

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2014

OBSAH

01. 09. 2014	STROJVŮDCI NĚMECKÝCH DRAH VYHLÁSILI NA DNEŠNÍ VEČER STÁVKU	4
01. 09. 2014	LEO EXPRESS V POLOLETÍ SNÍŽIL ZTRÁTU NA 64 MILIONŮ, ZVAŽUJE ARBITRÁŽ	4
01. 09. 2014	ČESKÉ DRÁHY V POLOLETÍ VYKÁZALY ZISK 158 MILIONŮ KORUN.....	5
01. 09. 2014	REGIOJET ZVEDL TRŽBY OPROTI LOŇSKU O 41 PROCENT.....	5
02. 09. 2014	INDIE OBNOVUJE ŽELEZNICI. ŠANCE PRO ČESKÉ FIRMY JE OBROVSKÁ, ŘÍKÁ DIPLOMAT.....	6
02. 09. 2014	POLSKÁ PKP CARGO MÁ ZÁJEM O KOUPI AWT PŮSOBÍCÍ V ČESKU	7
03. 09. 2014	DRÁHY ŘEŠÍ, KDE V BUDOUCNU BRÁT PENÍZE. CO MOHLY, UŽ TĚMĚŘ PRODALY	7
03. 09. 2014	REVOLUCE NA KOLEJÍCH: ARRIVA NABÍDLA NIŽŠÍ CENU NEŽ ČD, MÍŘÍ NA MOSTECKOU TRÁŤ (R16)	8
03. 09. 2014	POLSKÁ PKP CARGO JEDNÁ O PŘEVZETÍ DALŠÍHO PŘEPRAVCE CTL.....	9
05. 09. 2014	OD PONDĚLÍ POJEDOU NA NOVÝCH ZASTÁVKÁCH U PRAHY POSÍLENÉ VLAKY (S65)	9
05. 09. 2014	ČESKÁ PREMIÉRA. LOKOMOTIVA NA ZEMNÍ PLYN ZAČNE VOZIT NA OPAVSKU VLAKY (714.801, TRÁŤ Č. 317).....	10
06. 09. 2014	STROJVŮDCI DEUTSCHE BAHN STÁVKOVALI, ZASÁHLO TO I ČESKÉ CESTUJÍCÍ (6. ZÁŘÍ 2014).....	10
06. 09. 2014	BÝVALÉ NÁDRAŽÍ SE ZMĚNILO NA KAVÁRNU S LOKOMOTIVOU A VLÁČKY PRO DĚTI (LITOMĚŘICE MĚSTO)	11
07. 09. 2014	DRÁHY SE POPRVÉ POCHLUBILY VŠEMI SVÝMI RAILJETY VEDLE SEBE	11
08. 09. 2014	EXPRESY V ČESKÝCH VELENICÍCH – JEN NOSTALGIE, NEBO PŘÍSLIB BUDOUCNOSTI? (ELEKTRIZACE TRATI ČESKÉ VELENICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ)	12
08. 09. 2014	CENTRÁLNÍ ŘÍZENÍ ŽELEZNIC V ČECHÁCH PŘIJDE NA 14 MILIARD KORUN (CDP PRAHA).....	13
08. 09. 2014	MINISTR PŘEDSTAVÍ VLÁDĚ HARMONOGRAM OTEVÍRÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU	13
11. 09. 2014	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY ZAHÁJILA REVITALIZACI ŠUMAVSKÉ TRATI Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC DO VOLAR	14
11. 09. 2014	VLÁDA SCHVÁLILA PRODEJ ZRUŠENÉ REGIONÁLNÍ DRÁHY NA NOVOJIČÍNSKU, BUDE Z NÍ CYKLOSTEZKA (HOSTAŠOVICE – NOVÝ JIČÍN HORNÍ N.).....	15
11. 09. 2014	ARRIVA NA LINKU Z ČELÁKOVIC DO BENEŠOVA NEVYJEDE. KRAJ NECHCE PLATIT.....	15
11. 09. 2014	REGIOJET CHCE NA SLOVENSKÉ HLAVNÍ TRATI NAHRADIT STÁTNÍHO DOPRAVCE (BRATISLAVA – KOŠICE)	16
12. 09. 2014	DRÁHY PROHRÁLY SOUD S MINISTERSTVEM KVŮLI VYDÁNÍ DAT REGIOJETU	16
12. 09. 2014	VLAK REGIOJET VYJEDE Z PRAHY DO KOŠIC UŽ V POLOVINĚ ŘÍJNA	17
12. 09. 2014	SC PENDOLINO POJEDE POPRVÉ DO TATER A KOŠIC (OD 14. PROSINCE 2014).....	17
12. 09. 2014	NÁKLAĐÁK NARAZIL RAMENEM DO MOSTU ÚZKOKOLEJKY, POSUNUL HO I S KOLEJEMI (OBRATAŇ)	18

12. 09. 2014	VÝJIMEČNÁ JÍZDA HISTORICKÉHO ELEKTROMOTOROVÉHO VOZU „ELINKA“ PŘIPOMENE 111 LET EXISTENCE PRVNÍ ELEKTRIFIKOVANÉ TRATĚ V ČESKU TÁBOR – BECHYNĚ (20. ZÁŘÍ 2014).....	19
12. 09. 2014	OD PROSINCE POJEDE O DVACÍTKU VÍC RYCHLÍKŮ ČD NEŽ DOSUD (GVD 2014/2015)	20
14. 09. 2014	LEO EXPRESS KVŮLI SRÁŽCE VLAKU S AUTEM RUŠÍ ČÁST SPOJŮ	20
15. 09. 2014	NA KRÁLOVÉHRADECKU VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, VÝLUKA POTRVÁ ZHRUBA TÝDEN (PŘEVÝŠOV).....	21
15. 09. 2014	FRANCIE POSTAVÍ ORIENT EXPRESS PRO 21. STOLETÍ	21
15. 09. 2014	VLÁDA SCHVÁLILA HARMONOGRAM OTEVÍRÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU.....	22
16. 09. 2014	O ÚSPĚCHU ARRIVY NA MOSTECKÉ TRATI ROZHODNOU TOALETY (R16)	23
16. 09. 2014	PŘEVŘÁCENÉ VAGONY ODKLIDÍ OD TRATI U PŘEVÝŠOVA VYPROŠŤOVACÍ TANKY.....	23
16. 09. 2014	PRAŽŠTÍ DOPRAVÁCI PŘEDSTAVILI VLAKOTRAMVAJ, MÁ JEZDIT DO MĚLNÍKA I HOSTIVICE	24
17. 09. 2014	KOLEJ MŠENO – MĚLNÍK NENÍ SLEPÁ, ALE MRTVÁ. NIKDO NEVÍ, ZDA SE DOČKÁ VZKŘÍŠENÍ.....	25
17. 09. 2014	POD VYŠEHRADEM SE SRAZIL RYCHLÍK S PRACOVNÍM STROJEM, JEDEN ZRANĚNÝ	25
18. 09. 2014	MLADĚJOVSKÁ ÚZKOKOLEJKA ZÍSKALA PENÍZE NA DOKONČENÍ Z VEŘEJNÉ SBÍRKY.....	25
18. 09. 2014	ŠKODA TRANSPORTATION USILUJE O KLÍČOVÝ BYZNYS V NĚMECKU ZA 82 MILIARD.....	26
18. 09. 2014	JEDNÁNÍ ÖBB – SŽDC (PRAHA – LINZ).....	27
18. 09. 2014	LEO EXPRESS BUDE BEZ SOUPRAVY MĚSÍC, DVA SPOJE SE VRÁTÍ AŽ V ŘÍJNU	27
18. 09. 2014	NÁRODNÍ DEN ŽELEZNICE ČD OSLAVÍ 175 LET OD PŘÍJEZDU PRVNÍHO VLAKU NA NAŠE ÚZEMÍ (27. ZÁŘÍ 2014).....	28
18. 09. 2014	BOJ O RYCHLÍKY. DRÁHY SI U STÁTU STĚŽUJÍ NA ARRIVU (R16 PLZEŇ – MOST).....	29
19. 09. 2014	ČD CARGO ZTRÁCÍ PODÍL NA TRHU. ČISTÝ ZISK Z NÁKLADNÍ DOPRAVY SE ALE ZVYŠUJE	29
19. 09. 2014	ŽELEZNIČÁŘI PLNĚ ZPROVOZNILI TRATĚ POD VYŠEHRADEM. VÝHYBKU OPRAVILI	31
19. 09. 2014	REKLAMU NA VLAČÍCH MÁ I H. BROD A ŽĎÁR, CHTĚJÍ TAK ZÍSKAT TURISTY..	31
21. 09. 2014	VAGONY MÍSTO KAMIONŮ. JIHOČESKÉ OBCE SE TĚŠÍ NA KLID KOLEM MYDLOVAR	31
22. 09. 2014	STÁT NASYPE MILIARDY DO REGIONÁLNÍCH TRATÍ.....	32
22. 09. 2014	U TŘEBONĚ NARAZIL VLAK DO SPADLÉHO STROMU. VÝLUKA TRVALA OSM HODIN.....	33
22. 09. 2014	ZÁJEM O NOVÝ VLAK ZE ŠLUKNOVSKA DO SASKA ROSTE, OBCE CHTĚJÍ DALŠÍ SPOJE (U28)	33
22. 09. 2014	PONIČENÁ TRATĚ MEZI PŘEVÝŠOVEM A CHOŤOVICEMI JE OPRAVENÁ A PRŮJEZDNÁ	33
24. 09. 2014	REGIOJET ZATÍM NEPŘEVEZME RYCHLÍKOVOU DOPRAVU NA SLOVENSKU (BRATISLAVA – KOŠICE).....	34
25. 09. 2014	ČASOVĚ OMEZENÁ ZÁVAZNOST NABÍDKY ARRIVY PUSTILA DO HRY ČESKÉ DRÁHY (R16).....	34

25. 09. 2014	ŽELEZNIČNÍ STANICE STRAKONICE ZÍSKÁ PODCHOD A OSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	35
25. 09. 2014	NOVÁ NAPÁJECÍ STANICE V ALBRECHTICÍCH UKONČÍ DVACETILETÉ PROVIZORIUM	35
26. 09. 2014	STARÉ SOVĚTSKÉ VAGONY VOZÍ NEBEZPEČNÝ FOSFOR, DÍKY MINISTERSKÉ VÝJIMCE (FOSFA BŘECLAV).....	36
26. 09. 2014	INNOTRANS: NA ŽELEZNICI ZAČÍNÁJÍ HRÁT PRIM OBOUSTRANNÉ JEDNOTKY	37
27. 09. 2014	ČD CARGO CHCE SKLAD ZA MILIARDU, JEHO KAPACITY PŘITOM DOSUD NENAPLNIL (LOVOSICE).....	37
27. 09. 2014	TÉMĚŘ 30.000 LIDÍ SE PŘIŠLO PODÍVAT NA DEN ŽELEZNICE V BŘECLAVI....	38
28. 09. 2014	RYCHLOST A PŘESNOST. ŠINKANSENY JEZDÍ UŽ PŮL STOLETÍ (1. ŘÍJNA 1964)	39

01. 09. 2014 Strojvůdci německých drah vyhlásili na dnešní večer stávku

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/strojvudci-nemeckych-drah-vyhlasil-na-dnesni-vecer-stavku/1117913>)

Strojvůdci největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) vyhlásili tříhodinovou stávku od dnešních 18:00, která by měla zasáhnout celé území Německa. Odborový svaz strojvůdců (GDL) chce protestní akcí přimět DB, aby přistoupila na zvýšení mezd a zkrácení pracovní doby zaměstnanců. Odbory během dne také odmítly výzvu vedení DB k dalšímu jednání. V Česku by se stávka mohla projevit zpožděním některých spojů později odpoledne uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

GDL, který zastupuje zhruba 20.000 strojvůdců DB, v tiskovém prohlášení označil protest za varovnou stávku, pro kterou schválně vybral čas mimo dopravní špičku. "Zvoleným časem stávky bere GDL ohled na mnoho lidí, kteří se z víkendu vrací po železnici až během prvního pracovního dne. Zároveň myslíme i na lidi dojíždějící za prací během dne," uvedl odborový svaz dnes ráno v tiskovém prohlášení k vyhlášení stávky. "Naše první stávka by měla zasáhnout především nákladní dopravu, méně už cestujících," doplnil GDL. "Postup GDL je absolutně nepochopitelný. Od dnešního rána má GDL k dispozici novou nabídku kolektivní smlouvy, což jsme avizovali už o víkendu. Varovná stávka je proto úplně zbytečná," uvedl v tiskovém prohlášení Ulrich Weber z představenstva DB. Zároveň vyzval odboráře, aby stávku odvolali. Odbory ale výzvu k jednání odmítly. "Dnešní nabídka DB nepředstavuje žádnou změnu proti předchozímu stanovisku firmy," řekl předseda GDL Claus Weselsky. "Už ohlášenou varovnou stávku uskutečníme podle plánů a pokud zaměstnavatel nezmění svou pozici, budou navíc následovat další protestní akce," dodal. Podotkl také, že dnešní stávka by měla zastavit 70 až 80 procent vlaků na německém území.

Vedení DB nedokáže odhadnout, jaké dopady bude mít stávka na vnitrostátní a mezinárodní provoz. "Kvůli vágním a odporujícím si informacím GDL nemůže DB zajistit cestujícím přesné informace o tom, jaká konkrétní omezení je čekají," uvedla železniční společnost v tiskové zprávě. Přislíbila nasadit na nádraží pracovníky, kteří budou informovat o výpadech vlaků. V Česku by se stávka mohla dotknout vlaků z ČR do Německa, které by mohly nabírat na německém území zpoždění. Ve směru z Německa by kvůli stávce mohly později vyjet poslední spoj EC Berlín – Praha (pravidelný příjezd do Děčína v 19:53) a noční vlak EN Metropol (odjezd z Berlína v 18:22, příjezd do Děčína ve 21:53), uvedl Šťáhlavský.

Odbory požadují zvýšení mezd strojvůdců o pět procent a zkrácení pracovní doby o dvě hodiny týdně. V současnosti se průměrný plat strojvůdců pohybuje v závislosti na odpracovaných letech mezi 36.000 a 46.000 eury (998.000 a 1,27 milionu korun) ročně. Strojvůdci u DB pracují 39 hodin týdně. DB dosud odmítaly přistoupit na růst platů při zkrácení pracovní doby. Zdůrazňovaly přitom, že se mzdové ohodnocení strojvůdců musí vyvíjet stejně jako u ostatního železničního personálu, u kterého DB se zkracováním pracovního týdne nepočítají.

01. 09. 2014 Leo Express v pololetí snížil ztrátu na 64 milionů, zvažuje arbitráž

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-v-pololetí-snizil-ztratu-dwh/eko-doprava.aspx?c=A140901_2095291_eko-doprava_fih)

Soukromý železniční dopravce Leo Express vylepšil za první polovinu letošního roku výsledky svého hospodaření. Přesto zůstává v hluboké ztrátě. Podle většinového majitele společnosti Leoše Novotného je firma zisková zatím pouze na trase mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště. Ze ztráty Leo Expressu obviňuje Novotný především cenovou politiku Českých drah. Kvůli chování státního podniku zvažuje arbitráž. Vyplývá to z pololetní zprávy pro investory, kterou soukromý dopravce zveřejnil. „Snižujeme ztrátu, navyšujeme počet cestujících a jdeme na nové trhy,“ uvedl Novotný. Firma za letošní první pololetí prodělala 63,6 milionu korun, což je o čtvrtinu méně než za stejné období loňského roku (minus 86,6 milionu).

Podle Novotného se dokonce provozně Leo Express dostal do zisku ve výši 4,4 milionu. Pomohl mu v tom odklad od společnosti Credit Suisse, která bude chtít tři splátky v hodnotě 152 milionů korun místo letošního roku až v roce 2021. Tržby dopravce stouply z 86,7 na 88,7 milionu korun. V optimisticky laděné pololetní zprávě Novotný přirovnává svoji firmu k americkému výrobci elektromobilů Tesla či firmě Baťa. „Říkáme státní železnici, že se dá jezdit s polovičními provozními náklady, s moderními vlaky, mít nejnovější technologie a palubní služby a jezdit bez dotací od státu,“ uvedl Novotný a dodal: „V Americe je ztrátovost start-upu přirozená, u nás je ztráta bez pochopení kapitálové struktury symptomem blížícího se konce.“

Arbitráž na spadnutí

Leo Express nadále bojuje na všech frontách s Českými drahami, které podle něj stát nedovoleně podporuje. A nově zvažuje mezinárodní arbitráž proti Česku o ochraně investice. Hlavním akcionářem dopravce je totiž nizozemská společnost Leo Express N. V., ve které má Leoš Novotný většinový podíl. Už dříve kvůli cenové politice Drah podal Leo Express, podobně jako soukromý RegioJet stížnost na České dráhy u Evropské komise i antimonopolního úřadu. U Městského soudu v Praze navíc Novotný letos v červenci žaloval České dráhy o náhradu škody kvůli zneužití dominantního postavení na trhu. Škodu vyčíslil na 23,5 milionu korun měsíčně, přičemž celková výše brzy přesáhne půl miliardy. „Zvažujeme ptát se po odpovědnosti statutárních zástupců Českých drah, kteří ručí do výše svého osobního majetku,“ uvedl Leoš Novotný. Dráhy nicméně vytrvale odmítají, že by jezdily pod náklady. Ztrátový na trase mezi Prahou a Ostravou je také RegioJet.

Nekončíme, dotovat budeme dál

Novotný se ve zprávě pro investory pozastavil i nad spekulacemi o tom, že by vlakový byznys opustil. „Máme silnou podporu stávajících investorů, kteří jsou připraveni posílit kapitálovou strukturu dle potřeby. Jsme připraveni dotovat případné ztráty do doby, než naběhnou tržby z nových trhů a spojených byznysů a než vznikne liberalizované prostředí pro osobní dopravu,“ tvrdí v dokumentu Leoš Novotný. Leo Express nyní hledá nové zdroje příjmů, které budou schopny dotovat ztrátu z trasy Praha – Ostrava. V plánu je spolupráce s autobusovými či jinými evropskými dopravci, jež by mohla přinést během následujícího roku 30 až 70 milionů korun na tržbách. Konkrétním příkladem má být vstup na trasu Praha – Košice. Dalších 50 až 100 milionů navíc chce firma získat zvyšováním obsazenosti vlaků a zlepšováním celkového výkonu.

