidělení kapacity nerozhodla.

21. 10. 2016 Grandi Stazioni: Za zchátralé hlavní nádraží mohou České dráhy (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/grandi-stazioni-za-zchatrale-hlavni-nadrazi-mohou-ceske-drahy/1407030>)

Za špatný stav historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží mohou podle společnosti Grandi Stazioni České dráhy, které budovu dlouhodobě vlastnily. Grandi Stazioni to uvedla v tiskové zprávě. Firma, se kterou nynější majitel nádraží, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), neprodloužila nájemní smlouvu, se také ohradila proti tvrzení SŽDC, že prodloužení smlouvy nedoporučil státní správě Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. České dráhy se proti výrokům Grandi Stazioni ohradily. "Špatný stav Fantovy budovy je jednoznačně zaviněn jejím vlastníkem, který nechal budovu chátrat desítky let v rozporu s povinnostmi, které mu ukládá zákon o památkové péči," uvedla společnost. Doposud se k převzetí nádraží, které správa železnic uskutečnila minulou neděli, italská firma nevyjadřovala. "Společnost České dráhy se důrazně ohrazuje proti tvrzením společnosti Grandi Stazioni. Naše společnost vždy plnila své smluvní i zákonné povinnosti," řekl ČTK mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Podle SŽDC prodloužení nájmu hlavního nádraží se společností nebylo možné ze dvou důvodů. Prvním z nich je skutečnost, že firma nesplnila smluvní podmínky a nezvládla od roku 2003 opravit Fantovu budovu. Druhým je pak rozpor se zákonem o veřejných zakázkách. "Tuto skutečnost potvrzuje i vyžádané stanovisko ÚOHS, které označuje uzavření dodatku jako podstatné změny smlouvy, tedy jako nepřipustné," uvedla SŽDC před ukončením spolupráce s Grandi Stazioni. Firma nyní ale poukazuje na vyjádření ÚOHS a tvrdí že antimonopolní úřad neposkytl žádné stanovisko, které by nějaké úkony SŽDC schvalovalo. Pracovníci antimonopolního úřadu odpovídali v obecné rovině, nikde v žádosti nebylo uvedeno, že by mělo jít o hlavní nádraží či zadavatele Správa železniční dopravní cesty, uvedl ÚOHS. Grandi Stazioni se v tiskové zprávě také pozastavila nad postupem Správy železnic a ministerstva dopravy při přebírání budovy v neděli 16. října a následné schůzce s ministrem dopravy Danem Ťokem následující den. Ani jednoho se zástupci Grandi Stazioni nezúčastnili. Podle nynějšího vyjádření to bylo proto, že v neděli odpoledne ještě smlouva, trvající do nedělní půlnoci, se SŽDC nevypršela. Zároveň společnost ve zprávě označila za nestandardní jednostranné stanovení času schůzky na následující časně ráno v 07:00 hodin.

21. 10. 2016 České dráhy se prou s pojišťovnou, kdo zaplatí opravu Pendolina (680.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-se-prou-o-to-kdo-zaplati-opravu-pendolina-pc8-eko-doprava.aspx?c=A161021_170410_eko-doprava_suj)

Zatímco oprava poničeného pendolina z havárie ve Studénce se teprve teď naplno rozjíždí, právníky Českých drah už přes rok zaměstnává, jak dostat z pojišťovny peníze na jeho opravu. Ve hře jsou

přítom velké peníze: oprava dvou poničených vozů včetně kabiny vyjde na víc než 211 milionů korun. Jedno je zatím jisté. Peníze za opravu jdou zatím za Českými drahami. „Jednání s pojišťovnou ve věci náhrady škody dosud nebyla uzavřena. Věc je stále otevřena,“ potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dopravce, u kterého měl polský řidič pojištěný kamion, má totiž pojistku na škody maximálně do 35 milionů korun.

České dráhy řeší případ s tuzemskou pobočkou pojišťovny Generali. Ta sama nemá s polským dopravcem nic společného, pojištění měl sjednané u sesterské společnosti v Polsku, pro kterou v roli korespondenta zajišťuje likvidaci škody. „V případě škod na zdraví jsou téměř všechny nároky vypořádány. V řešení jsou například ještě některé trvalé následky, které nelze jednoznačně definovat v okamžiku vzniku škody. Jejich rozsah lze určit až s odstupem času na základě lékařského vyšetření a závěrečné lékařské zprávy,“ řekl mluvčí pojišťovny Jiří Cívka. Podle něj zatím nejde vyčíslit finální škody na majetku, pojišťovna čeká na demontáž jednotky pendolina u italské opravárenské firmy. „Jakmile budeme znát konečnou výši škody, můžeme celkovou škodu uzavřít,“ dodal Cívka.

Pojišťovna nechce uvádět, zda překročí minimální limity pro povinné ručení v Česku. Jejich výše je 35 milionů korun na všechny škody na majetku a 35 milionů korun na každou škodu na zdraví. Nedá se to ale příliš předpokládat. „Pokud pojistné limity nestačí, tak se poškození musí obrátit s doplatkem škody na toho, kdo škodu způsobil,“ říká mluvčí České kanceláře pojistitelů Aleš Povr. „Pokud má zahraniční motorista sjednané nižší pojistné limity než ty, které platí v České republice a způsobí zde nehodu, pak se postupuje podle českého práva a zahraniční pojišťovna plní do výše českých minimálních limitů,“ dodal Cívka.