01. 09. 2014 České dráhy v pololetí vykázaly zisk 158 milionů korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-v-pololeti-vykazaly-zisk-158-milionu-korun/1118041>)

České dráhy se v pololetí vymanily ze ztráty. Hospodařily se ziskem po zdanění 158 milionů korun. Vloni v pololetí přitom skupina prodělala 510 milionů korun. Vyplyvá to z výsledků uveřejněných na internetových stránkách dopravce. Podle předsedy představenstva Daniela Kurucze stojí za zlepšením výsledků mimo jiné zvýšení tržeb u osobní dopravy a provozní úspory. Se ziskem 540 milionu korun skončilo hospodaření nákladní dopravy, která tak vylepšila loňská pololetní čísla o více než 300 milionů korun. Osobní doprava snížila loňskou ztrátu z 644 milionů korun na 262 milionů korun. O 131 milionů korun na 16,4 miliardy vzrostly tržby z hlavní činnosti. Za růstem podle Kurucze stála především osobní doprava, která dokázala tržby navýšit o 432 milionů korun na zhruba deset miliard korun. Zhruba 137 milionů z toho představovaly tržby z prodaných jízdenek.

Naopak nákladní doprava zaznamenala pokles tržeb o 345 milionů na 6,3 miliardy korun. Důvodem je podle Českých drah vysoká konkurence zejména v přepravách hnědého a černého uhlí, která následně vede ke snižování cen za přepravu. Tyto ztráty se podařilo do značné míry vykompenzovat snížením provozních nákladů. "Jsme rádi, že se nám podařilo zastavit propad Českých drah," uvedl k výsledkům Kurucz s tím, že za půl roku jde o významný obrat v hospodaření. Celá společnost podle něj proti předešlému období uspořila zhruba 737 milionů korun. Na úsporách se podílely především snížené náklady na elektřinu a naftu a snížily se i osobní náklady, marketing a právní služby. Za celý loňský rok skupina České dráhy prohloubila ztrátu na téměř dvě miliardy korun, na čemž se podílela zejména osobní doprava s celkovou ztrátou asi 1,8 miliardy korun. Naopak nákladní doprava skončila v zisku 522 milionů Kč po téměř dvoumiliardové ztrátě rok předtím.

Celkový dluh Českých drah vzrostl za letošní první pololetí o 1,2 miliardy korun na 34 miliard korun, uvedl náměstek pro ekonomiku Pavel Krtek. Zadlužení skupiny se má podle střednědobého plánu zvyšovat do roku 2016. Od roku 2017 by poté měly být veškeré roční investice nižší než odpisy a zadlužení dopravce se začne snižovat, dodal. Skupina Českých drah, do níž patří například Výzkumný ústav železniční a poskytovatel datových služeb ČD Telematika, zaměstnává 25.000 lidí.

01. 09. 2014 Regiojet zvedl tržby oproti loňsku o 41 procent

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zvedl-trzby-oproti-lonsku-o-41-procent-fr1-eko-doprava.aspx?c=A140901_155139_eko-doprava_fih)

Provozovatel žlutých vlakových souprav Regiojet uzavřel první půlrok s výrazně lepšími výsledky než loni. Tržby se zvýšily o 41,3 procenta na 240,1 milionu korun. Zlepšení přičítá dopravce navýšení

kapacity a přílivu cestujících. Zisk firma nezveřejnila. Tržby Regiojetu se z roku na rok zvýšily z loňských 169,9 milionů korun na 240,1 milionu za prvních šest měsíců letoška. Firma si polepšila o 70,2 milionu korun, což je 41,3 procenta. „Ekonomika se stále zlepšuje, neboť jezdíme ve špičkách deseti vagonů. Na příští rok připravujeme pořízení nové silnější lokomotivy, které při stejných jízdních dobách uvezou až 15 vagonů. Další vagonů, které budou už jen nové, vyjdou levněji, než starší repasované,“ uvedl majitel holdingu Student Agency Radim Jančura. Regiojet je poslední z trojice konkurentů na hlavním železničním tahu z Prahy do Ostravy. České dráhy jsou na rozdíl od loňska v zisku 158 milionů korun a Leo express snížil ztrátu na 64 milionů korun.

02. 09. 2014 Indie obnovuje železnici. Šance pro české firmy je obrovská, říká diplomat

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/indie-obnovuje-zeleznici-sance-pro-ceske-firmy-je-obrovska-rika-diplomat-1114779>)

České podniky předběhly obchodní velmoc Čínu a jako první po nástupu nové indické vlády navázaly strategické partnerství s Indickými drahami, které rozbíhají gigantické projekty stavby koridorů pro rychlovlaky. Čechům to pomůže lépe dosáhnout na státní zakázky, což jim v době války sankcí mezi Západem a Ruskem otevírá v dosud spíše opomíjené Indii zajímavé příležitosti. „Díky strategickému partnerství mohou tuzemští exportéři získat lepší přístup k tendrům a vůbec veřejným zakázkám, které se v Indii vypisují,“ upřesnil pro E15.cz jeho výhody velvyslanec Miloslav Stašek. Ten dohodu o spolupráci za České dráhy a Asociaci podniků českého železničního průmyslu podepsal.

Indickou ekonomiku brzdí zaostalá infrastruktura. Její obnova nabízí vítané obchodní příležitosti, které lákají průmyslníky a investory z celého světa. Aktivní jsou hlavně Číňané a Japonci. Nicméně podle Staška jsou objemy vypisovaných zakázek natolik obrovské, že je zdaleka nemůže pokrýt dodavatel z jedné země a nabízí se tak prostor pro řadu dalších firem. „Proto tu vnímáme obrovský potenciál pro české společnosti, navíc Indové znají kvalitu našich výrobků,“ vysvětlil velvyslanec. V Indii už působí třeba Škoda Electric, výrobce brzd Dako nebo dodavatel zabezpečovací techniky AŽD Praha. Bohumínský Bonatrans dokonce v indickém Aurangabádu staví továrnu na železniční kola. Asijská konkurence však často vítězí díky nižší ceně. „Na indickém trhu zatím nejlevnější bere vše, což znevýhodňuje naše firmy. Třeba kola od Bonatransu jsou sice o něco dražší než čínská, ale vydrží zhruba čtyřikrát déle. Chceme proto, aby tendrové dokumentace zohledňovaly i kvalitu,“ uvedl diplomat.

Dohoda může pomoci také firmě AŽD Praha

Memorandum o spolupráci platí tři roky, poté se prodlužuje vždy o jeden rok. Jeho cílem je vytvořit platformu pro intenzivnější spolupráci českých podniků s Indickými drahami a zajistit ještě širší přístup tuzemských exportérů na indický trh. Například společnost AŽD Praha doufá, že se díky dohodě urychlí certifikace její techniky. Firma totiž čeká na ukončení schvalovacího procesu zabezpečovacího zařízení ESA 11. „Tím by se nám vytvořili lepší podmínky pro případnou účast v nových tendrech,“ uvedla pro E15.cz mluvčí AŽD Ľubica Jáglová.

Šéf železnic míří do Česka

Podle Staška patří mezi pozitivní dopady memoranda fakt, že bezprostředně po jeho podpisu šéf železnic Arunendra Kumar projevil zájem setkat se s vedením Českých drah a průmyslových podniků. Jednání se uskuteční koncem září na veletrhu železniční techniky InnoTrans v Berlíně a Kumar je navíc spojil s návštěvou Česka. „Začnou se rozpracovávat jednotlivé obchodní případy a možnosti, kde bude prostor pro naše firmy. Chceme také indické manažery vzít přímo do závodů, aby viděli technologie, které jim nabízíme,“ řekl k programu návštěvy Stašek.

Indie u českých politiků i některých byznysmenů stojí zatím spíše ve stínu zájmu za Čínou a dalšími asijskými státy. Po květnových volbách, které vyhrála strana BJP lídra Naréndry Módího, se však v zemi výrazně zlepšila atmosféra. „Nová vláda chce Indii proměnit v nový regionální „hub“ pro investice, což nikdy nebylo, protože se investoři kvůli netransparentnosti prostředí zemi spíše vyhýbali. Toto se nyní mění,“ dodal Stašek.

Obnova husté, ale zastaralé železniční sítě patří mezi priority politických lídrů. Jen ve finančním roce 2013/2014 vynaložily státem vlastněné Indické dráhy do modernizace v přepočtu skoro devět miliard eur. Navíc dalších 14,5 miliardy investovaly do železniční dopravy firmy formou partnerství státu a soukromého sektoru známého pod zkratkou PPP. A další obří částky v řádech desítek miliard hodlá kabinet premiéra Módího poslat na železniční projekty v příštích letech. Již nyní tamní dráhy odstartovaly budování koridorů, které umožní propojit megapole Dillí, Mumbaj a Kolkatu vlaky jezdící 200kilometrovou rychlostí.

Jeden z největších zaměstnavatelů na světě

Indické dráhy jsou jedním z největších železničních přepravců světa, který na sebe poutá pozornost výrobců drážního vybavení ze všech světadílů. Jedná se o státního monopolního provozovatele železniční dopravy v Indii, pro něhož pracuje 1,4 milionu lidí, což jej řadí mezi desítku největších zaměstnavatelů světa. Dráhy spravují 63 tisíc kilometrů tratí, elektrifikována je ale pouhá čtvrtina, dále vládou flotile 7 500 lokomotiv a 257 tisíců osobních i nákladních vagonů, spravují 6 800 nádraží. Za rok přepraví jednu miliardu tun nákladu a přes devět miliard pasažérů.

Vysoká poptávka po metru

Indie však v rámci kolejové dopravy nenabízí dodavatelům jen projekty vysokorychlostních koridorů, ale tamní přeplněná města se také vrhly na budování metra. Podzemní dráha totiž zatím funguje jen v Kolkatě a metropoli Dillí. Nové metro teď budují v jihoindickém Bengalúru, technologickém centru země, jemuž se přezdívat indické Silicon Valley. „V procesu schvalování jsou projekty ve čtvrtém největším městě Chennai na jihovýchodě Indie a také v Hajdarabádu,“ doplnil Stašek. Všechna zmíněná města mají přes šest milionů obyvatel. „Z českých firem dodávají pro vozy podzemní dráhy zatím jen Dako své brzdové systémy a Bonatrans kola, ale pole se tu otevírá i pro další společnosti. Indické státní podniky, které vagony montují, nestačí krýt poptávkou,“ uzavřel Miloslav Stašek.

Česko loni vyvezlo zboží za 11 miliard

Vzájemný obchod mezi Českem a Indií dosáhl v roce 2011 historicky nejvyšší úrovně 26,6 miliardy korun, od té doby však poklesl na loňských 23,4 miliardy. Český export do Indie se ve stejném období snížil z 15 miliard na 11 miliard korun. Tuzemské firmy podle ministerstva průmyslu vyvážejí hlavně strojírenské výrobky, nejvíc součásti automobilů, dále telekomunikační zařízení, optické materiály a chemikálie. Z Indie Česko dováží textil, farmaceutické výrobky, elektroniku, metalurgické výrobky a potraviny.

02. 09. 2014 Polská PKP Cargo má zájem o koupi AWT působící v Česku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/polska-pkp-cargo-ma-zajem-o-koupi-awt-pusobici-v-cesku-1114962>)

Polský nákladní železniční přepravce PKP Cargo podepsal předběžnou dohodu o koupi soukromého provozovatele železniční nákladní přepravy Advanced World Transport (AWT), který působí i na českém trhu. Dohoda umožňuje PKP Cargo zahájit v AWT hloubkovou kontrolu, tzv. due diligence, a dává jí exkluzivní právo na jednání o převzetí po dobu deset týdnů od zahájení due diligence, uvedla PKP Cargo. AWT patří mezi největší soukromé železniční nákladní přepravce v Evropě. Na českém trhu má podíl osm procent a působí také v dalších zemích střední a východní Evropy, včetně Slovenska, Slovinska, Maďarska, Rumunska, Polska, Německa, Bulharska a Chorvatska. Loni firma přepravila 12 milionů tun nákladu a její příjmy činily 282 milionů eur (7,8 miliardy Kč). Celkem má 2 000 zaměstnanců a specializuje se na přepravu uhlí, ocele a automobilových součástí. PKP Cargo je druhým největším železničním přepravcem nákladu v Evropě. Loni zisk firmy činil 65,4 milionu PLN (430,9 milionu korun) a příjmy 4,8 miliardy PLN (31,6 miliardy korun). Celkem firma přepravila 114 milionů tun nákladu. PKP Cargo je schopna financovat dohodu z vlastních prostředků, generální ředitel Adam Purwin však nevyločil, že by firma mohla vydat dluhopisy. „PKP Cargo je ve velmi dobré finanční situaci, máme přebytek několik stovek milionů zlotých,“ citovala Purwina polská tisková agentura PAP. „Financování této transakce bude do značné míry vycházet z vlastních prostředků PKP Cargo. Můžeme také uvažovat o další možné emisi dluhu,“ dodal a řekl, že firma zvažuje také další akvizice.

Ve vozovém parku skupiny AWT je více než 160 lokomotiv a 5 500 vozů. V Česku vlastní terminál kombinované dopravy v Paskově u Ostravy, provozuje přes 60 železničních vleček a vlastní zhruba 400 kilometrů vlastních tratí. V AWT má vlastnický podíl podnikatel Zdeněk Bakala. PKP Cargo se oddělila od polské státní železniční společnosti PKP. Ta v ní nyní vlastní třetinový podíl. Loni se s akcemi firmy začalo obchodovat na varšavské akciové burze.

03. 09. 2014 Dráhy řeší, kde v budoucnu brát peníze. Co mohly, už téměř prodaly

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-a-konec-prodeje-nemovitosti-fcv-eko-doprava.aspx?c=A140902_211147_ekonomika_ert)

České dráhy musí objevit v příštích dvou letech nový zdroj příjmů, který jim bude vylepšovat hospodaření. Během dvou let totiž skončí éra rozprodejů nemovitostí, které každý rok posilovaly účty

státní společnosti zhruba půlmiliardou korun. Dráhy tak dále nebudou mít co prodávat. Nejhorší je však načasování: pro firmu přichází konec příjmů v době, kdy vrcholí její zadluženost. „Pomalou docházíme ke stavu, kdy už bude všechno, co je pro nás zbytné, prodané. Začíná to na nás doléhat a znamená to, že musíme najít jiné tržby, které tento výpadek nahradí,“ řekl generální ředitel podniku Daniel Kurucz.

České dráhy čeká v nejbližší době dokončení převodu jejich dosavadních nádraží na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), kromě toho jim zůstávají už jen prakticky tři velké budovy a nedořešené developerské projekty. Zatímco převod nádraží může přinést řádově miliardy korun, zbývající budovy představují výnos maximálně v řádu stovek milionů. Jde o budovu hotelu v Praze-Michli a administrativní budovy v Brně a Plzni. V majetku Draha poté ještě zůstanou tisíce drobných nemovitostí, hlavně pozemků. Dráhy letos mnoho prodejů neuskutečnily: zatím se zbavily nemovitostí jen za 85 milionů korun. „Neprodali jsme například hotel v Michli, nabídka byla podle našeho názoru příliš nízká,“ vysvětlil Kurucz. Mnohé nemovitosti v minulosti mířily do dražeb, na tento způsob prodeje však nemají u dopravce nejlepší vzpomínky. Po službách zkrachovalé dražební společnosti Clanroy zůstala na Drahách pohledávka za 72 milionů korun, pravděpodobnost jejího vymožení je přitom nízká.

Dráhy musí dořešit velké developerské projekty

Dalším z úkolů pro vedení Českých drah bude dořešení několika velkých developerských projektů. Aktuální je zejména smlouva na prodej pozemků okolo Masarykova nádraží, k níž stále nedala souhlas dozorčí rada. Vedení podniku nicméně nemá příliš šancí, jak kontrakt z roku 2007 vylepšit. Draha se alespoň podařilo se společností Penta Investments, která za projektem nyní stojí, vyjednat lepší podmínky plateb. Původně měly České dráhy dostat všechny peníze až po kolaudaci stavby, podle aktuální nabídky však mohou část inkasovat dříve. Na místě má navíc vyrůst kancelářský komplex, který Draha může přivést na Masarykovo nádraží nové cestující. „Musíme dořešit také další projekty, například smíchovské nádraží nebo Holešovice,“ dodal Kurucz. Dráhy v dlouhodobé strategii, kterou dozorčí rada teprve projedná, počítají s nahrazením tržeb z prodejů expanzí do doplňkových byznysů. Netají se přitom inspirací u soukromých dopravců. Pomoci mohou například doplňkové služby k jízdenkám. Největší prodej nemovitostí ovšem Dráhy stále ještě čeká: zmíněný převod nádraží na SŽDC. Jeho podoba přitom není pořád jasná a ani Evropská komise se dosud nevyjádřila, podle jaké metody se mají nádraží ocenit. Dráhy proto zvažují, že nechají zatím ocenit nemovitosti oběma metodami.

Zadlužení drah jde do desítek miliard

Výnos v řádu miliard korun má snížit především zadlužení Draha. To za skupinu činilo v letošním pololetí 31,6 miliardy a nyní dosáhlo už 35 miliard podle mezinárodních účetních standardů. U samotných Draha jde o 24 miliard korun. Mezinárodní standardy počítají do dluhů například dlouhodobé leasingy včetně zpětných leasingů, které využívalo hlavně ČD Cargo. Šlo o obchod, kdy dopravce prodal své vozy a lokomotivy leasingové firmě, získal hotovost a následně se zavázal s vysokým úrokem prodané věci pronajímat. Podobný model využívaly v minulosti například České aerolinie, které se však také už dostaly do stavu, že nemají co prodávat. Jen loni zaplatily České dráhy na úrocích kolem 700 milionů korun. Podle jejich šéfa Daniela Kurucze bude zadlužení kulminovat v příštích dvou letech. Jeho výši přesto nepovažuje za kritickou. Obří investice do modernizace vozového parku v příštích letech totiž skončí. Dlouhodobě chce firma udržovat roční objem nákupů na úrovni odpisů, tedy zhruba na 2,5 miliardy ročně.