21. 10. 2016 Železniční nehoda v Kamerunu si vyžádala 53 mrtvých a stovky zraněných

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nehoda-vykolejeneho-vlak-u-si-v-kamerunu-vyzadala-53-mrtvych-poh-zahranicni.aspx?c=A161021_220709_zahranicni_fka)

Nejméně 53 lidských životů si vyžádala železniční nehoda v Kamerunu. Další 300 lidí utrpělo zranění, oznámilo tamní ministerstvo dopravy. Souprava plná cestujících vykolejila v pátek před polednem na trati mezi hlavním městem Yaoundé a přístavem Douala. Výrazný nárůst počtu obětí ministerstvo oznámilo až několik hodin po nehodě. Původně se hovořilo o deseti mrtvých. Cestující před nehodou slyšeli hlasitou ránu. „Ohlédl jsem se a uviděl, jak vagony za námi vyjíždějí z kolejí a valí se dál. Bylo tam hodně kouře,“ popsal nehodu reportér agentury Reuters.



Před odjezdem z nádraží v Yaoundé drážní zaměstnanci připojili k vlaku s devíti vagony dalších osm vozů. Cestujících bylo více než obvykle – na dálnici mezi hlavním městem a přístavem Douala se totiž zřítíl most, takže tam byla uzavřená cesta. Zatím není jasné, zda větší počet vagonů hrál při nehodě nějakou roli. Podle agentury AP bylo ve vlaku 1 300 lidí místo obvyklých 600. Vykolejení vlaků není na afrických železnicích výjimkou. Zejména v centrální části kontinentu je příčinou chabá údržba kolejí a nedodržování bezpečnostních pravidel.

24. 10. 2016 Miliardy pro pardubické nádraží. Vznikne nové nástupiště i zastávka (Pardubice hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/do-opravy-pardubickeho-nadrazi-se-budou-investovat-miliardy-p5f-pardubice-zpravy.aspx?c=A161024_2281480_pardubice-zpravy_msv)

V Pardubicích by se mohla za tři roky rozjet velká investice, která zcela promění hlavní nádraží. Vznikne nové nástupiště, vyroste čtrnáct set metrů protihlukových zdí, postavena bude i nová železniční zastávka Pardubice centrum. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje v přípravách na modernizaci pardubického nádraží. Podle údajů, které zveřejnila při projednávání vlivu stavby na životní prostředí, v Pardubicích například vyroste čtrnáct set metrů protihlukových zdí, které budou vysoké až čtyři metry. Obnova by měla stát více než tři miliardy korun.

Oproti původním plánům z projektu modernizace pardubického železničního uzlu vypadlo prodloužení podchodu až na jižní stranu kolejiště. Ale jinak se na stavbě, kterou bude platit Unie, šetřit nebude. Na pardubickém nádraží přibude páté nástupiště, samozřejmě budou eskalátory z příjezdového podchodu na nové i současná nástupiště, která se opraví. Kompletně bude vyměněno nové trakční vedení, součástí stavby bude i příprava zastávky Pardubice centrum, která bude ale dokončena a zprovozněna až při stavbě takzvané Ostřešanské spojky. „Modernizace železničního uzlu Pardubice

se nachází ve stupni dokončované přípravné dokumentace s předpokládaným začátkem výstavby v roce 2019 do roku 2021," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš.

Projektanti navrhli protihlukové stěny o celkové délce 1 409 metrů a výšce tři až tři a půl metru. Dvěšestmetrový úsek u Hlaváčovy ulice budou chránit bariéry dokonce vysoké čtyři metry, ale ani to nebude stačit a investor musí pro jednu bytovku v ulici U Marka provést další protihluková opatření. Vznikne i nový provozní objekt s regionálním dispečerským pracovištěm. Vlaky budou moci projíždět železniční stanicí rychlostí až 160 kilometrů v hodině, zatímco nyní nesmí překročit stokilometrovou rychlost.

Ostřešanská spojka zlepší spojení s Chrudimí

Zároveň s modernizací pardubického železničního uzlu by mohla začít i stavba nové tratě do Chrudimi, Ostřešanské spojky, která za více než dvě miliardy podstatně zrychlí cestování mezi Pardubicemi a Chrudimí. Vlaky zatím z Pardubic jezdí nejdříve na opačnou stranu do Rosic nad Labem a teprve potom míří do Chrudimi. Jízda úvratí by měla zmizet, vlaky na Chrudim by totiž jely do Pardubiček, kde by se od koridoru odpojila nová trať -Ostřešanská spojka - a vedla od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Železničáři počítají s tím, že na novém úseku by jezdil bezmála dvojnásobný počet souprav. A velkým plusem bude nová zastávka Pardubice centrum umístěná mezi podjezdem ulic Jana Palacha a ulicí 17. listopadu. SŽDC předpokládá, že stavba bude dokončena v roce 2022.

Termín opravy nádražní budovy jasný není

Naopak jasné není, kdy a jakým způsobem se dočká obnovy samotná budova pardubického nádraží. SŽDC, která objekty převzala letos od Českých drah, ji plánuje. „V blízké době si necháme zpracovat stavebně technický a historický průzkum stávajícího stavu nádražní budovy zahrnující i kompletní digitální zaměření a architektonickou studii rekonstrukce obvodového pláště. Stále však prověřujeme všechny dostupné podklady," uvedl Illiaš. Rekonstrukce podle něj bude stát stovky milionů korun, a je proto nezbytné získat i na tuto akci peníze z Evropské unie.

25. 10. 2016 Obří kontrakt v Německu Škodě padl, i kvůli obstrukcím Deutsche Bahn (S-Bahn Nürnberg, National Express)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-prisla-o-velky-kontrakt-na-vlaky-do-bavorska-fsu-eko-doprava.aspx?c=A161025_114957_eko-doprava_suj)

Škodě Transportation se rozplynul sen o desetimiliardové zakázce na nové vlaky pro příměstské vlaky v okolí Norimberku. Vítěz soutěže na jejich provoz, britský dopravce National Express, stáhl kvůli dlouhým tahanicím nabídku a v Bavorsku jezdit nebude. National Express vyhrál soutěž na provoz vlaků S-Bahn v okolí Norimberku s nabídkou vozidel od Škody Transportation. Ty vycházely ze současných jednotek RegioPanter. Pro Škodu by šlo o největší zakázku v historii a také první úspěch v zahraničí s těmito jednotkami. „Pantery“ totiž dosud jezdí pouze pro České dráhy.