03. 09. 2014 Revoluce na kolejích: Arriva nabídla nižší cenu než ČD, míří na mosteckou trať (R16)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/revoluce-na-kolejich-arriva-nabidla-nizsi-cenu-nez-cd-miri-na-mosteckou-trat-1115241>)

Na české železnici možná dojde se začátkem nového grafikonu 14. prosince k malé revoluci. Pod státní dotační deštník v dálkové dopravě poprvé míří i jiný dopravce než České dráhy. V klání o trať Plzeň – Most nabídla společnost Arriva nižší cenu než České dráhy. Ukázalo se to dnes při dopoledním otevírání obálek. Zatímco Arriva požaduje roční dotaci 37,3 milionu korun, České dráhy chtějí po státu 40,7 milionu. Přepočteno na jeden vlakový kilometr je to podle informací serveru E15.cz zhruba 81 ku 88 korunám. O trať tak České dráhy pravděpodobně přijdou. Ministerstvo totiž bude v časové tísní volit podle ceny. „Vzhledem k tomu, že jediným kritériem byla cena, novým dopravcem by se měla stát Arriva. Nyní musíme posoudit celý obsah nabídky a návrh smlouvy, zda odpovídá právním předpisům i požadavkům ministerstva,“ uvedl mluvčí rezortu dopravy Martin Novák. Jásot v kancelářích Arrivy by tak byl předčasný. Ministerstvo má přitom z časového hlediska nůž

na krku. Trať Plzeň – Most je (spolu s linkou Liberec – Pardubice) českým unikátem. Šlo o první linky, kde se o provoz vlaků před téměř deseti lety soutěžilo. Dráhy tehdy soutěže vyhrály, čelily ale podezření, že takřikajíc podkopaly ceny. Letošní dotace na mostecké trati činí 28 korun na jeden vlakový kilometr, průměr na české železnici je přitom téměř 130 korun na vlakokilometr. Smlouvy definitivně vyprší letos v prosinci. Stát ale kvůli nepochopitelnému otálení nestihl vypsat řádný tendr a rozhodl se zadat provoz rychlíků přímo, což zákon umožňuje. Uzavření smlouvy s ČD ale hatí právě Arriva, která projevila zájem o mosteckou trať. Ministerstvo proto nakonec uspořádalo jakousi pseudosoutěž, jejíž uzávěrka byla právě dnes. Smlouva má být uzavřeno pouze na rok, během té doby by se měl stihnout řádný tendr. Arriva patří do skupiny Deutsche Bahn.

Arriva na českých kolejích

Arriva nyní provozuje železniční trať mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou. Loni krátce jezdila z pražského Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou. Do středočeského regionu by se ráda vrátila na trase Benešov – Praha – Čelákovice, pokud se jí podaří domluvit se Středočeským krajem dotace na provoz. Kromě toho se chce zúčastnit tendrů na regionální tratě na Šumavě.

03. 09. 2014 Polská PKP Cargo jedná o převzetí dalšího přepravce CTL

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/polska-ppk-cargo-jedna-o-prevzeti-dalsiho-prepravce-ctl-1115285>)

Polský nákladní železniční přepravce PKP Cargo uzavřel předběžnou dohodu o převzetí dalšího soukromého domácího konkurenta CTL Logistics. Už v úterý polský přepravce oznámil, že jedná o koupi provozovatele železniční nákladní přepravy Advanced World Transport (AWT), který má významnou pozici i na českém trhu. V rámci předběžné dohody zahájí obě strany jednání o podmínkách možné transakce. PKP Cargo však nezískává exkluzivní právo na vyjednávání s CTL, uvedla agentura PAP. CTL provozuje nákladní přepravu na silnici a železnici, zejména v Polsku, kde je na trhu železniční nákladní přepravy pátá největší s podílem necelých pěti procent. Loni přepravila 12,6 milionu tun zboží a její výnosy dosáhly 727 milionů zlotých (4,8 miliardy korun). Zaměstnává přes 1 800 lidí a disponuje 189 lokomotivami a téměř 5 000 vagonů. AWT, s níž PKP Cargo jedná exkluzivně o spojení, patří mezi největší soukromé železniční nákladní přepravce v Evropě. Na českém trhu má podíl osm procent a působí také v dalších zemích střední a východní Evropy. V Česku vlastní terminál kombinované dopravy v Paskově u Ostravy a vlastní zhruba 400 kilometrů tratí. V AWT má vlastnický podíl český podnikatel Zdeněk Bakala.

Druhý největší železniční přepravce

PKP Cargo je druhým největším železničním přepravcem nákladu v Evropě, loni přepravila 114 milionů tun nákladu. Oddělila se od polské státní železniční společnosti PKP, která v ní nyní vlastní třetinu podíl. Loni se s akcemi firmy začalo obchodovat na varšavské akciové burze.

05. 09. 2014 Od pondělí pojedou na nových zastávkách u Prahy posílené vlaky (S65)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/od-pondeli-pojedou-na-novych-zastavkach-u-prahy-posilene-vlakly/1119770>)

Od pondělí budou na nových zastávkách v Hostivici a Chýni u Prahy jezdit posílené vlaky. Týká se to dvou ranních spojů, v plánu je i posílení těch odpoledních. Dohodl se na tom dnes Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID) s Českými drahmi. ČTK o tom informoval mluvčí ROPID Ondřej Kubala. Vlaky v zastávkách zprovozněných 1. září nevládaly nápor cestujících. Zkušenosti prvních dní provozu na vlakové lince S65, která jede z pražské Knížecí přes nově otevřené vlakové zastávky Hostivice-Sadová, Hostivice-U hřbitova a Chýně, ukázaly, že zájem cestujících o nové vlakové spojení z této oblasti je mnohem větší, než provozovatelé dopravy čekali. Podle Kubaly měly tento týden ranní vlaky do Prahy několikrát problém zvládnout nápor cestujících. "Věděli jsme, že je nové vlakové spojení z Chýně a Hostivice mnohem rychlejší než dosavadní autobusy, ale že s ním začne jezdit tolik lidí, že je bude mít vlak problém pobrat, nikdo z nás nečekal," uvedl pověřený šéf ROPID Pavel Procházka. Posíleny budou spoje v 6:04 a v 7:11 s odjezdem z Rudné, které přijíždějí na Knížecí v 6:50 a 7:56, od pondělí budou mít dva vozy. Tím by ale úpravy končit neměly, ROPID uvažuje o posílení některých odpoledních spojů. "Od pondělí 8. září proto budeme mít na týden ve všech vlacích průzkumníky, kteří budou počítat pohyb cestujících na této lince. Na základě těchto statistik začneme s ČD a Středočeským krajem hledat systémové řešení, jak dopravu na lince S65 posílit i v dalších částech dne," informoval Procházka.

Od 1. září začaly zastavovat vlaky na pěti nových vlakových zastávkách v oblasti Rudné a Hostivice: Rudná u Prahy zastávka, Chýně, Jinočany, Hostivice-Sadová a Hostivice-U hřbitova. V souvislosti s tím se zcela změnila také jízdní řády na tratích Praha – Rudná u Prahy – Beroun a Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná. SŽDC a Středočeský kraj tu společně investovaly několik desítek milionů korun. Cesta vlakem z Chýně do Dejvic trvá nově s jedním přestupem v Hostivici pouze 28 minut, dosavadní cesta autobusy nebo autobusem a metrem trvala zpravidla 50 minut.) Na Smíchovské nádraží dojde vlak s přestupem v Rudné za 30 minut, Na Knížecí bez přestupu za 42 minut, na Masarykovo nádraží s přestupem v Hostivici za 38 minut. Z nové zastávky u hostivického hřbitova trvá cesta do Dejvic jen 23 minut, na Masarykovo nádraží 33 minut a přímým vlakem Na Knížecí 37 minut. Například do Dejvic se dosud z této oblasti cestovalo spoji Pražské integrované dopravy přibližně 50 minut.

05. 09. 2014 Česká premiéra. Lokomotiva na zemní plyn začne vozit na Opavsku vlaky (714.801, trať č. 317)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/285291-ceska-premiera-lokomotiva-na-zemni-plyn-zacne-vozit-na-opavsku-vlakly/>)

Ekologická lokomotiva na stlačený zemní plyn bude od podzimu vozit osobní vlaky Českých drah v Moravskoslezském kraji. Průlomový stroj, který patří k nejvýkonnějším svého druhu v Evropě, vyvinul tým lidí ze společnosti Vítkovice Doprava. Ve zkušebním provozu začne lokomotiva jezdit na krátké trati na Opavsku. CNG Lokomotiva byla původně dieselová. Experti ze společnosti Vítkovice ji přestavěli na pohon na stlačený zemní plyn. Je patnáct metrů dlouhá a čtyři metry vysoká, výkon má přes 500 kilowattů a určena je pro posun i pro vedení lehkých vlaků. Za jednu motohodinu spotřebuje asi deset kilogramů stlačeného plynu. Měla by ušetřit dopravci náklady na palivo, produkuje méně exhalací a je méně hlučná než klasická lokomotiva. Zatím se uplatní pět dní v týdnu třikrát za den v osobní dopravě na trati mezi Opavou a Hlučínem. Cílem zkušebního provozu je ověřit její výkonné parametry. "CNG lokomotiva nebude nahrazovat jiné spoje, ale nasadíme ji souběžně s lokomotivou Českých drah, která má stejné parametry, ale jezdí na naftu. Cílem je zjistit, jestli je opravdu o 40 procent ekologičtější a levnější než naše lokomotiva," vysvětloval ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah Miroslav Klich.



Zpočátku bude zásoba plynu v lokomotivě

Na opavském nádraží společnost vybuduje speciální plnicí stanici na stlačený plyn, která bude lokomotivu zásobovat zhruba každé dva dny. V budoucnu by měla plnička sloužit i autobusům městské hromadné dopravy a osobním autům v Opavě. Zpočátku ale bude lokomotiva využívat přenosné tlakové láhve, kterým se říká virtuální plynovod. "Kromě toho, že bude vozit tři vagóny osobní dopravy, bude tato lokomotiva zároveň sloužit i pro posun na vlečce v Opavě. Bude mít tedy dvojí využití," uvedl Jan Soustružník, obchodní ředitel dceřiné společnosti vítkovických strojů Vítkovice Doprava.

Zájem o pohon na zemní plyn stále roste

Přestavba lokomotivy na zemní plyn je součástí vývojového projektu společnosti na ekologizaci a zlevnění dopravy, jehož cílem je využití těchto lokomotiv v České republice i v zahraničí. Je to druhý stroj, který firma takto přestavěla. Ten první měl nižší výkon. "Vlna zájmu o využití CNG pohonu je v současné době opravdu velká. Dopravci na to slyší samozřejmě i vzhledem k cenám paliv," vysvětlil Jan Soustružník. V Česku je vlak poháněný stlačeným zemním plynem novinkou. Dopravci v některých evropských zemích, v Americe i Rusku, s tím mají větší zkušenosti. Stlačený zemní plyn má podle odborníků velké perspektivy ve všech odvětvích dopravy.

06. 09. 2014 Strojvůdci Deutsche Bahn stávkovali, zasáhlo to i české cestující (6. září 2014)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/strojvudci-deutsche-bahn-stavkovali-zasahlo-to-i-ceske-cestujici/1119808>)

Strojvůdci největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) dnes od 6:00 do 9:00 SELČ stávkovali za zvýšení mezd a zkrácení pracovní doby. Tato akce podle Českých drah (ČD) zpozdila i některé vlaky do Česka, některé spoje nabraly až tříhodinová zpoždění. U spoje

z Berlína pokračujícího do Budapešti dráhy připravily náhradní soupravu z Prahy. Vlaky v opačném směru dojely do Drážďan, odkud dále pokračovaly po ukončení stávky. "Největší dopad byl u prvních ranních vlaků z Německa. U pozdějších spojů, které vyjíždějí po ukončení stávky, další omezení neočekáváme," uvedla pro ČTK mluvčí ČD Kateřina Šubová. Přeshraniční regionální vlaky byly kvůli stávce odřeknuty.

Stávka zasáhla dálkovou a regionální dopravu i městské rychlodráhy v Berlíně a Hamburku, celkem se podle webu bahn.de dotkla desítek tisíc cestujících. Strojvůdci DB stávkovali za zlepšení platových podmínek už v pondělí večer, ze strany zaměstnavatele ale od té doby nedošlo k žádnému posunu, uvedl šéf odborového svazu strojvůdců (GDL) Claus Weselsky. Pokud ani nyní nedojde k dohodě, není podle něj vyloučena ani časově neomezená stávka, o které bude GDL jednat "v příštích dnech". "Když s námi dráha nebude jednat, nemáme jinou možnost," řekl podle DPA Weselsky.

Na nádraží v Mnichově i Hamburku se dnes podle DPA tvořily u přepážek dlouhé fronty. Pracovníci drah čekajícím cestujícím rozdávali kávu a potvrzení o zpoždění vlaků. Informační servis v době stávky zajišťovalo v Německu několik stovek zaměstnanců. Vlaky jedoucí z Německa nabraly ráno až tříhodinová zpoždění. U spoje EC 171, který jede z Berlína přes Prahu do Budapešti, dráhy připravily náhradní soupravu, která pojedje z Prahy v pravidelný čas 11:39. Podobné opatření dráhy předpokládají také u spoje EC 173 z Hamburku do Villachu v Rakousku. Zpoždění nabraly také noční spoje EN 457 (Amsterdam – Berlín – Praha) a EN 459 (Curych – Praha).

Odbory GDL žádají zvýšení platů o pět procent a zkrácení pracovní doby o dvě hodiny týdně. Nyní se průměrný plat strojvůdců pohybuje v závislosti na odpracovaných letech mezi 36.000 a 46.000 eury (998.000 a 1,27 milionu Kč) ročně. Strojvůdci u DB pracují 39 hodin týdně.

06. 09. 2014 Bývalé nádraží se změnilo na kavárnu s lokomotivou a vláčky pro děti (Litoměřice město)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/kavarna-s-lokomotivou-na-nadrazi-v-litomericich-ftu-usti-zpravy.aspx?c=A140904_2096445_usti-zpravy_alh)

V Litoměřicích vznikla unikátní stylová kavárna. Její majitelé, manželé Jana a Miroslav Plíhalovi, ji zřídili v budově bývalého nádraží, kterou kvůli tomu koupili. K podniku nazvanému Káva s párou jako tahák dokonce postavili patnáctitunovou parní lokomotivu 3625 Krauss München z roku 1897. „Oba máme k nádraží vztah. Manžel zde pracoval a já jsem sem chodila navštěvovat příbuzné,“ svěřuje se Jana Plíhalová, proč se do budovy rozhodli investovat peníze.

Nápad na zřízení kavárny prý přišel zčistajasna. „V březnu jsem stála na někdejší nástupišti a kochala se pohledem na parkány. To by bylo něco, sedět tu u kávy, říkala jsem si,“ vypráví Plíhalová. Manžel byl však zpočátku proti. Nelíbilo se mu, že by kavárna byla daleko od centra. Nakonec se ale nechal i on unést podmanivým kouzlem místa a do projektu oba skočili. Už od začátku ale věděli, že chtějí být jiní. Rovnou začali přemýšlet, jak kavárnu dostat do povědomí Litoměřičanů. A co jiného by mělo být na starém nádraží než stará lokomotiva? Jenže jak Plíhalovi zjistili, sehnat historickou mašinku je takřka nemožné. V Česku je jich sice mnoho, ale vlastní je většinou nadšenci, kteří je pečlivě opravili a nemíní se jich vzdát. Na mnichovskou krasavici narazili manželé náhodou díky známému. Ten je upozornil na lokomotivu, která stála na dvorku v Úholičkách u Prahy a majitel ji nemohl prodat asi pět let. „Byla to láska na první pohled,“ shodují se oba.

Lokomotiva sloužila do roku 1973

Lokomotiva byla vyrobená pro cukrovar v Dolním Cetnu, kde sloužila až do roku 1973. Do Litoměřic dorazila 21. května na podvalníku. Od té doby láká děti i dospělé. Vstupovat se na ni sice smí jen s povolením obsluhy, ale zájemce pak může mašince i trochu upustit páru a zapískat. „Protože chceme mašinku zachovat i pro další návštěvníky, tak ji bude střežit bezpečnostní služba, dokud nebude hotové oplocení celého areálu,“ popisuje litoměřická kavárnice. Nedaleko lokomotivy navíc vzniká rozlehlé modelové kolejiště s maketami litoměřických památek, které má být také velkým lákadlem nejen pro děti. Hotové by mělo být už v nejbližších dnech.

07. 09. 2014 Dráhy se poprvé pochlubily všemi svými railjety vedle sebe

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pet-railjetu-vedle-sebe-0vz-eko-doprava.aspx?c=A140907_123129_eko-doprava_neh)

České dráhy "zaparkovaly" v neděli nad ránem všech svých pět dosud dodaných railjetů vedle sebe. Na seřadovacím nádraží v pražské Michli tak bylo poprvé možné spatřit kompletní flotilu

nejmodernějších vlaků ve službách Drahy. Zatím poslední pátý railjet Českých drah přijel do Prahy ve středu 3. září. Flotila railjetů je tak téměř kompletní. Poslední dvě soupravy jsou již ve vídeňské továrně Siemens ve výrobě a Draha je převezme letos v říjnu a v listopadu. Dva vozy z šestého railjetu budou od 23. září vystaveny na železničním veletrhu InnoTrans v Berlíně. Půjde o řídicí (čelní) vůz a poslední vůz jednotky, který je uzpůsoben pro přepravu jízdních kol, kočárků, je zde například i dětské kino.



Čtyři dosud provozované railjety jezdí už několik měsíců mezi Prahou, Brnem a Vídní. První jízda pro cestující se uskutečnila letos 6. května. Čtvrtým railjetem se může každý svézt mezi Prahou a Brnem ve vlacích Brněnský drak. Pátý railjet bude fungovat jako střídací a testovací tak, aby potřebné zaváděcí kilometry najezdily před zahájením prosincového ostrého provozu všechny nové jednotky. K celkovým sedmi českým railjetům se připojí v prosinci ještě tři rakouské a celá tato flotila zajistí od 14. prosince 2014 pravidelnou denní dopravu mezi Prahou a rakouským Štýrským Hradcem. V Česku bude osm spojů v každém směru jezdit po dvou hodinách mezi Prahou, Brnem a Břeclaví.

Cesty do Vídně urychlí od prosince kromě nových souprav i otevření nového hlavního vídeňského nádraží. Při jízdě z Prahy půjde o úsporu téměř 30 minut. Draham však hrozí, že pro railjety, nakoupené za téměř tři miliardy korun, nebude mít vhodné lokomotivy. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže totiž stále nevyřešil, zda smlouva o pronájmu lokomotiv Taurus od rakouských drah ÖBB je platná a zda jejím uzavřením bez soutěže nedošlo k porušení zákona.

08. 09. 2014 Expresy v Českých Velenicích – jen nostalgie, nebo příslib budoucnosti? (elektrizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/285422-expresy-v-ceskych-velenicich-jen-nostalgie-nebo-prislib-budoucnosti/>)

Do poloviny 90. let bývaly České Velenice významnou železniční křižovatkou. Dnes toto období připomíná jen obrovská prázdná budova, ke které jednou za dvě hodiny přijedou regionální vlaky ze tří stran. K tomu, aby se sem opět vrátily dálkové expresy, by Velenice potřebovaly moderní elektrizovanou trať směrem na Třeboň a Veselí nad Lužnicí. Železničáři s modernizací této trati počítají, tvrdí však, že nemohou začít. Čekají na stavbu chybějícího vedení vysokého napětí. Jak se ukazuje, čekat na ni budou ještě dlouho.

Přes Třeboň kdysi projížděly slovutné mezistátní expresy z Prahy nebo i Berlína do Vídně v čele s nablýskanými červenými lokomotivami. Dnes tudy jednou za hodinu prosupí regionova. Obce u trati s tím nejsou spokojené, k návratu dálkových vlaků by však musela trať projít rozsáhlou modernizací a elektrizací. Správa železniční dopravní cesty sice má rekonstrukci trati Veselí nad Lužnicí – Třeboň – České Velenice na papíře, ve skutečnosti ale neprobíhá. Při hledání důvodu odkazují jedni na druhé, paradoxně ale na konci řetězu stojí opět obce. SŽDC totiž tvrdí, že nemůže trať, která vede podél Lužnice, začít přestavovat, protože jí k tomu nevytvořili podmínky energetici. "Problém je s přívodem vysokého napětí 110 kilovoltů z oblasti Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic," řekl náměstek ředitele železniční správy Josef Hendrych. Energetici to však popřeli. Mluvčí firmy E.ON Vladimír Vácha uvedl, že firma by vedení postavit chtěla a zdržení padá na hlavy obcí podél trati. Ty totiž musí zakreslit vedení do územních plánů. "Čekáme, jakým způsobem se k tomu postaví," podotkl Vladimír Vácha. Radnice jsou přitom se současným stavem nespokojené. V Českých Velenicích čekají na elektrickou linku již dlouho, chtějí ji použít nejen pro nádraží, ale i blízký hospodářský park. Podle odhadu energetiků nelze očekávat změny bezprostředně. Nejméně rok totiž ještě potrvá, než získají všechna potřebná povolení k vybudování nové linky do Velenic. Teprve potom přijde na pořad dne její stavba a také železniční plány, které by mohly vrátit České Velenice na mapu významných evropských tahů.

Železniční trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí vznikla spolu s dalším úsekem do Prahy na počátku 70. let 19. století. Dnešní hlavní trať, která vede z Veselí do Českých Budějovic vznikla až později jako odbočka. V současnosti však všechny rychlíky z Prahy jezdí právě po ní. Trasa přes Třeboň a České Velenice sloužila až do poloviny 90. let k železničnímu spojení Prahy s Vídní – oproti dnes využívané trati přes Českou Třebovou a Brno je zhruba o 50 kilometrů kratší. Prochází však méně lidnatými oblastmi a vzhledem k nízkým traťovým rychlostem nemůže konkurovat jízdní dobou. Rekonstrukce by to ale mohla změnit. "Určitě bychom jednali s ministerstvem dopravy o nasazení dálkových vlaků," slíbil krajský ředitel Českých drah Jiří Kafka.

Před koncem letošního roku přestane jezdit slavný mezistátní vlak Vinodobona, který čtyři desetky let jezdil z Prahy do Vídně právě přes Veselí nad Lužnicí a České Velenice, než ho dráhy přesměrovaly na Brno. Do nové koncepce se ale draham již nehodí. Kdyby ji však po rekonstrukci trati vrátily

do Velenic, mohla by Vindobona jezdit z Prahy do Vídně rychleji než auto – tomu to přes Brno a Mikulov trvá nejméně tři a půl hodiny. Pro vlak na kvalitní trati by obdobný čas na trase dlouhé 350 kilometrů měl být hračkou.

Vlak Vindobona mezi Prahou a Vídní:

- 1957 – 1992: přes České Velenice – cca 350 km, min. jízdní doba cca 5:15, průměrná rychlost 67 km/h

- 1992 – 2000: přes H. Brod a Brno – cca 410 km, min. jízdní doba cca 4:45, průměrná rychlost 86 km/h

- 2000 – 2014: přes Č. Třebovou a Brno – cca 410 km, min. jízdní doba cca 4:30, průměrná rychlost 91 km/h

- kdyby jezdila přes České Velenice po rekonstrukci průměrnou rychlostí 91 km/h, jízdní doba by činila cca 3:50

08. 09. 2014 Centrální řízení železnic v Čechách přijde na 14 miliard korun (CDP Praha)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/centralni-rizeni-zeleznic-v-cechach-prijde-na-14-miliard-korun-1116443>)

Správa železniční dopravní cesty rozjždí akci, která se svými náklady vyrovná největším tuzemským dopravním stavbám. Železničáři chystají připojení tisíců kilometrů tratí v Čechách na centrální dispečink v Praze, odkud se bude provoz řídit. To si v následujících letech vyžádá až 14 miliard korun. Stát přitom počítá s tím, že většinu nákladů pokryjí evropské fondy. „Rozhodně jde o velmi dobře investované peníze, protože dálkové řízení za podpory moderních technologií zvyšuje bezpečnost, plynulost a efektivnost dopravy,“ uvedl mluvčí správy železnic Marek Illiaš. Na Prahu se postupně napojí 2 200 kilometrů tratí, první tři tendry se už rozběhly minulý týden. Stát v nich hledá firmy, které natáhnou nové kabely včetně optických, zajistí kamerové systémy na tratích a instalují potřebné technologie ve stanicích, například ohřevy výhybek. K tomu je třeba vybavit dispečerské sály v centrále, která od jara roste v Praze na Balabence.

Největší náklady se očekávají u úseku Kolín – Kralupy nad Vltavou

Za celkem 316 milionů korun by měly být do roku 2016 připojeny například stanice Velim, Pečky, Poříčany, Český Brod, Úvaly, Praha Libeň nebo Praha Masarykovo nádraží. Další tendry se týkají úseků Kolín – Česká Třebová (231 milionů) a Olbramovice – Praha Uhřetěves (125 milionů). „Zahájení provozu se předpokládá v roce 2016, kdy budou postupně na řídicí centrum napojovány první tratě. V plném provozu, jehož spuštění se předpokládá v roce 2020, bude na jedné směně řídit železniční dopravu na 130 profesionálně vyškolených dispečerů,“ doplnil Illiaš. Mimo dohled dispečerů zůstanou v Čechách pouze místní tratě. To bude mít dopad na zaměstnanost na dráze. Jediný dispečer nahradí desítky provozních zaměstnanců kolem trati. To se týká především výpravčích.

Do 2020 odejde 1 274 lidí

Správa železnic úsporu zaměstnanců do roku 2020 vyčíslila přesně na 1274 lidí, počítá se přitom hlavně s odchody do důchodu. Podobný centrální dispečink pro Moravu už několik let funguje v Přerově. Je ale mnohem menší než ten budovaný v Praze. Řídí se odsud na 300 kilometrů hlavních moravských tratí.

Šraňky s klikou končí

Oblast kolem řeky Lužnice brzy přijde o jednu ze svých ikon. Tou jsou pro řadu turistů a vodáků ručně ovládané závory. Správa železnic ale nyní na trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí chystá modernizaci všech přejezdů, lidskou bdělost a sílu rukou nahradí automaty za celkem 50 milionů korun. Výměna by se měla uskutečnit během příštího roku.

08. 09. 2014 Ministr představí vládě harmonogram otevírání železničního trhu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministr-predstavi-vlade-harmonogram-otevirani-zeleznicniho-trhu/1120692>)

Ministr dopravy Antonín Prachař představí vládě na jejím středečním zasedání harmonogram otevírání železničního trhu konkurenčním dopravcům. O první dálkovou trať by se mělo začít soutěžit

už letos na podzim. Vyplývá to z materiálu ministerstva dopravy. Celkem úřad do konce roku 2020 hodlá nabídnout v soutěžích šest rychlíkových tras. První trasou, pro kterou ministerstvo dopravy plánuje vypsat regulérní výběrové řízení, je trať mezi Plzní a Mostem. U ní úřad předpokládá, že nový provozovatel vzešlý z řádného tendru by ji mohl provozovat od přelomu let 2016/2017. Konkurence Českých drah se ale na tuto trasu vypraví pravděpodobně daleko dříve, nejspíše hned s novým jízdním řádem. Společnost Arriva patřící německým drahám (DB) totiž vstoupila do jednání ministerstva dopravy se státním dopravcem o prodloužení dosavadní smlouvy o rok a nabídla na toto přechodné období nižší cenu než ČD. Dá se proto předpokládat, že pokud nabídka dopravce bude obsahovat všechny náležitosti, ministerstvo dopravy jí dá přednost.

Podmínkou otevírání trhu je podle ministerstva vzájemné uznávání jízdenek mezi jednotlivými dopravci tak, aby cestující na stejné trase mohli využívat všechny spoje, byť by byly zajišťovány konkurenčními společnostmi. Kromě vlastních tarifů se proto musí budoucí dopravci zavázat k tomu, že budou uznávat i společný tarif. Ten by měl vycházet z tarifu ČD, aby bylo možné udržet soudržnost dopravních služeb, uvedlo v materiálu ministerstvo dopravy. Kromě tras, které by se měly v dohledné době otevírat, uvádí ministerstvo dopravy v materiálu i trasy, které by bylo kvůli zachování přepravních služeb vhodné i nadále objednávat pouze u Českých drah. Jde o trasy mezinárodních expresů z hlavního města na Slovensko přes Ostravu i Luhačovice, trasu z Německa přes Ústí nad Labem, Prahu a Brno dále do Rakouska a na Slovensko, nebo o trasu z Rakouska a Slovenska přes Břeclav, Brno, Ostravu a dále do Polska. Z rychlíkových tratí pak jde například o spojení Praha – České Budějovice – Rakousko, nebo o trasu Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc .

Harmonogram otevírání jednotlivých tratí:

Zahájení nabídkového řízení	Předpokládaný termín pro podání nabídek	Zahájení plnění	Linky zahrnuté v provozním souboru
podzim 2014	jaro 2015	2016/2017	R 16: Plzeň – Most (soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014)
jaro 2015	podzim 2015	2018/2019	R 14: Liberec – Pardubice (soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání) R 15: Liberec – Ústí nad Labem
léto 2015	zima 2016	2018/2019	R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha - Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
podzim 2015	jaro 2016	2019/2020	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc

11. 09. 2014 Správa železniční dopravní cesty zahájila revitalizaci šumavské trati z Českých Budějovic do Volar

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

Revitalizaci přes sto let staré trati z Českých Budějovic do Volar dnes slavnostně zahájila ve stanici České Budějovice Správa železniční dopravní cesty, která je investorem stavby. Cestování po jednokolejné šumavské lokálce bude po dokončení prací rychlejší, bezpečnější a pohodlnější. Trať číslo 194 České Budějovice – Český Krumlov – Černá v Pošumaví – Černý Kříž – Volary o délce 94 kilometrů čeká částečná rekonstrukce železničního svršku a spodku, modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a hlavně zvýšení traťové rychlosti. „Revitalizace této trati přichází v pravý čas, vždyť naposledy se do ní výrazně investovalo před 50 lety. Cestující se mohou těšit na podstatné zkrácení dojezdové doby. Zatímco dnes se tu jezdí rychlostí 50 až 70 km/h s lokálními omezeními až na 20 km/h, po revitalizaci rychlost stoupne na 75 km/h a v úseku mezi Českými Budějovicemi a Boršovem nad Vltavou dokonce až na 90 km/h. Celková časová úspora dosáhne 26 minut,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V rámci projektu se šest nádraží dočká nových ostrovních nástupišť, třináct zastávek pak dostane nástupiště jednostranná. Zrekonstruují se také čtyři ocelové mosty. Téměř polovina ze 113 železničních přejezdů bude vybavena světelnou signalizací, dalších třináct bude osazeno závory. Vybrané výhybky ve stanicích budou doplněny o elektrický ohřev. Stanice v úseku mezi Volary a Boršovem nad Vltavou získají nové zabezpečovací a sdělovací zařízení, které umožní dálkové řízení provozu z Kájova.

Zhotovitelem prací je společnost AŽD Praha. „Zakázka je pro nás významná, i když je svým charakterem velmi komplikovaná. Trať vede Národním parkem Šumava a Vojenským újezdem

Boletice a je třeba respektovat tamní specifické podmínky pro stavební postupy. Na realizaci této zakázky budeme významně spolupracovat s místními firmami. Technicky se trať po dokončení stane nejmodernější regionální dráhou v České republice," uvedl generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. Revitalizace trati České Budějovice – Volary bude stát 1 963 498 850 Kč. Výstavbu spolufinancuje Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to ve výši až 1 224 230 470 Kč. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Revitalizace trati České Budějovice – Volary
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA, a.s.
Zhotovitel	AŽD Praha s.r.o.
Začátek a konec stavby	km 0 – km 82,100 tratě České Budějovice – Černý Kříž km 61,867 – km 70,778 tratě Černý Kříž – Volary
Traťová rychlost	75 km/h (v úseku České Budějovice – Boršov nad Vltavou 90 km/h)
Termín zahájení	03/2014
Termín dokončení	04/2016
Celkové náklady stavby	1 963 498 850 Kč
Schválený příspěvek EU	1 224 230 470 Kč

11. 09. 2014 Vláda schválila prodej zrušené regionální dráhy na Novojičínsku, bude z ní cyklostezka (Hostašovice – Nový Jičín horní n.)

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Vlada_schvalila_prodej_zrusene_trati_na_novojicinsku_bude_z_ni_cyklostezka.htm)

Na návrh ministra dopravy Antonína Prachaře schválila vláda na svém zasedání ve středu 10. září prodej zrušené a povodněmi poničené regionální dráhy Hostašovice – Nový Jičín. Jedná se o již nevyužívaný a nepotřebný majetek Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Na místě původní dráhy bude cyklostezka. Zrušenou dráhu odkoupí Svazek obcí Cyklostezka Nový Jičín – Hostašovice (Nový Jičín, Životice u Nového Jičína, Mořkov, Hodslavice a Hostašovice). Sdružení obcí má od roku 2011 trať v nájmu. Od letošního dubna buduje desetakilometrovou cyklostezku, o kterou se bude starat a v zimě upravovat i pro běžkaře na lyžích. Slavnostní zahájení provozu cyklostezky je naplánováno na pátek 26. září. „Takovéto smysluplné využití nepotřebného majetku pro veřejný účel jednoznačně podporuji. Prodejem navíc dojde k úspoře nákladů, které by jinak musela SŽDC vynaložit na likvidaci dráhy,“ řekl ministr Prachař.

SŽDC prodá nepotřebný majetek za zhruba 1,3 milionu korun. Kupní cena bude snížena o nájemné uhrazené obcemi ke dni podpisu kupní smlouvy. Pokud se naplní předpokládaný termín prodeje 30. září, doplatek bude činit necelých 770 tisíc korun. Výnosy budou v plném rozsahu využity pro opravy, rekonstrukci a modernizaci železniční dopravní cesty. Nepotřebná železniční trať byla stejným způsobem využita už například na Šumpersku. Zde byla před dvěma lety otevřena cyklostezka mezi obcemi Lupěň a Hněvkov. Cyklostezka vedoucí po opuštěném tělese dráhy v údolí Moravské Sázavy je součástí významné regionální cyklotrasy. Ministr dopravy Antonín Prachař hledá uplatnění i pro další zrušené tratě. Jednou z nich je například Litvínov – Horní Jiřetín. Ministr už požádal SŽDC o zpracování záměru prodeje tohoto nepotřebného majetku, aby bylo možné předložit návrh vládě ke schválení.

11. 09. 2014 Arriva na linku z Čelákovice do Benešova nevyjede. Kraj nechce platit

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/arriva-na-linku-z-celakovic-do-benesova-nevyjede-kraj-nechce-platit-1117759>)

Nová železniční linka na trase Čelákovice – Praha – Benešov se prozatím neotevře. Středočeský kraj odmítl kompenzovat ztráty a linku se tak podle dopravce Arriva, který o ni požádal, nevyplatí provozovat. Praha by přitom linku uvítala. Arriva uvažovala o testovacím provozu spěšných vlaků v dvouhodinovém intervalu, který by doplnil současné osobní vlaky. „Pro cestující ze vzdálenějších míst kraje měly být výrazně rychlejší, protože měly stavět jen na některých zastávkách,“ sdělil serveru

E15.cz generální ředitel Arriva pro Českou republiku Daniel Adamka. Největší zájem Arriva čekala od cestujících z Benešova, Čerčan, Senohrab a Mnichovic, odkud by byly spěšné vlaky rychlejší než současné osobní vlaky Českých drah. Středočeský kraj se podle hejtmana Miloše Petery nové lince nebrání, ale dotace dopravce nedostane. „Doprava v trase Čelákovice – Praha – Benešov je zajištěna v dostatečném objemu stávající objednávkou kraje,“ konstatoval Petera. Dodal, že o návrhu Arrivy už několikrát jednal výbor pro dopravu zastupitelstva Středočeského kraje.

Adamka: Bez pokrytí ztáty je to sebevražda

Jezdit regionální železniční linky bez pokrytí prokazatelné ztráty je ale podle Adamky ekonomická sebevražda. „Takovou nabídku kraji nejsme schopni dát. Byly by to jen plané sliby, které bychom nedokázali splnit, a k tomu se rozhodně nebudeme uchýlovat. Objednavatelé veřejné dopravy to vědí a potvrdí vám to i ostatní dopravci,“ konstatoval. Jako příklad uvedl Regiojet Radima Jančury, který provozuje regionální linky na Slovensku. „Bez dotace, by to ale nešlo,“ uvedl Adamka. Arriva měla v plánu na lince nasadit nízkopodlažní soupravy Siemens Desiro s klimatizací a wifi připojením. Ve vlacích měl platit tarif Pražské integrované dopravy (PID), takže by cestující s kuponem na opencard nebo jednotlivými jízdenkami PID nemuseli podle Adamky řešit, zda jedou vlakem Českých drah nebo Arrivou. „Nastoupili by do vlaku, který jim přijede a nebo který jim nejvíce vyhovuje,“ uvedl.

Praha linku chce

Linka už dostala souhlasné stanovisko od Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID). „Ten nápad se nám velmi líbí, protože sami jsme už dříve plánovali zavedení rychlých spěšných vlaků, které by dovezly cestující ze vzdálenějších částí Středočeského kraje rychle do centra Prahy. Takové spojení dnes chybí a bohužel často na těchto trasách vyhrává nad vlaky osobní automobil, protože lidé nechtějí jezdit ze vzdálenějších míst zastávkovými osobáky,“ uvedl mluvčí organizátora Ondřej Kubala. Dodal, že Praha už dala projektu v minulosti zelenou, ale s podmínkou, že vlaky Arrivy objedná jen v případě, že je na svém území objedná i Středočeský kraj. „Nemá smysl, aby jezdily vlaky jen z centra k hranicím Prahy a dál do Středočeského kraje už ne, to by k ničemu nebylo,“ sdělil mluvčí.