Bavorský objednatel Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) vybral jako vítěze National Express už loni na začátku února. Verdikt se ale nelíbil společnosti DB Regio patřící pod státní Deutsche Bahn. Začala rozhodnutí napadat u soudu a podpis smlouvy se protahoval. Firma použila podobné nástroje, kterými zkouší veřejné soutěže zablokovat v tuzemsku i České dráhy. National Express byl v létě nakonec ohlášen jako vítěz. Britskému dopravci však nakonec došla trpělivost a svoji nabídku stáhl. Podmínkou totiž bylo, aby dodržel původní termíny smlouvy a nové vlaky začaly jezdit už v roce 2018. To ale s více než rok a půl trvajících tahanicemi není reálné splnit. Stažení nabídky oznámil BEG na svých webových stránkách. Zakázka pro National Express by byla průlomem na německých železnicích, poprvé by ji získal soukromý dopravce. DB Regio však ještě nemusí úplně slavit: BEG v úterý oznámil, že do konce roku chce rozhodnout o novém výběru. Ve hře tak může být například jen krátkodobé prodloužení smlouvy s DB.

25. 10. 2016 Ministerstvo chce zrušit nebezpečný přejezd ve Studénce

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ministerstvo-chce-zrusit-nebezpecny-prejezd-ve-studence/1408476>)

Ministerstvo dopravy chce zrušit nebezpečný železniční přejezd ve Studénce, který je znám zejména kvůli loňské tragické nehodě pendolina a polského kamionu. Na místě má vzniknout podjezd

pro osobní auta, kamiony do nedaleké vagónky pak má přivádět nová komunikace, na níž vznikne nový přejezd. Novinářům to dnes řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Obě investice by měly být připravovány paralelně. Novou komunikaci bude stavět ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury město a podjezd s podchodem pro pěší bude financovat správce železnic, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), uvedl Ťok. Hotovy by podle optimistické varianty mohly být v roce 2019.

Při nehodě ve Studénce 22. července loňského roku tři cestující zemřeli a dvě desítky lidí utrpěly zranění. Hmotná škoda podle SŽDC přesáhla 157 milionů korun. Již v říjnu stejného roku vjel na přejezd ve Studénce na červenou portugalský řidič, který ale těsně před příjezdem vlaku prorazil závoru. Po tragické červencové nehodě zase v prosinci 2015 vjel na přejezd na červenou řidič polského kamionu a srazil se s osobním vlakem. Nikdo z cestujících tehdy nebyl zraněn, pouze řidič utrpěl lehké zranění. U Studénky také v srpnu roku 2008 spadl na trať rekonstruovaný silniční most a do jeho trosk narazil mezinárodní rychlík Comenius. Na místě zahynuli čtyři ženy a dva muži, další dva zranění zemřeli později. Zraněno bylo celkem 95 pasažérů a škoda přesáhla 177 milionů korun.

O zabezpečení přejezdu ve Studénce se hovoří dlouhodobě. V září například oznámila pražská firma Future Product Design, že přejezd vybaví vlastním zařízením umožňujícím zastavit auta ještě před příjezdem k železničnímu přejezdu. Od záměru prozatím musela ustoupit, protože pro umístění zařízení, o které provozovatel dráhy neprojevil zájem, neměla potřebná povolení. O povolení ale dodatečně firma úřady požádala.

25. 10. 2016 Slovenské úřady vyrukovaly na Jančurův RegioJet. Nezvládal špičky (Bratislava – Komárno)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovenske-urady-vyrukovaly-na-jancuruv-regiojet-nezvladal-spicky-1324517>)

Kontrola slovenského ministerstva dopravy zjistila, že český soukromý dopravce RegioJet při provozování státem dotovaných vlaků na regionální trati z Bratislavy do Komárna nedodržuje objednané kapacity a porušuje smluvní podmínky přepravy. Firma se snaží situaci vyřešit. Slovenské ministerstvo dopravy sdělilo, že na zmiňované regionální trati již začátkem minulého roku zvýšilo RegioJetu přepravní kapacitu. "Jde o důležité železniční spojení s jihem Slovenska, o které mají cestující velký zájem. Zároveň plně hradíme náklady na provoz a údržbu celkově 12 souprav společnosti RegioJet. Snižování kapacity je porušením smlouvy a zároveň se to promítá i do nespokojenosti cestujících," uvedl ministr dopravy Arpád Érsek. Podle ministerstva dvě soupravy RegioJetu jsou z důvodu nehod dlouhodobě mimo provoz. To se projevilo nedostatečnou kapacitou zejména během ranní dopravní špičky. V září více než čtvrtina sledovaných vlaků RegioJetu nebyla řazena se dvěma, ale pouze s jednou diesellovou jednotkou. Ministerstvo vybídlo dopravce k urychlenému vyřešení vzniklé situace, v opačném případě hodlá přistoupit k uložení sankcí. "Dvě soupravy jsou bohužel mimo provoz v návaznosti na závažné nehody na železničních přejezdech, zejména pak na střet s kamiónem u Velkého Mederu právě letos v září. Ani jednu z těchto nehod RegioJet nezavinil," řekl mluvčí RegioJet Aleš Ondrůj. Dodal, že dočasné vyřazení dvou souprav z provozu samozřejmě ovlivnilo počet vlakových jednotek, které má společnost k dispozici, přičemž škody na soupravách dosahují milionových částek. "Přesto RegioJet dělá maximum pro řešení situace a zajištění dodržování smluvních podmínek je pro nás absolutní prioritou," řekl mluvčí.