11. 09. 2014 RegioJet chce na slovenské hlavní trati nahradit státního dopravce (Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-chce-na-slovenske-hlavni-trati-nahradit-statniho-dopravce-1117888>)

Český soukromý železniční dopravce RegioJet by chtěl na slovenském hlavním tahu z Bratislavy do Košic převzít osobní rychlíkovou dopravu, kterou na trati nyní zajišťuje státní dopravce ZSSK Slovensko. Majitel holdingu Student Agency Radim Jančura, do kterého RegioJet patří, se už obrátil na slovenského premiéra. Podle listu Hospodářské noviny (HN) zatím není známo, zda stát soukromému dopravci vyhoví. Trať spojující dvě největší slovenská města je dlouhá 445 kilometrů. Pokud by tam celou rychlíkovou dopravu převzal RegioJet, stát by prý ušetřil na dotacích a zároveň by se zvýšil komfort cestování. Podle odborníků by převzetí rychlíkové dopravy na trati jedinou soukromou společností mělo negativní dopady na trh. Zástupce šéfa Výzkumného ústavu dopravního Pavol Kajánek řekl, že vhodnější by bylo rozdělení spoju mezi několik dopravců.

RegioJet na Slovensku v současnosti zajišťuje státem dotovanou vlakovou dopravu na regionální trati z Bratislavy do Komárna. Od prosince plánuje nasadit vlaky na trať mezi Bratislavou a Košicemi, kde chce konkurovat spojům ZSSK vyšší kategorie InterCity. Kromě RegioJetu vstoupí na slovenský trh vlakové dopravy také další český soukromý dopravce, společnost Leo Express. Od prosince bude jezdit z Prahy do Košic.

12. 09. 2014 Dráhy prohrály soud s ministerstvem kvůli vydání dat RegioJetu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-prohraly-soud-s-ministerstvem-kuvuli-vydani-dat-regiojetu-1118094>)

České dráhy prohrávají s ministerstvem dopravy nula jedna. Městský soud v Praze totiž zamítl první ze dvou žalob, kterou na svého majitele dráhy podaly kvůli vydání citlivých čísel konkurenci. Údaje o dotacích a nákladech na jednotlivé tratě si na ministerstvu vyžádal podnikatel Radim Jančura, majitel konkurenčního RegioJetu. Data mu nakonec koncem roku 2012 vydal tehdejší ministr Pavel Dobeš. Jančura se přitom opíral o zákon o svobodném přístupu k informacím. Drahám vadilo, že je

ministerstvo nepřizvalo jako účastníka řízení. Městský soud dal nyní za pravdu ministerstvu. „Soud potvrdil náš právní názor a do budoucna vyjasnil, že proces poskytování informací je výhradně vztahem mezi žadatelem o informace a příslušným úřadem. Nemůže do něj tedy vstupovat nikdo další, a to ani pokud by se ho předmětná informace přímo týkala,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Jenže dráhy zbraně neskládají a proti rozsudku hodlají podat kasační stížnost. Paralelně běží druhá žaloba drah, kterou zatím bez verdiktu řeší jiný senát městského soudu. V té dráhy napadají samotné vydání údajů konkurenci, neboť podle jejich názoru šlo o porušení obchodního tajemství. Ministerstvo se naopak odvolává na zmíněný zákon o svobodném přístupu k informacím.

Ačkoli v době vzniku sporu stáli na obou stranách jiní lidé, o obroušení hran mluvit nelze. Dráhy chtějí žalobu na svého majitele dotáhnout do konce, o stažení neuvažují. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka se nemohou „s ohledem na povinnost jednat s péčí řádného hospodáře“ chovat jinak. Ministerstvu kromě rebelie podřízené firmy vadí i jiná skutečnost. „Zarážející je fakt, že České dráhy na tento spor s ministerstvem využívají externí právní kancelář, přestože mají vlastní právní odbor,“ uvedl Neřold. Dráhy zastupuje advokátní kancelář Vyroubal Krajhanzl Školout.

12. 09. 2014 Vlak RegioJet vyjede z Prahy do Košic už v polovině října

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlak-regiojet-vyjede-z-prahy-do-kosic-uz-v-polovine-rijna/1122167>)

Majitel žlutých vlaků RegioJet Radim Jančura se rozhodl, že jeden pár vlaků bude jezdit z Prahy až do Košic už od poloviny října. Původně přitom plánoval protáhnout ranní spoj Praha – Žilina až od nového grafikonu v polovině prosince stejně jako konkurenční Leo Express, sdělila mluvčí Petra Nováková v tiskové zprávě. Cena jízdenek má začínat na devíti eurech (248 korun). Přes den už nyní jezdí na východní Slovensko i České dráhy s vlakem EuroCity Košičan. Jančurův vlak vyjíždí z Prahy v 7:44, do Košic dojde za necelých osm hodin. Za Žilinou zastaví ještě ve Vrútkách, Ružomberku, Liptovském Mikuláši, Štrbě, Popradu a Kysaku. Z Košic bude vyjíždět v 7:24 a do Prahy dojde v 16:16. Ceny jízdenek za devět eur mají být zaváděcí. Jsou dokonce levnější než část jízdenek z Prahy do Ostravy, přičemž do Košic ujede vlak dvojnásobnou vzdálenost. Cena je taktéž zhruba poloviční proti jízdenkám Českých drah.

Vzhledem k nástupu konkurence na téměř 700 kilometrů dlouhou trasu mění strategii i České dráhy, které od prosince nasadí místo klasické soupravy Košičanu pendolino, díky čemuž budou nejrychlejší dopravcem na dané trase. Z Prahy budou vyjíždět mezi šestou a sedmou hodinou ranní a v Košicích by měl být vlak po druhé hodině odpolední. Zpět by se měl z Košic vracet po třetí hodině odpolední a dorazit do Prahy mezi desátou a jedenáctou večerní. Na trasu vyjede od prosince i Leo Express. RegioJet by měl jezdit od prosince také na čistě vnitrostátní slovenské hlavní trati z Bratislavy přes Žilinu do Košic. Na jaře Jančura uvedl, že plánuje čtyři páry vlaků, tedy stejný počet, jaký má slovenský státní dopravce ZSSK ve spojích InterCity.

12. 09. 2014 SC Pendolino pojede poprvé do Tater a Košic (od 14. prosince 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21536/>)

České dráhy (ČD) a Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) zrychlí spojení Košic a Tater s českou metropolí. Historicky nejrychlejší spojení Prahy a východního Slovenska, téměř o hodinu rychlejší oproti současnosti, zajistí české rychlovlaky pendolino. Na jejich provozu se budou společně podílet oba národní dopravci. Dnešní EuroCity Košičan urazí cestu z Prahy přes Vsetín do Košic za 8 hodin a 21 minut, v opačném směru ještě o 5 minut pomaleji. Nové spojení SuperCity Pendolino tuto cestovní dobu zkrátí téměř o hodinu. Cesta z Prahy do Košic tak bude v novém jízdním řádu trvat přibližně 7 a půl hodiny. Tím se stane SC Pendolino nejrychlejší spojením mezi Prahou a východním Slovenskem nejen na současném trhu, ale také v historii přímé dopravy mezi oběma městy. Například v 50. letech 20. století se pohybovala cestovní doba mezi Prahou a Košicemi kolem 14 až 15 hodinami, vlaky dosahovaly průměrnou cestovní rychlost jen kolem 50 km/h. Před 10 lety tuto vzdálenost urazil spoj Košičan za přibližně 9,5 hod. průměrnou rychlostí 74 km/h. V současném jízdním řádu zkrátily ČD a ZSSK dobu jízdy na 8 hod. a 21 minut a průměrnou rychlost zvýšily na 80 km/h. Vlak SC Pendolino s téměř o hodinu kratší cestovní dobou pak zvedne tuto cestovní rychlost na rekordních přibližně 95 km/h. Půjde tak o jeden z nejrychlejších mezistátních vlaků v celé střední Evropě. „Cestujícím nechceme nabídnout jen rychlé spojení, ale také řadu doplňkových služeb na palubě vlaku i v cíli cesty,“ zdůrazňuje Michal Štěpán, člen Představenstva ČD, a.s., odpovědný za osobní dopravu, a doplňuje konkrétní příklady: „Vlak SC Pendolino nabízí například Wi-Fi a vlakový

portál s informacemi a zábavou, vyhrazená místa pro cestující s dětmi se stolní hrou Elfíkova cesta nebo vlakové bistro. Zákazníkům SC Pendolino chceme nabídnout i výhodné doplňkové služby v oblasti Tater a Košic, například ubytování a letní i zimní rekreaci. Pro zákazníky ze Slovenska chystáme podobné výhody v Praze.“

Ke spolupráci ČD a ZSSK na provozu rychlovlaků SC Pendolino se vyjádřil i zástupce slovenských železnic. „Vybrali sme si Pendolino ČD, pretože kvalitu a rozsah jeho služieb považujeme za dobrý potenciál v rámci rozbehu priamej konkurencie so súkromnými železničnými dopravcami na Slovensku. Súčasne veríme, že to bude motivácia pre silný prúd cestujúcich smerujúci do Česka, aby prestúpili z autobusov či z automobilov do vlakov,“ uviedil Jozef Schmidt, riaditeľ úsek obchodu Železničnej spoločnosti Slovensko. Spoj SC Pendolino medzi Prahou a Košicami pojeďe přes Olomouc a Ostravu, na Slovensku bude pokračovat přes Žilinu a Poprad-Tatry. Díky tomu zajistí rychlé spojení mezi ekonomickými i turistickými centry v České republice a na Slovensku. Podrobné informace o kompletní nabídce služeb a cenách ve spoji SC Pendolino Praha – Ostrava – Žilina – Poprad – Košice zveřejní obě kooperující železnice později.

Rychlovlaky pendolino zajišťovaly dopravu na Slovensko již v minulosti. V letech 2006 až 2009 a pak znovu v jízdním řádu 2010/2011 je provozovaly společně ČD a ZSSK na spoji SC Slovenská strela mezi Prahou a Bratislavou a krátce jezdily také na lince spojující Prahu a Ostravu se Žilinou.

Košičan pojeďe jako posilový víkendový expres

ČD a ZSSK se také dohodly na vedení nového posilového spoje v pátek odpoledne z Prahy přes Ostravu do Popradu a Košic a v neděli odpoledne zpět. Tento vlak v kategorii EuroCity s názvem Košičan bude odjíždět z Prahy krátce po 13. hodině a do Košic přijede ve večerních hodinách. Opačným směrem pojeďe v neděli odpoledne s příjezdem do Prahy po 19. hodině. Umožní tak víkendové cesty do Tater a dalších slovenských hor a turistických destinací. Vlak Košičan pojeďe i v roce 2015 jako autovlak s přepravou osobních automobilů ve speciálním voze mezi Prahou a Košicemi. Další novinkou mezi Českou republikou a Slovenskem bude vlak EuroCity Olše, který pojeďe časně ráno z Ostravy přes Karvinou, Český Těšín a Třinec do Čadce a Žiliny. Opačným směrem pojeďe tento vlak ve večerních hodinách. Umožní tak i jednodenní obchodní a turistické cesty do oblasti západního Slovenska a díky přípojným vlakům ZSSK v Žilině i dále do slovenského vnitrozemí.

V noci mezi Prahou a východním Slovenskem vlaky Slovakia a Bohemia

V jízdním řádu 2015 budou mezi Prahou a východním Slovenskem zachovány dva místo stávajících tří nočních vlaků. Půjde o EuroNight Slovakia a noční rychlík Praha – Humenné s názvem Bohemia. Oba spoje pojedou zároveň v kategorii autovlak a nabídnou přepravu osobních automobilů mezi Prahou a Popradem, resp. Košicemi. ČD a ZSSK jednájí také o možnosti rozšířit provoz autovlaku ve vybrané dny z Prahy až do Humenného. Vyššímu komfortu nočních vlaků z Prahy na východní Slovensko, ale také z Prahy přes Bratislavu do Budapešti, přispěje zařazení klimatizovaných lehátkových vozů Českých drah. Noční spoje i nadále nabídnou přímé vozy mezi Chebem a Košicemi a také z Prahy do Banské Bystrice a Zvolena.

Častější přímé spojení Prahy a Bratislavy

Častější spojení se připravuje také mezi českou a slovenskou metropolí. K současnému počtu šesti spojů EuroCity přibude další vlak Porta Bohemica. Ten posílí odpolední spojení z Prahy a Brna do Kútů, Bratislavy, Nových Zámků a Štúrova. V opačném směru pojeďe Porta Bohemica z Bratislavy v dopoledních hodinách a do Prahy přijede před půl třetí odpoledne. Díky tomu budou Praha a Bratislava spojeny po celý den v pravidelném dvouhodinovém intervalu.

12. 09. 2014 Nákladňák narazil ramenem do mostu úzkokolejky, posunul ho i s kolejemi (Obrataň)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/nehoda-a-posunuti-mostu-jindrichohradeckych-mistnich-drah-v-obratani-1kc-jihlava-zpravy.aspx?c=A140912_140324_jihlava-zpravy_mv)

Kuriózní, ale ve svých důsledcích závažná nehoda se stala v noci na čtvrtek v Obratani na Pelhřimovsku. Nákladní automobil tam částí vozu narazil do železničního mostu. S celou jeho konstrukcí pohnul. Úzkokolejka Jindřichohradeckých místních drah tak až do odvolání do Obrataně nedojeďe. Ve středu po desáté hodině večer po silnici první třídy od Tábora uháněl Obratani pětapadesátiletý řidič. Směrem



na Pelhřimov vezl těžký nákladní vůz určený pro přepravu dřevěných klád. „Při podjíždění železničního mostu zachytil částí hydraulického ramena, které zřejmě neměl na vozidle umístěné v souladu s předpisy, za kovovou konstrukci železničního mostu,“ uvedla policejní mluvčí Dana Čírtková. Nejen, že poškodil své vozidlo, které do noci vyprošťovali hasiči a uzavřeli kvůli tomu i silnici, pořádně zatřásl celým mostem. „Při nárazu došlo k posunutí kolejíště a poškození kamenného mostního pilíře,“ dodala mluvčí. „Ocelová konstrukce mostu je posunutá asi o dvacet centimetrů na jedné a o tři centimetry na druhé straně,“ popsal Jiří Pavel, výkonný ředitel Jindřichohradeckých místních drah, jimž most patří.



Jak dlouho výluka potrvá, se uvidí během soboty

Na kolejích musel být okamžitě zastaven provoz. Vlaky jedoucí z Jindřichova Hradce do Obrataně tak končí v Černovicích. Dál cestující rozvázejí autobusy, které slouží jako náhradní doprava. „Zatím nevíme, jak dlouho bude tento stav trvat. V sobotu most prohlédne mostař a navrhne způsob opravy. Pokud půjde jen o vrácení konstrukce do uložení, je možné, že se přes něj bude omezenou rychlostí jezdit už v pondělí či v úterý,“ vzkázal Pavel. Po dobu výluky se v celé trati nepřijímají k přepravě jízdní kola, cestovní zavazadla a kusové zásilky. Taktéž se nepřijímají rezervace vozů či míst na dotčených spojích a objednávky zvláštních přeprav. Pro dopravní společnost je štěstím v neštěstí, že se tato mimořádná událost stala až v září a nikoliv v letní sezoně. O prázdninách totiž na trať pravidelně nasazovala výletní vlaky tažené parní lokomotivou. Ztráta by tak byla vyšší než nyní.

Škoda přesahuje jeden a čtvrt milionu korun

„Ale jinak oprava nebude stát nic, bude hrazena z pojistky viníka nehody,“ poznamenal ředitel úzkokolejky. Mnohem větší zásah to podle něj je do organizace dopravy a do točení turnusů lokomotiv i zaměstnanců. „Nepamatuji si, že by ten most někdo někdy takto poškodil. Někdy se stane, že řidiči jeho výšku neodhadnou, ale takové poškození tu nikdy nebylo,“ diví se obrataňský starosta Marek Hovorka. Jak dodává, část lidí dojíždí do Černovic za prací a úzkokolejku využívají. Ty výluka zasáhne. Ve větší míře ji ale využívali turisté. Most je podle Hovorky technickou památkou, která patří ke koloritu obce. Jeho poničením a rozbitím auta způsobil řidič škodu za více než jeden a čtvrt milionu korun. Při nehodě se nikdo nezranil.

12. 09. 2014 Výjimečná jízda historického elektromotorového vozu „Elinka“ připomene 111 let existence první elektrifikované tratě v Česku Tábor – Bechyně (20. září 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21543/>)

Netradiční a výjimečná oslava připomene už 111 let provozu na trati Tábor – Bechyně. V sobotu 20. září vyjede z Tábora historický Křižíkův elektromotorový vůz EM 400 zvaný „Elinka“. Všichni cestující budou oblečeni do dobových kostýmů a přiblíží si tak unikátní historickou atmosféru. Na oslavě se podílejí České dráhy společně s dalšími partnery. Zvláštní spoj vyjíždí v 10:30 z Tábora a po fotozastávce v Malšicích přijede do Bechyně ve 12:10. Vzhledem ke kapacitě „Elinky“, která je 35 míst, je nutné si místo rezervovat. Povinné místenky si můžou zájemci zajistit na telefonním čísle 725 802 257, a to v pracovní dny v době od 9 do 13 hodin. Při rezervaci jízdenky získají informace o možnosti zapůjčení a zkoušce dobového kostýmu.

Program v sobotu 20. září

- jedinečná a neopakovatelná jízda historickým Křižíkovým elektromotorovým vozem EM 400, zvaným "Elinka"
- komentovaná a moderovaná jízda "Františkem Křižíkem" s výkladem z historie a techniky
- fotozastávky a možnost občerstvení v Malšicích
- dobová hra v kostýmech, ve které si cestující sami zahrají
- doprovodný program v Bechyni
- všichni cestující budou v dobových kostýmech
- pouze 35 cestujících ve vlaku

Jízdné

- jednotné zpáteční jízdné pro každého cestujícího: 500 Kč

Jízdné zahrnuje:

- jízdu ve zvláštním vlaku
- zapůjčení kostýmů
- doprovodný program ve vlaku
- doprovodný program v Bechyni
- prohlídku a fotografování EM 400 v Bechyni

Jízdní řád zvláštního vlaku Tábor – Bechyně a zpět (20. září 2014)

Tam	Stanice	Zpět
10:30	Tábor	15:50
10:50 (přij.)	Malšice	
11:25 (odj.)	Malšice	
12:10	Bechyně	15:00

12. 09. 2014 Od prosince pojedou o dvacítku víc rychlíků ČD než dosud (GVD 2014/2015)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/od-prosince-pojede-o-dvacitku-vic-rychliku-cd-nez-dosud/1122367>)

Od prosincového nového jízdního řádu pojedou v Česku o dvacítku víc dálkových vlaků než dosud. Podle objednávky ministerstva dopravy budou obnoveny některé dříve zrušené rychlíky, další vyjedou nově. Zrušeny budou dva noční vlaky Excelsior mezi Chebem a Košicemi. ČTK to dnes sdělil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Celkem ministerstvo dopravy na základě zákona o veřejných službách objedná 27 linek dálkové železniční dopravy. "Při jednání o návrhu státního rozpočtu pro rok 2015 se ministerstvu dopravy podařilo zajistit rozsah finančních prostředků v úrovni letošního roku, s navýšením o meziroční inflaci," uvedl Neřold.