Kontrolu u RegioJetu provedlo ministerstvo po stížnostech cestujících, že kapacita vlaků na regionální trati není dostačující. Vlakové spoje tam RegioJet začal provozovat v roce 2012. Vlaky projíždějí také obcemi u Bratislavy, kde se v uplynulých letech uskutečnila mohutná výstavba bytů a domů. To se projevilo ve vytváření dopravních zácp na silnicích do Bratislavy. Řada lidí proto upřednostnila jízdu vlakem. RegioJet kromě státem dotovaných spojů provozuje na Slovensku na vlastní komerční riziko vlaky mezi Bratislavou a Košicemi a rovněž autobusové linky.

26. 10. 2016 Rychlotrať do Drážďan vyřeší nejlevněji Francouzi, chtějí necelých sedm milionů (Praha – Dresden)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychloutra-dozdradan-vyresi-nejlevneji-francouzi-chteji-necelych-sedm-milionu-1324530>)

Správa železniční dopravní cesty dokončuje svůj první krok ke zbudování vysokorychlostní tratě z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan. Před vyhodnocením je soutěž o zhotovení studie

proveditelnosti, podle informací deníku E15 přitom s nejnižší cenou přišla francouzská Egis Rail ve sdružení s Centrem pro efektivní dopravu. Francouzsko-české konsorcium požaduje necelých 6,8 milionu korun, druhý Sudop Praha je o více než milion dražší. Předpokládaná cena činila 9,85 milionu. O zakázku se uchází osm subjektů, mezi zájemci jsou například firmy Metroprojekt, Sudop Brno, AF Cityplan nebo Mott MacDonald CZ. Správa železnic počet přihlášených a ceny nekomentuje. Soutěž má několikerý význam. Studie naznačí, jak bude vypadat budoucnost české železnice. Vysokorychlostní trať do Drážďan bude první svého druhu na českém území. „Úkolem studie je nalézt dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky proveditelná, územně průchodná a přínosná řešení,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Předpokládá se například, že trať povede tunelem pod Krušnými horami, mezi Prahou a Ústím by pak vlaky měly jezdit až 350 kilometrů v hodině. Ministr dopravy Dan Ťok hovořil na jaře o dokončení tratě v roce 2030. Ani v jeho rezortu tomu ale mnoho lidí nevěří. V případě vítězství Egis Rail a CEDOP nastane průlom zahraniční konkurence mezi české železniční projektanty, které reprezentuje hlavně Sudop Group. CEDOP dlouhodobě prosazuje výstavbu vysokorychlostních tratí v Česku a kritizuje výstupy českých projektantů.

Vysokorychlostní trať za desítky miliard

Železniční spojení mezi Prahou a Drážďany vedoucí podél Labe měří 196 kilometrů. Nová vysokorychlostní trať má mít 140 kilometrů – odchýlí se od Labe a mine Děčín. Náklady na výstavbu se odhadují na desítky miliard korun. V Ústí je plánován nový terminál na západním nádraží, protože pro novou vysokorychlostní trať směrem z Ústí do Prahy se počítá jen s osobními vlaky.

26. 10. 2016 Kyklop vyjel s retro exprem Ostravan. Připomíná koženkovou éru drah (T 499.0002)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/expres-s-kyklopem-vyrazil-z-prahy-vlaky-a-zeleznice-fyq-eko-doprava.aspx?c=A161025_132404_eko-doprava_rts)

Prototyp nejrychlejší české dieselové lokomotivy se ve středu vrátil na koleje a svezl po dlouhé době cestující. České dráhy se rozhodly nasadit stroj na speciální retro soupravu mezi Prahou a Ostravou. Vlák vyjel z pražského hlavního nádraží v 8:16. Historický expres Ostravan pojedí jen jedinkrát, a to ve středu 26. října. Dopravce chce jízdou připomenout letošní výročí 70 let od zahájení provozu vlaku Ostravan. České dráhy tak rozšíří nabídku svých převážně parních nostalgických vlaků i na „mladší“ dobu 70. a 80. let. Speciální jízda vyjde cestující na 1 590 korun ve druhé třídě. To je sice výrazně více, než kolik dnes zaplatí za zpáteční jízdenku mezi Prahou a Ostravou, dopravce ale láká i na netradiční zážitky. Na cestující čekaly rychlíkové vozy ze 70. let, v druhé třídě s koženkou, v první třídě s plyšem. Ty nejsou pro cestující na některých trasách až takovou raritou, České dráhy tyto vozy stále používají, i když většinou už bez koženky, například v rychlících Praha – Luhačovice nebo Plzeň – Brno. Kromě dobových uniforem čeká cestující i retro nabídka v jídelním vozem: ke snídani si tam lze objednat míchaná vejce na cibulce s pečivem nebo párek s hořčicí. Menu k večeři se skládá z krupicové polévky s vejcem, srbského žebírka s vařenou rýží a Metro dezertu.



Kyklop jezdil v čele Ostravanu při svých zkouškách v polovině 70. let, nikdy ale nebyl nasazen do pravidelného provozu. „Fanoušci železnice a techniky budou mít jedinečnou příležitost vrátit se v čase nejméně o čtyřicet let a pořídit si unikátní fotografie s dobovým nádechem,“ dodal mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Souprava zajede až do areálu Dolní Vítkovice, kde budou mít cestující v ceně jízdenky také vstup do všech atrakcí. Ostravan vyjel mezi hlavním městem a Ostravou poprvé 6. května 1946, cesta tehdy trvala necelých pět hodin. Dnes pendolino cestu zvládne za 3 hodiny, průměrná rychlost tak stoupá ze 75 na 120 kilometrů v hodně.

26. 10. 2016 O chátrající východní nádraží má zájem univerzita, ale je pro ni drahé (Děčín východ dolní n., ČVÚT)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/vychodni-nadrazi-v-decine-je-na-prodej-d8z-usti-zpravy.aspx?c=A161025_2281796_usti-zpravy_vac2)

Historická budova východního nádraží v Děčíně, která pustne, má šanci na záchranu. Pro své potřeby by ji ráda získala děčínská pobočka Českého vysokého učení technického, která by v ní chtěla vybudovat multifunkční centrum



pro vzdělávání. Zatím však není jasné, jakým způsobem chce České vysoké učení technické (ČVUT) budovu získat. Objekt totiž patří Českým drahám, které ho nabízejí k prodeji už několik let. Požadují ale 27 milionů korun. To že by nádraží za takové peníze koupila škola, je podle vedoucího pracoviště Dopravní fakulty ČVUT v Děčíně Ondřeje Smíška vyloučené. „Je několik variant, kdo by byl vlastníkem, o tom budeme teprve jednat,“ sdělil Smíšek s tím, že v současné době spěje vše k podpisu memoranda, o němž jednají České dráhy, ČVUT, kraj, město Děčín a Hospodářská rada okresu Děčín. Memorandum má vybídnout k tomu, aby budova sloužila právě ČVUT. „Poté bychom zadali projekt, který určí, kolik by stála rekonstrukce a následný provoz,“ dodal Smíšek.

Jediný zájemce

Univerzita je zatím jediným zájemcem o nevyužívanou budovu nádraží. České dráhy objekt prodávají, protože ho nepotřebují. Jeho údržba totiž představuje velkou zátěž. „Jen v posledních pěti letech jsme investovali do nutných rekonstrukcí, například do opravy střechy či do statického zajištění částku převyšující 5 milionů korun,“ řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Podle ní se potenciální zájemce hledá jen velmi těžko. „Je to s ohledem k charakteru budovy, která je nejen zdevastovaná, ale od roku 1958 je také kulturní památkou,“ vysvětlila mluvčí.

Dráhy zatím nesleví

I přesto zatím dráhy neuvažují o tom, že by ze svého sedmadvacetimilionového požadavku slevily. „Jsme akciovou společností a svůj majetek můžeme prodávat pouze za ceny stanovené znaleckým posudkem,“ uvedla Pistoriusová. České dráhy prodávají nemovitosti, které nepotřebují, po celé republice. Jen v Ústeckém kraji je to i s děčínským nádražím dvacet objektů. Nechybí mezi nimi třeba rekreační středisko v Jiřetíně pod Jedlovou zhruba za milion korun či zdevastovaný rodinný domek v Patokryjích na Mostecku za 90 tisíc korun. Děčínské východní nádraží s cenou 27 milionů korun je nejdražší nabízenou nemovitostí v celém Ústeckém kraji.

26. 10. 2016 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne jedenáct nočních dálkových vlaků ČD (30. října 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27843/>)

V noci ze soboty 29. na neděli 30. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude jedenáct nočních vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože všechny vyjíždějí až po změně času. Přehled vlaků ČD, kterých se dotkne změna času na území České republiky (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou):

- R 406 Chopin Vídeň – Varšava vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 03:00 hod. středoevropského času (SEČ).
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:20 hod. SEČ.
- R 442 Bohemia Humenné – Praha vyčká ve stanici Čadca a odjede v 02:01 SEČ.
- R 443 Bohemia Praha – Humenné vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:51 hod. SEČ.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:10 hod. SEČ.
- EN 445 Slovakia Praha – Košice vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:17 hod. SEČ.
- EN 476 Metropol Budapešť – Berlín vyčká ve stanici Pardubice hl.n. a odjede v 03:09 SEČ
- EN 477 Metropol Berlín – Budapešť vyčká ve stanici Brno hl.n. a odjede ve 03:15 hod. SEČ.

Změna času ovlivní také jízdu dalších tří vlaků, které začínají nebo končí v České republice a v okamžiku přechodu na SEČ se nacházejí za hranicemi:

- Přímé vozy z Kolína nad Rýnem, které jsou v úseku z Berlína do Prahy řazené ve vlaku EC 171 Carl Maria von Weber, vyčkají ve stanici Hannover Hbf.
- Přímé vozy do Kolína nad Rýnem a Curychu, které jsou v úseku z Prahy do Lipska řazené vlaku EN 458 Kopernikus, vyčkají ve stanicích Hannover Hbf (směr Kolín nad Rýnem) a Mannheim Hbf (směr Curych)
- Přímé vozy z Curychu a Basileje, které jsou v úseku z Lipska do Prahy řazené vlaku EN 459 Kopernikus, vyčkají na odjezd podle SEČ v Lipsku.

26. 10. 2016 Nádraží čeká rekonstrukce za miliardu. Secesní půvab budově zůstane (Plzeň hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/nadrazi-oprava-plzen-rekonstrukce-miliarda-fe9-plzen-zpravy.aspx?c=A161026_101147_plzen-zpravy_pp)