V denní dopravě pojedou nově navíc pátý pár vlaků mezi Chebem a Norimberkem. Do Chebu přijede ve 14:25, odjíždět zpět bude v 15:35. Na všech pět vlaků z Norimberku bude navazovat ve směru na Prahu pendolino. V pátek a v neděli bude na rychlík Praha - Vídeň nově v Břeclavi navazovat vlak ve směru do Bratislavy s odjezdem před 18:00. "České dráhy ve spolupráci s polským dopravcem nabídnou opětovně také jeden přímý pár vlaků mezi Prahou a Varšavou," doplnil Neřold. V dopravní špičce přibude dodatečný pár vlaků mezi Prahou a Brnem a má se také zlepšit spojení mezi Břeclaví a Brnem. Z dříve zrušených vlaků se obnoví večerní rychlíky mezi Plzní a Českými Budějovicemi, které z výchozích stanic odjíždějí krátce po 20:00. Do jízdního řádu se také pro pracovní dny vrátí ranní vlak z Havlíčkova Brodu, který přijíždí do Brna před 7:00. Do páru ho doplní rychlík ve 20:20 z Brna. Zlepšit se má také spojení mezi Otrokovicemi a Luhačovicemi a mezi Olomoucí a Šumperkem. Zrušením nočních vlaků Excelsior se sníží počet nočních rychlíků mezi Českem a Slovenskem ze tří na dva páry vlaků. "Důležité přímé vazby ubytovacími vozy ze Slovenska do západních Čech a zpět budou zajištěny na jiných nočních vlacích," uvedl Neřold.

14. 09. 2014 Leo Express kvůli srážce vlaku s autem ruší část spojů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-rusi-spoje-kvuli-srazce-s-vlakem-f3l/eko-doprava.aspx?c=A140914_114446_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce Leo Express musí na pár dnů omezit svůj provoz. V sobotu večer totiž po srážce s autem na Novojičínsku přišel dočasně o jednu ze svých pěti souprav. Už v neděli kvůli tomu musel zrušit dva spoje, další budou následovat i v příštích dnech. Podle mluvčí firmy Petry Valentové firma v neděli zrušila spoj LE 1361 s odjezdem v 10.56 z Karviné a LE 1361 v 16.06 z Prahy. Další tři dny nepojedou vlaky LE 1352 v 6.06 z Karviné a LE 1361 z Prahy. „Cestujícím bude zajištěna náhradní doprava, asistence na nádraží a cestující budou dále kompenzováni formou kreditu ve výši 50% z ceny jízdného. Cestující jsou o situaci informováni prostřednictvím emailu, webových stránek společnosti, sms zprávou a na Facebooku,“ řekla Valentová. Pokud se rozhodnou cestující nevyužít náhradní dopravy, dostanou jízdné zpět. Cestující můžou v neděli odpoledne pro cestu na Moravu využít i vlak Českých drah. Dopravce posílil spoj číslo 153 Jan Perner v úseku Praha – Bohumín. „Pro cestující Leo Expressu jsou vyčleněny vozy číslo 360, 361 a 368 a také oddíly

5 až 8 ve voze číslo 367. Zákazníky Leo Expressu bude doprovázet stevard této společnosti. Vlak odjíždí z pražského hlavního nádraží v 16:11.,“ informoval mluvčí ČD Radek Joklík.

Při sobotní nehodě nebyl nikdo zraněn

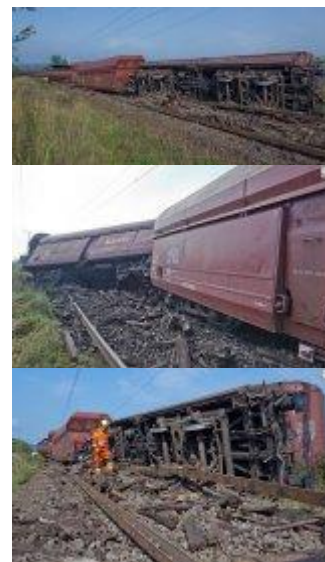
Nehoda se stala v sobotu večer na přejezdu mezi Studénkou a Jistebníkem, obešla se bez zranění. Kvůli nehodě nabraly velká zpoždění i vlaky dalších dopravců, provoz na obou kolejích byl obnoven až v neděli ráno. Podle Valentové je i přes srážku ve vysoké rychlosti souprava relativně v pořádku. „Vlaková jednotka společnosti Leo Express, která je pojízdná, bude v neděli přepravena do pražského depa, kde bude zkontrolována a opravena. Silný pluh vpředu vlakové jednotky zabránil vážnějšímu poškození stroje, přesto bude jednotka na několik dní mimo ostrý provoz,“ dodala Valentová. Skody by měla firma zaplatit pojišťovna z povinného ručení majitele vozu. Leo Express nasazuje své soupravy ve špičkách prakticky bez záloh, počítá s bezproblémovým provozem svých jednotek Stadler Flirt. Zatímco přes den mimo špičku mu stačí čtyři jednotky, ve špičkách počítá jízdní řád s nasazením všech pěti. V případě technické závady či nehody má tak dopravce vážný problém s dodržáním jízdního řádu.

15. 09. 2014 Na Královéhradecku vykolejil nákladní vlak, výluka potrvá zhruba týden (Převýšov)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/na-kralovehradecku-vykolejil-nakladni-vlak-s-uhlim-f8l-/hradec-zpravy.aspx?c=A140915_072904_hradec-zpravy_jpl)

V neděli večer vykolejil u Převýšova na Královéhradecku nákladní vlak naložený uhlím. Mimo koleje se dostalo patnáct vagonů, dva se převrátily na bok. Nikdo nebyl zraněn. S odklizením se začalo v pondělí ráno, výluky na trati budou trvat zhruba týden. "V neděli 21:20 vykolejil nákladní vlak ČD Cargo s uhlím. Nehoda se stala v nepřístupném terénu," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal upřesnil, že se nehoda stala mezi Choťovicemi a Převýšovem. Provoz na trati musel být zcela zastaven, v úseku dlouhém asi 200 metrů je podle policie trať zničená.

Odklízecí práce začaly v pondělí ráno, policie totiž v noci zakázala přístup na místo nehody. „Zhruba kilometr před Převýšovem z dosud nezjištěných příčin vykolejilo patnáct vagonů z celkové počtu 32. Dva vagony leží odtržené na boku a uhlí je z nich zcela vysypané, ostatní stojí mimo kolejiště,“ sdělila dopoledne mluvčí krajské policie Ivana Ježková. Policisté provedli orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu v dechu u obou strojvedoucích, kteří byli v době nehody v tažné a tlačné lokomotivě, ani jeden z nich ale nenadýchal.



Mezi Chlumcem a Velkým Osekem jezdí náhradní autobusy

V úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Velkým Osekem jezdí místo vlaků autobusy. Ranní rychlíky mezi Chlumcem a Hradcem Králové nabíraly zpoždění půl hodiny až 45 minut. Některé vlaky od Hradce Králové jezdí odklonem přes Pardubice a Kolín. „Cestujícím ze stanice Hradec Králové hl. n. – do stanic Praha-Vysočany a Praha hl. n. doporučujeme použít pravidelné vlaky přes stanici Pardubice hl. n.,“ radí web Českých drah. Škoda se předběžně odhaduje na 3,5 milionu korun, z toho 2,5 milionu činí poškození na trati, milion na vlaku. „Výhled na uzavření trati je v této chvíli týden,“ doplnil ráno Ptačinský. "Místo dnes ohledali policisté a inspektoři, příčinou nehody by pravděpodobně mohla být technická závada na kolejích nebo na některém z vozů,“ řekl odpoledne ČTK mluvčí Drážní inspekce. Z místa nehody se podle něj podařilo během pondělí odvézt všechny vagony, které zůstaly na kolejích. Na vyprošťování vykolejených vagonů bude nutné v dalších dnech nasadit těžkou techniku.

15. 09. 2014 Francie postaví Orient Express pro 21. století

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/francie-postavi-orient-express-pro-21-stoleti-1118711>)

Francouzská železniční společnost SNCF plánuje obrodu legendárního vlaku. Orient Express 21. století by mohl spatřit světlo světa do pěti až deseti let. „Takový projekt vyžaduje dost času. Každá

obroda velkých značek si žádá čas," uvedl Patrick Ropert, šéf pobočky Orient Express, kterou nedávno SNCF založila. Vlak by měl podle firmy nadále symbolizovat luxus. Jednotlivá kupé budou uzavřená. Nebudou tam salonní vozy s čalouněnými sedadly ani jídelní vůz – ten se změní v jakousi terasu, aby byla usnadněna konverzace mezi vedlejšími stoly. V plánu jsou široká okna. „Ještě je brzy hovořit o tom, kde a jak bude vlak jezdit. Představujeme si jakousi okružní cestu po kolejích," uvedl Ropert.

Původní secesní Orient Express vyzdobili například umělci René Prou či René Lalique. Také moderní verze se bude inspirovat stylem secese, ale v současném duchu, uvedl Ropert. Na novém Orient Expressu by měl spolupracovat například výrobce luxusních zavazadel Moynat, šéfkuchař Yannick Alléno vyznamenaný třemi michelinskými hvězdičkami, či výrobce parfému Guerlain. Společnost SNCF pracuje na novém vlaku od roku 2011. Odkoupila od skupiny Accor, která vlastní Společnost lůžkových vozů, sedm historických vagonů, které jezdily na kolejích téměř sto let. „Společně s šéfem SNCF Guillaumem Pepym jsme si řekli, že Orient Express je naše dědictví, že to je součást železniční historie Francie a SNCF," poznamenal Patrick Ropert. Výši předpokládaných investic neuvědli; známa by měla být zhruba do roka.

Vlak zaplatí z licence

Francouzská SNCF, vlastník značky Orient Express, podepsala kontrakt s anglickou společností, která tak může nadále používat název Venice-Simplon Orient Express. Realizaci nového vlaku mají zaplatit příjmy z licence. SNCF plánuje i prodej kolekce lůžkovin Orient Express, kterou vytvořil zásobovatel luxusních hotelů Treca Interiors. Nový Orient Express už má své logo, kulaté a inspirované znakem zobrazeným na vagonech.

15. 09. 2014 Vláda schválila harmonogram otevírání železničního trhu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-harmonogram-otevirani-zeleznicniho-trhu/1123425>)

Vláda schválila harmonogram otevírání železničního trhu konkurenčním dopravcům. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. O první dálkovou trať by se mělo začít soutěžit už letos na podzim. Celkem hodlá ministerstvo dopravy do konce roku 2020 nabídnout v soutěžích šest rychlíkových tras. První trasou, pro kterou ministerstvo dopravy plánuje vypsat regulérní výběrové řízení, je trať mezi Plzní a Mostem. U ní úřad předpokládá, že nový provozovatel vzešlý z řádného tendru by ji mohl provozovat od přelomu let 2016/2017. Konkurence Českých drah se ale na tuto trasu vypraví pravděpodobně daleko dříve, nejspíše hned s novým jízdním řádem. Společnost Arriva patřící německým drahám (DB) totiž vstoupila do jednání ministerstva dopravy se státním dopravcem o prodloužení dosavadní smlouvy o rok a nabídla na toto přechodné období nižší cenu než ČD. Dá se proto předpokládat, že pokud nabídka dopravce bude obsahovat všechny náležitosti, ministerstvo dopravy jí dá přednost.

Podmínkou otevírání trhu je podle ministerstva vzájemné uznávání jízdenek mezi jednotlivými dopravci tak, aby cestující na stejné trase mohli využívat všechny spoje, byť by byly zajišťovány konkurenčními společnostmi. Kromě vlastních tarifů se proto musí budoucí dopravci zavázat k tomu, že budou uznávat i společný tarif. Ten by měl vycházet z tarifu ČD, aby bylo možné udržet soudržnost dopravních služeb, uvedlo v materiálu ministerstvo dopravy.

Kromě tras, které by se měly v dohledné době otevírat, uvádí ministerstvo dopravy v materiálu i trasy, které by bylo kvůli zachování přepravních služeb vhodné i nadále objednávat pouze u Českých drah. Jde o trasy mezinárodních expresů z hlavního města na Slovensko přes Ostravu i Luhačovice, trasu z Německa přes Ústí nad Labem, Prahu a Brno dále do Rakouska a na Slovensko, nebo o trasu z Rakouska a Slovenska přes Břeclav, Brno, Ostravu a dále do Polska. Z rychlíkových tratí pak jde například o spojení Praha – České Budějovice - Rakousko, nebo o trasu Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc .

Harmonogram otevírání jednotlivých tratí:

Zahájení nabídkového řízení	Předpokládaný termín pro podání nabídek	Zahájení plnění	Linky zahrnuté v provozním souboru
podzim 2014	jaro 2015	2016/2017	R 16: Plzeň – Most (soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014)

jaro 2015	podzim 2015	2018/2019	R 14: Liberec – Pardubice (soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání) R 15: Liberec – Ústí nad Labem
léto 2015	zima 2016	2018/2019	R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
podzim 2015	jaro 2016	2019/2020	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc

16. 09. 2014 O úspěchu Arrivy na mostecké trati rozhodnou toalety (R16)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/o-uspechu-arrivy-na-mostecke-trati-rozhodnou-toalety-1118928>)

O průlomu alternativního dopravce na české rychlíkové linky zřejmě rozhodne „maličkost“ v podobě toalet. Konkrétně jde o trať Plzeň – Most, o kterou se perou České dráhy a firma Arriva. Ta sice přispěchala na ministerstvo dopravy s výhodnější nabídkou než ČD, bude se ale muset vypořádat s požadavkem úřadu na bezbariérovou přepravu. Ministerstvo mimo jiné žádá v každé soupravě alespoň jeden záchod vyhovující lidem s omezenou schopností pohybu a orientace. To vlaky řady 845 nabídnuté Arrivou zatím nesplňují. A České dráhy se netají tím, že právě na tuto slabinu soupeře spoléhají. „Pokud společnost Arriva nabídla ministerstvu dopravy motorové jednotky řady 845, jak zaznělo v tisku, tak předpokládáme, že bychom měli trať Plzeň – Most nadále obsluhovat my,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Na druhé straně Arriva tvrdí, že má celou věc promyšlenou. „Přepravu vozíčkářů včetně všech jejich potřeb máme vyřešenu, ale vzhledem k tomu, že ještě rozhodovací proces běží, nechci být nyní konkrétnější,“ řekl deníku E15 ředitel Arrivy Daniel Adamka s tím, že nechce přes média pouštět detailnější informace konkurenci.

Vlaky Arrivy by pravděpodobně musely doznat několik úprav, což si vyžádá jistý čas. Ten však pro společnost běží velmi rychle, neboť spoje mají vyjet se začátkem nového grafikonu, tedy v polovině prosince. Ministerstvo si přitom dalo nejzazší termín pro rozhodnutí až téměř do poloviny letošního listopadu, i kvůli povinným úředním lhůtám. Pokud by tedy skutečně úřad chtěl rozhodnout podle výše nabídnuté ceny a poprvé na dotovaný rychlík vpustit jinou firmu než České dráhy, musel by zřejmě dát Arrivě garanci mnohem dříve než v listopadu.

16. 09. 2014 Převrácené vagony odklidí od trati u Převýšova vyprošťovací tanky

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/vykolejeny-vlak-vyprosti-tanky-da2/hradec-zpravy.aspx?c=A140916_134924_hradec-zpravy_kol)

K vyproštění nákladního vlaku, který vykolejil v neděli večer u Převýšova na Královéhradecku, bude muset přijet těžká technika. Dopravce ČD Cargo se na tom shodl se správcem kolejí SŽDC. Speciální vyprošťovací tanky na místě budou pracovat od středečního rána. „V devět hodin ráno proběhla koordinační schůzka zástupců Správy železniční dopravní cesty a ČD Cargo, které si jako majitel určuje způsob vyproštění. Panuje ale shoda, že na místo bude muset být povolána těžká technika,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Speciální vyprošťovací tanky zatím čekají na svých základnách na povel k výjezdu. Pak bude trvat přibližně čtyři hodiny, než se k místu nehody dostanou. „Tento povel přijde pravděpodobně v podvečer, aby se tam nemotaly při překládání uhlí,“ dodal mluvčí. První povel ovšem přišel už po půl druhé odpoledne. „Právě mi volal šéf pražského tanku, v půl deváté ráno se mají hlásit na místě veliteli zásahu. Tank se nyní v Michli připravuje na převoz, nakládá se i s vyprošťovací technikou na valník. Během noci s ním četa vyrazí,“ potvrdil Ptačinský. V úterý ráno u nehody ještě pracovali policisté i vyšetřovatelé. Ti zapisovali stav vagonů, vzniklé škody a zkoumali, zda jsou některé vagony ještě použitelné. „Pokouší se zachránit dva vagony. S jeřáby je zvedají zpět na koleje,“ popsal mluvčí. Překládalo se také uhlí.

Nehoda se stala v neděli večer. Trať mezi Chlumcem nad Cidlinou a Velkým Osekem je nadále uzavřená, odklizení následků by mohlo skončit do neděle. Při nehodě se dostalo mimo koleje sedmáct z celkových dvaatřiceti vagonů. Dva z nich se převrátily na bok a vysypalo se z nich uhlí. Právě ty budou vyprošťovat speciální tanky. Až budou pryč, začnou se opravovat koleje. Při nehodě byla poškozena trať v délce zhruba 350 metrů. Podle prvních odhadů je škoda 2,5 milionu na trati a milion korun na vlaku.