Hlavní vlakové nádraží v Plzni zařadila Správa železniční dopravní cesty mezi deset, které chce co nejdříve opravit. Přes sto let stará památkově chráněná budova má zůstat stavební dominantou a přitom má splňovat evropské parametry současného cestování. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) budovu nádraží převzala od Českých drah letos v červenci. „České dráhy už část oprav udělaly, zejména interiér vstupní haly. Je v ní vyměněná i dlažba. Správa železniční dopravní cesty ale plánuje celkovou rekonstrukci budovy. Musíme připravit projekt, který zachová všechny historické prvky,“ řekl Pavel Tesař z tiskového odboru SŽDC. Generální ředitel SŽDC Pavel Surý řekl, že do konce roku by chtěl tohle téma probrat se zástupci kraje i města Plzně. Surý by uvítal, kdyby Plzeňský kraj, město i SŽDC uzavřely memorandum, které vymezí společné záměry. „Se současným vedením hejtmanství jsme se o tom v minulých letech až tak moc nebavili,“ řekl Surý ČTK. Rekonstrukce by podle prvních odhadů mohla stát až miliardu korun. Pokud nenastanou problémy, v roce 2020 by nádražní budova mohla kompletně zářit novotou. Náměstek plzeňského primátora pro oblast dopravy Petr Náhlík zamýšlenou opravu vítá. Připomněl, že na volných plochách v nádražním areálu podél zdi se Šumavskou ulicí je plánované menší autobusové nádraží pro meziměstské linky, točna trolejbusů a také parkovací dům. Ten by měl vyrůst za současnou zdí v rohu Šumavské a Wenzigovy ulice v místech, kde je teď zázemí pro stavbaře upravující nádražní kolejiště. „Parkovací dům by zároveň měl sloužit k odhlučnění obytného domu, který je napříč přes křižovatku,“ vysvětlil Náhlík. Pavel Čížek, který by měl mít podle uzavřené koaliční dohody na hejtmanství na starosti dopravu, se domnívá, že kraj by měl mít zájem, aby část meziměstských autobusů končila a začínala přímo u vlakového nádraží. „Cílem je, aby veřejná doprava byla pro lidi co nejméně bariérová, aby přestupy pro ně byly co nejjednodušší,“ soudí Pavel Čížek. Výstavba nového autobusového nádraží je závislá na získání evropských dotací. Podle Petra Náhlíka po dokončení autobusového terminálu přijde město o zvláštnost, kdy vlakové a autobusové nádraží jsou od sebe vzdálené tři kilometry. Projektanti se při kreslení autobusového terminálu – a s ním spojené nové budovy – museli vypořádat s požadavky památkářů, že nová stavba na sebe nesmí přitahovat přílišnou pozornost. To aby dominantními zůstaly hlavní nádražní budova a blízký okresní soud. Ve dvoupodlažní prosklené budově by měl být centrální dispečink a výdejní místo Plzeňské karty. „Zároveň by tam mělo fungovat informační centrum, které v areálu nádraží není na příliš viditelném místě,“ řekl náměstek Náhlík. Podle jeho slov by bylo ideální, kdyby na nový autobusový terminál začaly najíždět autobusy ve stejné době, kdy stavbaři pustí dopravu pod zrekonstruované železniční podjezdy na Mikulášské třídě před nádražím. Práce na nich začnou na jaře příštího roku a budou podle technologií trvat dva roky.



26. 10. 2016 RegioJet po kritice slíbil nasadit na Slovensku novou velkokapacitní soupravu (Bratislava – Komárno)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-po-kritice-slibil-nasadit-na-slovensku-novou-velkokapacitni-soupravu-1324558>)

Český soukromý dopravce RegioJet po kritice slovenského ministerstva ohledně nedodržování objednaných kapacit při provozu státem dotovaných vlaků na Slovensku dnes oznámil, že na regionální trať mezi Bratislavou a Komárnem nasadí velkokapacitní soupravu. "Bereme na naši odpovědnost co nejrychlejší vyřešení dočasného snížení kapacity vlaků po dvou mimořádně vážných nehodách. Tyto nehody jsme sice nezavinili, ale v konečném důsledku vedly k vyřazení dvou motorových jednotek z provozu," uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura.

Soupravu s kapacitou více než 500 lidí hodlá RegioJet nasadit do šesti týdnů na nevytíženější spoje, které na zmiňované trati jezdí mezi Bratislavou a Dunajskou Stredou. Dodatečná vlaková souprava podle RegioJetu sice nahradí dvě havarované motorové jednotky, ale nevyřeší problém nedostatečné kapacity vlaků v souvislosti s nárůstem počtu cestujících. Dopravce uvedl, že vlaky na regionální trati jsou dlouhodobě přeplněné, zejména po zavedení bezplatného cestování ve státem dotovaných vlacích pro děti, studenty a seniory. "RegioJet má připravené další dvě (vlakové) jednotky, na jejich nasazení potřebuje souhlas ministerstva coby objednatele," sdělil dopravce, který by také uvítal opatření na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Právě na jednom z přejezdů vybaveném zvukovou a světelnou signalizací na jihu Slovenska se v září srazil vlak RegioJetu s kamionem.

Slovenské ministerstvo dopravy v úterý oznámilo, že jeho kontrola zjistila nedodržování objednaných kapacit ze strany RegioJetu. Zároveň dopravce vyzvalo k nápravě a pohrozilo mu uložením sankcí. RegioJet kromě státem dotovaných spojů provozuje na Slovensku na vlastní komerční riziko vlaky mezi Bratislavou a Košicemi a rovněž autobusové linky.

26. 10. 2016 Arriva na kolejích roste: pošle vlaky do Nitry a na Šumavu (Praha – Nitra/Nová Pec)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/arriva-na-kolejich-roste-posle-vlaky-do-nitry-a-na-sumavu-1324559>)

Dopravní společnost Arriva hodlá s prosincovým příchodem nového jízdního řádu výrazně posílit svou přítomnost na českých a slovenských kolejích. Novinkou je především zavedení spoje z Prahy do Nitry, jde o vůbec první přímou vlakovou linku mezi oběma městy. Dnes Arriva směrem na Slovensko provozuje pouze víkendové spoje mezi Prahou a Trenčínem. „Chceme lépe obsloužit region středního Pováží, který nemá přímé vlakové spojení s Českem,“ řekl šéf Arrivy Daniel Adamka. Podle něj k rozhodnutí prodloužit linku do Nitry vedla mimo jiné velká obsazenost trenčínských vlaků. Už od prosince se počet vlaků zdvojnásobí, od dubna pak firma zavede každodenní provoz.

Vlak do Nitry bude zpočátku vysílán pouze v pátek odpoledne, zpět se bude vracet v sobotu. Doplní jej nedělní vlak do Trenčína a týž den zpět. Od dubna bude jezdit odpolední spoj do Nitry každý den, ranní spoj s konečnou v Trenčíně bude vyrážet kromě neděle i v pátek a v sobotu. Na letní sezonu od června do října se z něj stane rovněž každodenní spoj. Složitost jízdního řádu je dána mimo jiné postupným nasazováním motorových jednotek Arrivy do provozu. Firma dosud v tuzemsku provozuje pouze jednu soupravu, z Německa si ale přivezla další čtyři motorové vlaky. Ty nyní procházejí rekonstrukcí v šumperských dílnách Pars nova, následně musejí být schváleny pro provoz v českých zemích i na Slovensku. Rekonstrukce jedné jednotky vyjde zhruba na osm milionů korun.

Díky doplněnému vozovému parku se v prosinci Arriva vydá i na jih Čech, když zavede nové expresy z Prahy přes České Budějovice a Český Krumlov až do šumavské Nové Pece. Sází přitom hlavně na jednodenní návštěvníky Krumlova a vodáky. Vlaky pojedou mimo sezonu pouze o sobotách, nedělích a svátcích, od začátku července do začátku října každý den. Z Prahy vyjedou v devět ráno, v Krumlově budou za tři hodiny, návrat do hlavního města je v devět večer. Arrivě přitom na trati budou konkurovat (rovněž nově zaváděné) expresy Českých drah. Ty budou ale vyjíždět z Krumlova zpět na sever už ve dvě. Na rozdíl od vlaků Arrivy budou jezdit za dotace od ministerstva dopravy. Podle Adamky si přitom Arriva původně naplánovala své expresy, aniž by cokoliv tušila o objednavce z ministerstva pro ČD. „Státní správa má tendenci ekonomicky vytlačovat komerční spoje. Chceme dokázat, že jsme schopni to jezdit na vlastní podnikatelské riziko,“ uvedl Adamka. Konkurence na spojích na jih díky Arrivě výrazně zhoustne. Do Krumlova totiž vedle ČD jezdí i autobusy Regiojetu a Leo Expressu. Adamka přitom tvrdí, že s jedním z těchto konkurentů je před uzavřením dohody o prodeji jízdenek na pražském hlavním nádraží. Klíčovou je ale pro společnost ze skupiny Deutsche Bahn příměstská spěšná linka Praha – Benešov. Nově budou na spoji jezdit dvě soupravy, ve špičkách se intervaly zkrátí na hodinu, vlaky nově zastaví v Říčanech.

Arriva všechny své vlaky provozuje v tuzemsku komerčně bez dotací. Jak si provoz stojí finančně, vedení nechce upřesnit, vlaky ale zřejmě generují stále ztrátu. „Vychází to lépe, než jsme předpokládali,“ řekl Adamka. Snahou firmy nicméně je, aby benešovská linka byla zařazena do pražské integrované dopravy a její ztráty pokryly dotace od metropole a Středočeského kraje. Podle Adamky by se tak dle optimistického scénáře mohlo stát už začátkem příštího roku, spíše ale až od první změny jízdního řádu v pololetí. Arriva se rovněž účastní soutěží, které zřídka na dotované rychlíky vypisuje ministerstvo dopravy či kraje. Nikde ale zatím nenabídla nejnižší cenu; navíc žádná soutěž nebyla pro protesty ČD zatím dotažena do konce. Firma rovněž od prosince zaznamená jednu ztrátu. Přestane provozovat vlaky na obecní železnici v údolí říčky Desné, dopravu zde převezmou České dráhy.

27. 10. 2016 Rychlostní tratě by mohly být financovány ze soukromých peněz

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/rychlostni-trate-by-mohly-byt-financovany-ze-soukromych-penez/1409189>)

Pro financování připravovaných vysokorychlostních tratí je třeba zvážit možnost využití soukromých peněz. Tratě s rychlostí přes 300 kilometrů v hodině by bylo možné stavět prostřednictvím takzvaných PPP projektů (Public Private Partnership). Po roce 2023 totiž skončí hlavní zdroj evropských dotací

směřujících do dopravní infrastruktury a další evropské příspěvky budou výrazně nižší. Na setkání s novináři to řekl ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) Zbyněk Hořelica. PPP projekty by se tak týkaly téměř všech chystaných vysokorychlostních tratí. Při současné délce přípravy velkých infrastrukturních staveb lze očekávat, že na první rychlostní železniční spojení je možné získat stavební povolení až po roce 2030, uvedl ředitel odboru strategie Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radek Čech. Správa železnic nyní pracuje na prvním kroku, kterým jsou technicko-provozní studie. Stanoví, jakým řešením a pro jaké rychlosti by se v Česku měly vysokorychlostní tratě stavět. Studie by měly být dokončené příští rok v květnu. Zapojení privátního kapitálu nejčastěji spočívá v tom, že stát do stavby nevloží vlastní peníze, ale přenechá výstavbu kompletně na soukromém investorovi. Tomu pak platí za bezchybný provoz na daném úseku po předem sjednanou dobu.

Mezi prvními vysokorychlostními tratěmi, které chce SŽDC stavět, jsou úseky napojující českou železniční síť do zahraničí. Kolem roku 2030 by se mělo pracovat na spojení Prahy s Německem přes Ústí nad Labem a Drážďany a rovněž přes Plzeň a Mnichov. Na Moravě jde o spojení Brna a Břeclavi s napojením na Vídeň a Bratislavu a dále pak spojení Brno – Přerov. Vysokorychlostní propojení Prahy a Brna je chystané ve druhé vlně, která je směřovaná k roku 2050. Zde jsou dvě pracovní varianty napojení, jižní větev by měla směřovat přes Benešov a severní přes Havlíčkův Brod. V tomto balíku SŽDC ještě předpokládá spojení z Prahy do Polska buď přes Liberec nebo přes Hradec Králové. Výběr trasy pro nové rychlostní tratě nicméně není podle Černého jednoduchý. "Všichni chtějí vysokorychlostní trať, nikdo ale nechce, aby mu vedla méně jak dva kilometry od domu," uvedl. SŽDC také nemá příliš zkušeností se stavbou železnic v nové trase, většina současných projektů jsou modernizace nynějších železničních tras.