16. 09. 2014 Pražští dopraváci představili vlakotramvaj, má jezdit do Mělníka i Hostivice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/286327-prazsti-dopravaci-predstavili-vlakotramvaj-ma-jezdit-do-melnika-i-hostivice/>)

Společnost ROPID, která organizuje veřejnou dopravu v Praze a okolí, by chtěla rozšířit tramvajovou síť za hranice města. Jednalo by se o propojení tramvajových tratí s železnicí, výsledkem by potom byla tzv. vlakotramvaj. Obsluhovat podle představ Ropidu mohou vlakotramvaje například oblast Hostivice a Rudné nebo Mělnicko. Pražský dopravní organizátor se odvolává na zkušenosti z Německa, kde obdobné systémy existují hned v několika podobách. Nastoupit na Václavském náměstí do tramvaje, dojet jí do Řep a bez přestupu pokračovat do Hostivice – takové cestování chce v budoucnu nabídnout ROPID v rámci dalšího propojování pražské městské a příměstské dopravy. Má jít o tzv. vlakotramvaj, tedy prostředek využívaný především ve městech kolem sta až 300 tisíc obyvatel v Německu nebo Rakousku. Podporu našel ROPID i u vedení města. Podle radního Jiřího Pařízka by mohly vlakotramvaje odlehčit stávající dopravě. "Stačí postavit několik desítek metrů tramvajové tratě a propojit ji se stávající železniční tratí. Tento systém může zlepšit mobilitu v celém regionu," uvedl radní Pařízek.

Výhodou vlakotramvaj je podle Ropidu kombinace rychlosti vlaku s flexibilitou tramvaje, která projíždí městskými ulicemi. "Tento systém má zásadní význam v tom, že dokáže vyčistit mnoho autobusových terminálů od autobusové dopravy," uvedl ředitel Ropidu Pavel Procházka. V případě malých lokálek ve středních Čechách mohou představovat dokonce jedinou budoucnost. "Tímto způsobem bylo zachráněno mnoho regionálních tratí, kterým hrozilo úplné zrušení," poukázal ředitel Ropidu. Takto by mohly vlakotramvaje zajistit další existenci například staré dráhy z Kralup nad Vltavou do Neratovic, která figuruje jako součást jedné ze čtyř zvažovaných vlakotramvajových tras. Šlo by o dráhu z Prahy do Mělníka přes Odolena Vodou a Neratovice, která by na dnešní tramvajovou síť navázala v Kobylisích.

Kam by také mohly jezdit vlakotramvaje z Prahy

- Praha – Hostivice – Chýně (na tramvajovou síť naváže na konečné Sídliště Řepy)
- Praha – Rudná – Nučice (na tramvajovou síť naváže u smyčky v Hlubočepích)
- Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (nenaváže na tramvajovou síť, ale vznikne nová trať odbočující od současné železnice Vysočany – Neratovice ve Kbelích)

Vlakotramvaj nebrzdí jenom chybějící infrastruktura, ale hlavně legislativa

V nejbližší budoucnosti ale vlakotramvaje u Prahy jezdit nebudou. K jejich zavedení by bylo nutné rekonstruovat železniční trati – ROPID uvažuje o provozu tramvajů na drahách, které jsou dnes neelektrizované, tramvaje navíc mají jiný trakční systém (600 V ss) oproti železnici (u Prahy 3 kV ss), takže úpravy by byly nutné i v případě, že by měly vlakotramvaje vyjet na úsek železnice, která již elektrizována je. K propojení tramvajové sítě s železnicí by byly nutné také kolejové spojky. "Nicméně první krok se udělal, a to je začátek výměny kolejnic za železniční profil na některých tramvajových tratích," upozornil Pavel Procházka. Samotné tramvaje by potom bylo za určitých okolností nutné vybavit vlakovým zabezpečovačem. "Záleží na tom, jaký je na dráze použitý zabezpečovací systém," poznamenal Miroslav Penc z pražského dopravního podniku. Možná závažnější problém však představují pravidla, která se případných vlakotramvajů týkají. "Je potřeba v prvé řadě v České republice řešit legislativní otázky – znamená to zásah do zákona o drahách," podotkl Miroslav Penc. Dodal, že eventuelní úpravy železničních tratí by navíc znamenaly zásah do územních plánů.

Vlakotramvaje mají spíše menší města než Praha

Vznik systému vlakotramvaje v Praze by ovšem v podobě, jakou představil ROPID, představoval unikát. Jak upozornil Pavel Procházka, fungují vlakotramvaje například v Karlsruhe, Saské Kamenici nebo Mylhúzách, tedy německých městech zhruba s 200 až 300 tisíci obyvatel. Například u Karlsruhe funguje vlakotramvaj tak, jak by mohla fungovat u Prahy – tramvaje dělí o koleje s běžnými regionálními, částečně i dálkovými vlaky. "Lidé se dostanou do centra města rychleji než vlakem, autobusem nebo autem, popularita vlakotramvajů v těchto městech je obrovská," podotkl Pavel Procházka, podle kterého se zvýšil počet lidí využívajících veřejnou dopravu o stovky procent. Milionových a větších měst, kde díky existenci podzemní dráhy nejsou tramvaje klíčovým (a nejrychlejším) prvkem MHD, není mnoho, lze však jmenovat například Vídeň. Tzv. Wiener Lokalbahn do Badenu má však vlastní trať, která funguje (téměř) odděleně od státní železniční sítě, jde tedy spíše o meziměstskou tramvaj než vlakotramvaj typu Karlsruhe, která využívá již existující železniční infrastrukturu.

V minulosti se návrhy na vytvoření vlakotramvajového systému v Česku již objevily. V 90. letech se takto hovořilo o možné rekonstrukci tratě z Prahy do Dobříše, projekt Regiotram Nisa navrhoval propojení liberecké tramvajové sítě s železničními tratěmi v okolí města. Základem se měla stát již existující meziměstská tramvajová trať do Jablonce. Podle Pavla Procházky by připadalo v úvahu zavedení vlakotramvajů také na Ostravsku, kde ostatně v minulosti meziměstské tramvajové trati existovaly, většina však byla v minulém století zrušena.

17. 09. 2014 Kolej Mšeno – Mělník není slepá, ale mrtvá. Nikdo neví, zda se dočká vzkříšení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/286445-kolej-mseno-melnik-neni-slepa-ale-mrtva-nikdo-nevi-zda-se-docka-vzkriseni/>)

Od 15. září nejezdí vlaky z Mělníka do Mšena, kvůli dezolátnímu stavu tratě tu byla průjezdná rychlost stanovena na 10 kilometrů v hodině, což pro České dráhy de facto znamená zastavit provoz. ČD proto na úseku přistoupily raději k náhradní autobusové přepravě. Start oprav a konečná účtenka jsou zatím stále velkou neznámou. Ze Mšena do Mělníka jezdili lidé za prací i studenti do škol, letní provoz tu doplňoval speciální cyklovlak pro turisty. Už v červenci snížila Správa železniční a dopravní cesty rychlost projíždějících vlaků z 50 na 20 kilometrů za hodinu, od pondělí pak na 10. "Kvůli nízké rychlosti by docházelo ke zpoždění vlaků, proto jsme přistoupili k zavedení autobusové dopravy, která je pohodlnější a příjemnější," řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Třeba starosta obce Mšeno Martin Mach ale hodlá o obnovení železniční dopravy usilovat. Podle něj nechala trať zpustnout SŽDC a měla i připravit plán generální rekonstrukce. Mluvčí železniční správy Marek Illiaš ale tvrdí, že není jednoduché investovat stovky milionů do tratí, u nichž není jistá dlouhodobá objednávka osobní dopravy. Vlak se tedy zřejmě na trať mezi Mšenem a Mělníkem jen tak nevypraví. SŽDC v současnosti netuší, jak dlouho bude trať uzavřená. Zpracovává studii, která by měla zmapovat potřebnou finanční částku pro případnou rekonstrukci.

17. 09. 2014 Pod Vyšehradem se srazil rychlík s pracovním strojem, jeden zraněný

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/srazka-vlaku-vysehrad-06j-/praha-zpravy.aspx?c=A140917_224401_praha-zpravy_neh)

U železniční stanice Praha-Vyšehrad se ve středu večer po desáté hodině srazil rychlík s drážním pracovním strojem. Podle prvních informací je na místě jeden zraněný. Policie kvůli vyšetřování srážky uzavřela Rašínovo nábřeží. Provoz na frekventované trati do Berouna je přerušen. Rychlík jel z pražského Smíchovského nádraží do Čáslavi, ke srážce došlo pět minut po 22. hodině. „Na místo vyrazil náš inspektor, podle prvních informací je tam jeden zraněný,“ upřesnil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle něj v místě probíhaly na kolejích stavební práce.



Po srážce vykolejila lokomotiva rychlíku. „Došlo k jejímu značnému poškození. Pracovní stroj je vyvrácen na bok a je opřený o zábradlí mostu nad silnicí,“ uvedl Drápal. Podle informací z místa může za srážku pravděpodobně špatně přehozená výhybka. Zraněným je podle policie strojvedoucí rychlíku, záchranáři ho převezli do nemocnice. „V současné chvíli je kvůli vyšetřování uzavřeno Rašínovo nábřeží a Svobodova ulice,“ doplnila policejní mluvčí Jana Rösslerová. "Zasahují tam hasiči z centrály a ze Smíchova, na místě jsou i hasiči Správy železniční dopravní cesty," řekla iDNES.cz mluvčí pražských hasičů Pavlína Adamcová. Provoz mezi pražským hlavním nádražím a Smíchovem na trati z Prahy do Berouna je přerušen. České dráhy očekávají, že vlaky budou muset jet odklonem až do třetí hodiny ranní, vzhledem k poškození mostu však může výluka trvat déle.

18. 09. 2014 Mladějovská úzkokolejka získala peníze na dokončení z veřejné sbírky

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/uzkokolejka-u-mladejova-se-dostavi-pomoci-penez-vybranych-ve-verejne-sbirce-1vl-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140917_162535_pardubice-zpravy_msv)

Mladějovská úzkokolejka, jedna z neoriginálnějších turistických atrakcí v Pardubickém kraji, čeká už roky na dokončení posledního úseku na Hřebeč. Zdá se, že se to brzy povede. Po úzkorozchodné dráze budou za dva roky jezdit výletní vlaky prakticky v celé délce trati. Pomohou peníze od dárců. Dobrovolníkům se mezi fanoušky unikátní technické památky podařilo na nadačním portálu Hithit.com vybrat částku 120 tisíc korun, která byla podmínkou, aby nadace podpořila opravu tratě z Josefky

na Hřebeč stejně velkým obnosem peněz. „Je to dobrá zpráva pro úzkokolejku jako takovou. Chci poděkovat všem, kteří se rozhodli tento projekt podpořit,“ váží si pomoci Marek Skalka z Mladějovské průmyslové dráhy.

Na Josefku se bude díky úsilí desítek brigádníků jezdit z Nové Vsi po obnovené 2,5 kilometrů dlouhé trati už od příští sezony. V létě pak chtějí dobrovolníci z 240 tisíc korun, které se podařilo získat, opravit zbývající trať z Josefky k dolu Gerhard na Hřebči. „Pokud bychom částku nezískali a nepodařilo se peníze získat od jiných sponzorů, brigády by probíhaly, ale nebyli bychom schopni opravit úsek až na Hřebeč,“ podotýká Marek Skalka.

Příjmy ze vstupného pokrývají provozní náklady a náklady na údržbu, na velké opravy však dobrovolníkům nestačí. I když na úzkokolejce pracují ve svém volném čase a bez nároku na odměnu, štěrk, pražce, naftu nebo pronájem mechanizace je nezbytné platit. „Projekt mladějovské úzkokolejky je výborný příklad toho, o co nám v programu V pohybu jde. Je to lokální projekt, který zapojuje komunitu lidí s jasným cílem,“ říká Ondřej Zapletal, ředitel Nadace Vodafone, která přislíbila projekt podpořit s jednou podmínkou. „Aby pořadatelé skutečně grant získali, musí ale ještě získat podporu své cílové skupiny, fanoušků projektu, kteří o realizaci projektu stojí,“ podotýká Zapletal.

Příspěvatelé mohou mít na trati vlastní kolejnici

Téměř dvě stě příspěvateľů neodejde s prázdnou. Za odměnu na ně čekají jízdenky, podzimní výlet zvláštním vlakem exkluzivně až na Hřebeč nebo třeba možnost vyzkoušet si vybrané profese na dráze. Pro ty největší donátory vypraví Mladějovští dokonce soukromý vlak. Skalní fanoušky zdejší železnice potěší i možnost adopce kolejnice přímo na trati. „Na oplátku obdržíte certifikát a vaše jméno umístíme i na adoptovanou kolejnici. Navíc získáte také jednu jízdenku,“ dodal k bohatému výčtu odměn Marek Skalka. Sběrka končí ve čtvrtek 18. září.

Mladějovská úzkokolejka

Jedenáct kilometrů dlouhá průmyslová železnice o rozchodu 600 mm byla vybudována na konci 1. světové války a až do uzavření dolů a šamotky v roce 1991 sloužila pro dopravu uhlí a lupku. Je významnou technickou památkou a turistickým cílem lákajícím do Mladějova tisíce návštěvníků ročně.

18. 09. 2014 Škoda Transportation usiluje o klíčový byznys v Německu za 82 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skoda-transportation-usiluje-o-klicovy-byznys-v-nemecku-za-82-miliard-1119769>)

Plzeňská Škoda Transportation usiluje spolu s francouzským koncernem Alstom o dodávku 80 elektrických vlaků do Německa za tři miliardy eur, tedy zhruba 82 miliard korun. V hodnotě kontraktu jsou vozidla plus 30letý kompletní servis strojů. Projekt je pro plzeňské strojírný aktuálně nejdůležitější. Do konce roku podají nabídky tři až čtyři firmy. „Jde o opravdu velikou zakázku. Jen objem nákupu vozidel vlaků činí jednu miliardu eur, což je asi 27,5 miliardy korun. A cena servisu dvojnásobně přesahuje vlastní dodávku,“ uvedl generální ředitel Josef Bernard. Do konce roku by měly podat definitivní nabídky tři, možná čtyři uchazeči. Tendru na dodávku 80 elektrických vlaků pro Severní Porýní-Vestfálsko se plzeňská skupina účastní spolu s Alstomem. V kontraktu je zahrnutá výstavba obrovského depa v Německu.

Škoda Transportation už zajišťuje od ledna 2013 servis vozidel plzeňské hromadné dopravy. Třicetiletý kontrakt na údržbu, opravy a stavbu depa, které se otevřelo koncem srpna, je za téměř 12 miliard Kč. Také v italském Cagliari vyhrála Škodovka servis svých tramvajů a šance má i jinde. Velké zakázky chce dodávat se servisem. „Už delší dobu jednáme se slovenskými a polskými městy,“ uvedl Bernard. Připomněl, že příprava plzeňského projektu byla delší než jeho vlastní realizace.

Rostoucí segment

Dodávky kolejových vozidel s jejich dlouhodobou údržbou a opravami jsou pro výrobce stále zajímavější. „Stroje jsou čím dál více sofistikovanější, vývoj je překotný. Dopravci, tedy provozovatelé strojů, nestíhají tomuto trendu, i v té údržbě, a chtějí mít servis přímo od výrobce, který ho zajistí efektivněji,“ řekl Bernard. Druhým důvodem je, že výrobce může při dlouhodobém servisu nabídnout jednu za deset let rozsáhlejší modernizaci, tedy doplnění aktuálními díly.

Skupina Škoda Transportation loni utržila 14,6 miliardy korun, čistý zisk činil 1,75 miliardy korun. Jeden z největších středo a východoevropských výrobců vlaků, lokomotiv, tramvajů, trolejbusů a vozů metra loni uzavřel zakázku za 22 miliard korun, 96 procent na export.

18. 09. 2014 Jednání ÖBB – SŽDC (Praha – Linz)

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

Ve středu 3. září se v Českých Budějovicích uskutečnilo společné jednání zástupců ÖBB Infrastruktur a odboru strategie SŽDC, jehož hlavní náplní byla problematika budoucího rozvoje dálkového spojení Praha – České Budějovice – Linz. Současný počet a podoba přímých vlaků mezi Prahou a hornorakouským hlavním městem Linz s cestovní dobou téměř 5 hodin je pro obě strany z dlouhodobého pohledu neudržitelná a nekonkurenceschopná. Jízdní doba v úseku Praha – Tábor – České Budějovice je z důvodu postupné výstavby IV. tranzitního koridoru již několik let prodloužena oproti době před výstavbou o cca 30 minut, v úseku Summerau – Linz mají vlaky charakter regionálního spojení s velkým počtem zastávek, což jízdní dobu rovněž neúměrně prodlužuje. Podmínkou rakouské strany pro znovuzavedení a další rozvoj dálkové dopravy na této relaci bylo dosažení jízdní doby pod 4 hodiny.

Po dokončení většiny staveb IV. tranzitního koridoru (vyjma problematického úseku Nemanice – Ševětín), které je předpokládáno v letech 2018 – 2019, je česká strana schopná garantovat jízdní dobu Praha – České Budějovice cca 105 minut, v úseku České Budějovice – Summerau pak lze při zastavení pouze ve stanici Rybník dosáhnout jízdní dobu 56 minut. Rakouská strana se na základě těchto informací zavázala garantovat jízdní dobu Summerau – Linz cca 60 minut při výrazné redukci počtu zastavení. Další zkrácení jízdní doby na rakouské straně není podle zástupců ÖBB s ohledem zatím odloženou rekonstrukci tratě možné (předpokládáno pouze vybudování druhé koleje v úseku Linz – St. Georgen). Od roku 2019 tak bude možné dosáhnout jízdní dobu Praha – Linz cca 3:45, což je oproti současnému stavu o více než hodinu méně. Nově by mohlo být v relaci Praha – Linz zavedeno 4 – 5 párů vlaků se zajištěním přestupů na vlaky ve směru Salzburg, Innsbruck a dále do Švýcarska, popř. Itálie. Tím dojde i adekvátnímu využití investic do 4. národního tranzitního železničního koridoru a naplnění i evropského významu uvedeného spojení.

Dohoda obou zúčastněných stran bude stvrzena podpisem česko-rakouského memoranda na úrovni ministrů dopravy České republiky a Rakouska, ve kterém se obě země zavázají dále rozvíjet nejen dnes velmi sledované spojení Praha – Wien – Graz, ale také linku Praha – České Budějovice – Linz. Právě výslovné deklarování společného zájmu na rozvoji spojení Praha – Linec v memorandu bylo podmíněno pozitivními závěry jednání ÖBB Infrastruktur a SŽDC.