27. 10. 2016 Sasko chce urychlit výstavbu nové železnice z Drážďan do Prahy

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/sasko-chce-urychlit-vystavbu-nove-zeleznice-z-drazdan-do-prahy/1409298>)

Německá spolková země Sasko chce urychlit výstavbu nové železniční tratě mezi Drážďany a Prahou, která by měla zkrátit dobu cesty mezi oběma městy na méně než hodinu. Novinářům to dnes řekl saský ministr hospodářství Martin Dulig. Trať, na které se Česká republika a Sasko dohodly letos v dubnu, by mohla být hotová kolem roku 2030. "Nová trasa je projekt budoucnosti a úkol pro jednu generaci," řekl dnes podle agentury DPA ministr o trati, jejíž výstavba by jen na německé straně měla stát asi 1,3 miliardy eur (35,1 miliardy Kč). Dulig vidí optimisticky, že se 43 kilometrů trasy na německé straně podaří zařadit do spolkového plánu dopravních cest. V plánu, který nedávno schválila německá vláda a který počítá s investicemi až 270 miliard eur (7,3 bilionu Kč) do dopravní infrastruktury do roku 2030, zatím trasa vedoucí mimo údolí Labe není. Výhledově se počítá jen s úpravou současné tratě vedoucí podél Labe z Drážďan na české hranice, aby po ní bylo možné jezdit až dvěstěkilometrovou rychlostí.

Novou trať, jejíž výstavba by na české straně mohla podle německých médií přijít na pět miliard eur (135 miliard Kč), považují saší politici za nezbytnou, protože stávající železniční cesta je vytížena a není možné ji rozšířit. Trať, jejíž výstavba zatím ale není jistá, by měla umožnit, aby vlaky jezdily na většině českého úseku rychlostí až 350 kilometrů v hodině, na tom německém pak 200 kilometrů za hodinu. Dominantní stavbou nové železniční tratě má být tunel pod Krušnými horami dlouhý 26,5 kilometru. Na německé straně má měřit 15,1 kilometru, na české pak 11,4 kilometru. V Ústí je plánován nový terminál na západním nádraží. Železniční spojení mezi Prahou a Drážďany teď měří 196 kilometrů, nová trať má být o 56 kilometrů kratší.

31. 10. 2016 ČD mikroskopicky zdraží, senioři musí vyměnit kvůli slevě průkazy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-mikroskopicky-zdrazi-seniori-musi-vymenit-kvuli-sleve-prukazy-1dk-eko-doprava.aspx?c=A161031_121632_eko-doprava_suj)

O jednu až čtyři koruny zdraží od prosince jízdné ve vlacích Českých drah. Největší změna čeká seniory. Dosavadní papírové kartičky jim budou k ničemu, nově si budou muset pořídit IN kartu, stačit nebude už ani občanský průkaz. Vyplývá to z informací k novému jízdnímu řádu, které v pondělí zveřejnily České dráhy v tiskové zprávě. „České dráhy obyčejné jízdné v posledních dvou letech neupravovaly, proto dojde nyní u jízdenek pro cesty do 120 kilometrů k nepatrnému zvýšení jízdného, a to pouze o jednu korunu,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj bude průměrné zvýšení tarifu ve všech kilometrických pásmech o 0,7 %.

Ke zdražení dojde i na delší vzdálenosti, maximálně ale o čtyři koruny. Současně dojde k úpravě cen jízdenek, které jsou odvozeny z obyčejného jízdného, například zákaznické, zpáteční nebo traťové. Až do 10. prosince jsou však všechny jízdenky včetně dvouměsíčního předprodeje prodávány za stávající ceny. Konkrétně například cena obyčejné jízdenky z Prahy do Benešova u Prahy (49 km) bude stát 76 Kč místo 75 Kč a cena obyčejné jízdenky z Prahy do Karlových Varů (236 km) se zvýší o 2 koruny ze současných 323 Kč na 325 Kč. U základní měsíční traťové jízdenky z Prahy do Benešova u Prahy bez slevy s In Kartou se pak cena zvedne o 28 Kč, z 2 100 Kč na 2 128 Kč.

České dráhy zatím nezmění ceníky u svých levnějších jízdenek koupených dopředu či přes e-shop. Jde o produkty Včasné jízdenky Česko, Akční jízdenky a SuperAkční jízdenky.

Senioři opět zcela jinak

Největší změnou budou podmínky pro cestování seniorů. Od 1. 7. 2017 už nebudou platit starší papírové průkazy s modrým pruhem na slevu pro důchodce, které budou vydávány pouze do 10. prosince. Nově také u osob nad 70 let nebude možné prokázat nárok na slevu občanským průkazem. Kvůli slevě na cestování si totiž budou muset senioři pořídit In Kartu s aplikací IN Důchodce. Cena této aplikace bude 100 Kč na 1 rok nebo 250 Kč na 3 roky pro cestující do 70 let. Senioři nad 70 let si mohou pořídit tuto aplikaci za 100 korun na šest let. „S touto aplikací budou mít nadále slevu ve výši 25 % z obyčejného jízdného a nově budou moci využívat také výhodnější ceny jízdenek z nabídky dalších slev,“ dodal Štáhlavský. Aplikace IN Senior, která umožňuje cestovat za 1 490 Kč na jeden rok nebo za 3 990 na tři roky neomezeně cestovat osobními a spěšnými vlaky, dál zůstane v planosti pro cestující nad 70 let.