18. 09. 2014 Leo Express bude bez soupravy měsíc, dva spoje se vrátí až v říjnu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-rusi-cast-vlaku-az-do-pulky-rijna-fn7-eko-doprava.aspx?c=A140918_143533_eko-doprava_suj)

Srážka s vozidlem na přejezdu naruší soukromému železničnímu dopravci Leo Express jeho byznys nakonec na více než měsíc. Firma kvůli srážce přišla o jednu soupravu a její oprava potrvá až do 16. října. Kvůli tomu firma vyškrtne každý den jeden pár spojů. Firma zrušení spojů oznámila na svých webových stránkách. Oprava jednotky Stadler Flirt totiž potrvá nakonec déle, než firma čekala. Původně plánovala, že je nasadí zpět do provozu ještě tento týden. Podle mluvčí firmy Petry Valentové došlo při sobotní nehodě k poškození několika dílů na spodku jednotky uvolněnými kovovými částmi z motoru havarovaného automobilu a některé díly je nutné objednat u dodavatele. „Na podobné situace jsme připraveni. Cestující kompenzujeme finančně, informujeme je i prostřednictvím SMS a zajišťujeme jim náhradní dopravu. Omezení se týká pouze dvou ze šestnácti spojů a předpokládáme, že škoda včetně ušlého zisku bude proplacena pojišťovnou,“ vysvětluje Leoš Novotný, generální ředitel LEO Express.

Vyčíslení bude zajímavé

Vyčíslení ušlého zisku může být pro pojišťovnu i dopravce zajímavé: firma je i letos stále ve ztrátě. Při prezentaci pololetních čísel ale uvedla, že se už dostává do provozního zisku. Omezení se týká spojů LE 1352/58 z Karviné do Prahy a LE 1361 z Prahy do Karviné. Až do příštího čtvrtka bude dopravce lidem, kteří na tyto spoje mají lístek již zakoupený, zajišťovat náhradní dopravu. Cestující přesouvá na jiné spoje Leo Express, ve směru z Prahy pak z Přerova do Karviné jede autobus. V pátek a v neděli se dopravce dohodl na využití vlaku Českých drah. „Zákazníci, kteří mají zakoupené jízdenky na zrušené spoje po 25. 9. 2014, budou informováni e-mailem a jízdné jim bude společně s kompenzací automaticky vráceno do kreditu, případně vyplaceno v hotovosti, nebo na účet,“ dodala Valentová.

Leo Express přišel o jednu z pěti jednotek v sobotu večer na přejezdu mezi Studénkou a Jistebníkem. Narazil do prázdného vozu zaklíněného na přejezdu v rychlosti kolem 150 kilometrů za hodinu.

Jednotka byla po krátké opravě pojízdná a odjela vlastní silou na opravu do pražského depa. Kontrola ale ukázala, že kovové části uvolněné po střetu s automobilem napáchaly škody na spodku jednotky.

18. 09. 2014 Národní den železnice ČD oslaví 175 let od příjezdu prvního vlaku na naše území (27. září 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21621/>)

Břeclav se v sobotu 27. září stane centrem oslav příjezdu prvního vlaku na území našeho státu. Národní den železnice Českých drah připomene 175letou historii železniční dopravy v zemi a představí i největší novinky. Vedle historických vozů a lokomotiv se postaví nejmodernější railjet nebo Pendolino. Svět historie a změny doplní svět zábavy určený nejen pro nejmenší návštěvníky. Na jih Moravy dorazí i pětice protokolárních vlaků, které doplní nostalgické jízdy do blízkého okolí. Vstup na celodenní oslavy je zdarma, program je připravený od 10:00 do 17:00. Veškeré informace o oslavách jsou k dispozici na stránkách www.denzeleznice.cz.

175 let železniční dopravy

První pravidelný parostrojní vlak přijel z Vídně na naše území 6. června 1839. Cílovou stanicí byla Břeclav, o měsíc později spojila železnice Vídeň, Břeclav s Brnem. Cesta z Vídně do jihomoravské metropole trvala pět a půl hodiny. Dnešní vlaky urazí stejnou vzdálenost za hodinu a čtyřicet minut. Význam železnice, její historii a pokrok připomene sobotní Národní den železnice v Břeclavi.

Pětice protokolárních vlaků z největších tuzemských měst i ze zahraničí

Na oslavu v Břeclavi vypraví národní dopravce hned několik zvláštních protokolárních vlaků. Ty se paprskovitě sjedou tak, aby cestující pohodlně stihli zahájení oslav v 10 hodin. Můžou zvolit cestu historickou soupravou nebo nejmodernější. Z Prahy pojedou souprava ČD railjet jako expres Karl Ghega, z Bohumína a Ostravy Pendolino coby expres Císař Ferdinand. Soupravy jsou povinně místenkové a jízdenky lze zakoupit v předprodeji. Z Brna vyrazí historický vlak v čele s lokomotivou 475.101 „Šlechtična“, stejná řada lokomotivy, konkrétně 475.179, potáhne soupravu z Bratislavy, z Vídně pojedou v čele zvláštního vlaku legendární rychlíková lokomotiva 310.23 „Hrboun“. Pro cestu do Břeclavi je možné využít také pravidelné spoje. V den konání Národního dne železnice se už tradičně rozšiřuje možnost využití Skupinové víkendové jízdenky. V sobotu 27. září 2014 může na tuto jízdenku cestovat až pět osob bez omezení věku.

Svět historie

Tradičně největším lákadlem jsou historické lokomotivy, jednotky a vozy. Na oslavách se představí desítky strojů z dob páry, motorizace či elektrizace. Nepůjde pouze o tuzemské, ze Slovenska přijede například Modrý Šíp M 274.004, představí se i polská parní lokomotiva OI12-7 nebo rakouský „Hrboun“. Hlavní „stanoviště“ exponátů ze Světa historie naleznou návštěvníci zejména v areálu Depa kolejových vozidel na protilehlé straně nádraží, zde budou probíhat i moderované ukázky na točně. V blízkosti hlavního podia ve Světě zábavy budou umístěny dva mimořádné vozy, jedná se o Masarykův salonní vůz z roku 1939 a salonní vůz prezidenta Husáka z roku 1969.

Svět změny

Svět změny reprezentuje moderní vozový park Českých drah. Letošní největší novinkou na kolejích bude ČD railjet, který poveze protokolární vlak z Prahy. Po celý den bude zpřístupněn veřejnosti a svou nabídku představí i restaurační vůz. Chybět nemůže ani jednotka Pendolino, která dorazí z Ostravska a bude otevřena k prohlídkám do svého odjezdu ve 14:30. Představí se také početná rodina Regio... – Panter, Shark a Spider. Vše doplní nejnovější lokomotiva řady 380. Svět změny bude přímo v břeclovské stanici, převážně na koleji 11 a 7b.

Svět zábavy

Bohatý doprovodný program čeká na malé i velké návštěvníky. V blízkosti nového autobusového terminálu, v těsném sousedství s výpravní budovou, bude hlavní podium a stanoviště zábavy. Průvodcem bude Patrik Hezucký, který odstartuje závody ručních drezín pro celou rodinu. Pro nejmenší návštěvníky bude připraven divadelní a hrací stan s železničními pohádkami, soutěžemi, atrakcemi, hrami a spoustou dalších aktivit. Děti zabaví maskot Elfík. Odpočinek nabídne relax zóna s pohodlným sezením a Wi-Fi připojením.

Zvláštní a pravidelné vlaky

V průběhu dne vypraví České dráhy šest historických, parních a motorových, vlaků do blízkého okolí. Vyjedou do Znojma, Hodonína, Veselí nad Moravou, Starého Města u Uherského Hradiště, Mikulova.

Parní vlaky budou jezdit i mezi Břeclaví a Lednicí. Vyjede i specialita pro železniční nadšence, patnáctivozový nákladní fotovlak s motorovými lokomotivami „Sergej“.

Proč slavíme Den železnice?

Den železnice připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra Georga Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 40 km. Byla to revoluční změna, která nahrazovala koňské povozy a vodní kanály, začaly se budovat tratě a postupně přecházela přeprava zboží a cestujících na železnici. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována naše první koněspřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi. Podrobnosti o oslavách Dne železnice jsou na internetových stránkách www.denzeleznice.cz.

18. 09. 2014 Boj o rychlíky. Dráhy si u státu stěžují na Arrivu (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-protestuji-proti-rychlikum-arrivy-f1o-eko-doprava.aspx?c=A140918_165525_eko-doprava_suj)

České dráhy nevzdávají svůj boj o rychlíky mezi Plzní a Mostem. Ty by od prosince měla převzít společnost Arriva vlaky, která nabídla nižší cenu. Ministerstvu dopravy, které v Českých drahách současně vykonává akcionářská práva, na 14 stránkách zdůvodnilo, proč se zadáním konkurenci nesouhlasí. Podle Českých drah totiž nesplnila Arriva podmínky neformálního poptávkového řízení. Jde sice o relativně malou zakázku, která bude jen na rok, současně se ale jedná o možné průlomové rozhodnutí. Ještě nikdy totiž Ministerstvo dopravy neobjednalo provoz rychlíků u někoho jiného než Českých drah.

Podle Drah například Arriva nedodržela požadavek na nasazení vozidel s WC vybavenými pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. „Podali jsme nabídku s vozy, které splňovaly tyto požadavky. Kdybychom postupovali jako Arriva, nabídli bychom nižší cenu,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Další detaily z námitek Dráhy nezveřejnilo. „Podmínky splňujeme, jinak bychom nabídky nedávali. Nechápu, jak Dráhy mohou znát naši nabídku,“ tvrdí šéf Arrivy Daniel Adamka. „ČD se brání možné konkurenci všemi dostupnými cestami, protože mají strach ze soukromých dopravců, kteří nabídnou cestujícím lepší služby a levnější jízdné. Přepravu vozíčkářů včetně všech jejich potřeb máme vyřešenou,“ dodal.

Ministerstvo dopravy má teď na vypořádání námitek Českých drah 10 dní. Smlouva není dosud uzavřená. Ministerstvo se pro Arrivu rozhodlo kvůli tomu, že nabídla nižší cenu. Za jeden rok provozu chce Arriva 37,3 milionů korun, České dráhy 40,7 milionů korun. „Mohu potvrdit, že jsme námítky od Českých drah obdrželi. Musíme se s nimi seznámit, následně je ve lhůtě stanovené zákonem vyřídíme. Další postup se bude odvíjet od vypořádání zasláných námitek. Překvapující pro nás je, že námítky nese-psaly přímo České dráhy, ale externí advokátní kancelář, ačkoliv takovou záležitost mohly vyřešit vlastní cestou,“ sdělil mluvčí ministerstva Martin Novák.

19. 09. 2014 ČD Cargo ztrácí podíl na trhu. Čistý zisk z nákladní dopravy se ale zvyšuje

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-62825370-cd-cargo-ztraci-podil-na-trhu-cisty-zisk-z-nakladni-dopravy-se-ale-zvysuje>)

Tuzemský nákladní dopravce vykazuje lepší finanční výsledky, za první pololetí se čistý zisk z nákladní dopravy více než zdvojnásobil. Objem přepravy i podíl na trhu železniční dopravy ale ČD Cargo dál klesá. Nákladní doprava je pro skupinu Českých drah stále ziskovější. Je to ale dáno hlavně tím, že firma přestává se ztrátovými zásilkami a snaží se maximálně šetřit na provozu. Čistý zisk z nákladní dopravy, kterou provozuje dceřiná firma drah ČD Cargo, se za první pololetí více než zdvojnásobil, provozní zisk vzrostl o polovinu. Firma ale převáží stále méně surovin a zboží. Za první pololetí klesla přeprava o pět procent. ČD Cargo nyní převáží téměř o třicet procent méně než v rekordním roce 2008, nákladní železniční doprava v Česku přitom v tomto období klesla "pouze" o deset procent. Čistý zisk ČD Carga se podle mezinárodních účetních standardů v první polovině letošního roku meziročně zdvojnásobil na 540 milionů korun. Za celý loňský rok byl zisk 600 milionů. Pomohlo, že firma výrazně propouštěla a přestala s přepravou části ztrátových vozových zásilek. V roce 2012 došlo na rekordní dvoumiliardovou ztrátu. Firma důvody poklesu přeprav nevysvětluje. "ČD Cargo se pohybuje na otevřeném konkurenčním trhu nákladní dopravy. Z toho důvodu nebudeme v současné době vaše dotazy komentovat," říká pouze mluvčí firmy Petr Štáhlavský. Odvolává se na zveřejněné informace, podle kterých firma přepravila za první pololetí o pět procent více zboží,

než stanovil plán. I to ale znamenalo meziroční pokles. Důvody lze vyčíst ve výročních zprávách. Firma přišla například o přepravu uhlí do východočeské elektrárny Chvaletice. Jde o 200 tisíc tun měsíčně. I když ČD Cargo ujišťuje věřitele, že se jí daří získávat i nové zakázky, ztrátu Chvaletic zdaleka nevyrovnejší. "Snížení tržeb o 345 milionů korun (o pět procent) bylo způsobeno silící konkurencí mezi dopravci v přepravách hnědého a černého uhlí a železa a strojírenských výrobků, která vedla ke ztrátě některých přeprav. Tyto přepravy se daří jen částečně nahrazovat nově získanými," stojí v pololetní zprávě skupiny Českých drah. Výroční zpráva ČD Carga za loňský rok pak konstatuje, že nové zakázky jsou získávány díky kombinaci agresivní obchodní politiky a konkrétních slabín konkurence. Tedy pravděpodobně tam, kde ČD Cargo dokáže nabídnout lepší cenu za lepší službu. Průměrné ceny Carga za poslední dva roky klesly.

Propad podílu Carga na tuzemském trhu je dlouhodobý. Před pěti lety měla konkurence na železnici jen sedm procent přeprav, nyní je tento podíl více než trojnásobný. A to i přes to, že řada malých nákladních dopravců na českých kolejích během té doby kvůli krizi skončila. Ti největší vykazují vytrvalý růst podílu. A to právě na úkor ČD Carga. Otázka, jak chce ČD Cargo čtyřletý pokles přepravy zvrátit, zůstává nezodpovězena. Loni v srpnu odvolaný management Petra Žaludy byl nástupci obviněn z toho, že na ztrátu kontraktů reagoval pouze úsporami, tedy propouštěním a snižováním nákladů, nikoliv hledáním nových příležitostí.

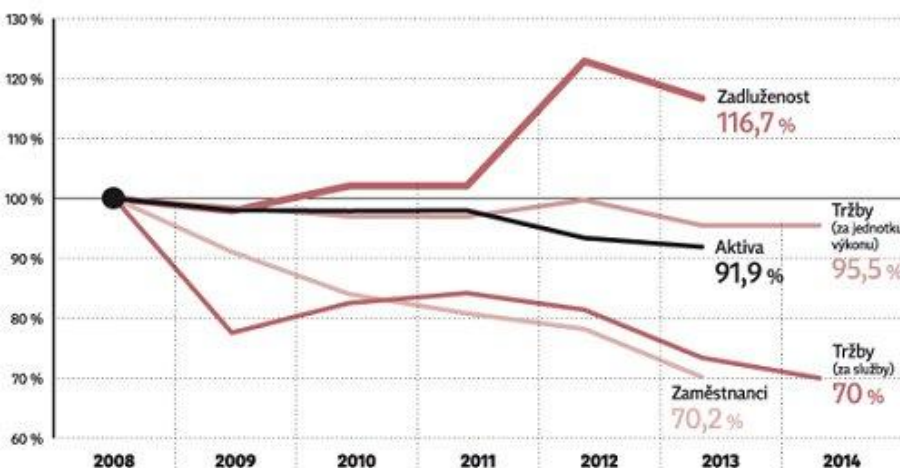
Konkurence roste

Nákladní doprava je s výjimkou dvoumiliardové ztráty v roce 2012 pro skupinu ČD zdrojem příjmů, které snižují dlouhodobé ztráty z osobní dopravy. I když firma provozuje pouze osobní dopravu v závazku (tedy tu, kde mají kraje či stát hradit ztrátu) nebo na vlastní komerční riziko, tedy tam, kde to dává ekonomický smysl, zisku nedosahuje. Dosavadní plány Českých drah počítaly s tím, že by osobní doprava mohla vydělat až v roce 2018, nový plán, se kterým přichází šéf Daniel Kurucz, je ambicióznější – zisk může přijít již v roce 2016.

A jak jsou na tom konkurenti ČD Carga? Firma Advanced World Transport (v minulosti OKD, Doprava) svůj podíl znásobila, a dnes je jedním z největších

POKLES ČD CARGO

ČD Cargo se v posledních letech postupně zmenšuje. Firma tak reaguje na klesající objem přepravy. Postupně odcházejí zaměstnanci, snižuje se hodnota majetku. Důvodem poklesů je zejména silící konkurence.



+50%

o tolik vzrostl provozní zisk ČD Cargo, respektive zisk z nákladní dopravy Českých drah, za první polovinu loňského roku. Zejména propouštění a úspory dostaly firmu zpátky do černých čísel. V roce 2012 firma na nákladní dopravě prodělala přes dvě miliardy korun.

Největší nákladní dopravci v Česku (podíl na trhu v %)

	rok 2008	rok 2013
ČD Cargo	92,65	76,33
AWT	3,14	7,78
Unipetrol Doprava	2,14	3,87
IDS Cargo	0	2,06
SD – Kolejová doprava	0	1,92
Ostatní	2,07	8,04

Zdroj: ČD Cargo, SŽDC, HN

soukromých nákladních železničních dopravců v Evropě. Zájem o podíl v této firmě tento měsíc projevil PKP Cargo, polský polostátní dopravce. AWT, firma původně závislá na přepravě černého uhlí z dolů OKD, se postupně přeorientovala i na další přepravy a právě ona převzala vloni ČD Cargo dva důležité a ziskové kontrakty. Již zmíněnou přepravu hnědého uhlí ze severních Čech do Chvaletic i přepravu 25 tisíc škodovek ročně do Polska. Firmu AWT ovládá podnikatel Zdeněk Bakala, který vlastní i společnost Economia, vydavatele HN. Rychlým tempem roste na tuzemské železnici i Unipetrol doprava. A z nuly na dvouprocentní podíl se během čtyř let dostalo IDS Cargo ze skupiny IDS podnikatele Zdeňka Kyselého. Pětici největších tuzemských dopravců uzavírá SD – Kolejová doprava, dceřiná firma společnosti ČEZ. Ještě nedávno se přitom uvažovalo, že by právě tento energetický gigant pomohl z problému ČD Cargo tím, že by mu přednostně zadával zakázky.

19. 09. 2014 Železničáři plně zprovoznili trať pod Vyšehradem. Výhybku opravili

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlaky-pres-vyton-jezdi-po-jedne-koleji-dho-/praha-zpravy.aspx?c=A140919_084929_praha-zpravy_bur)

Provoz mezi pražským Hlavním nádražím a Smíchovem na frekventované trati z Prahy do Berouna byl v pátek kolem páté odpoledne plně obnoven. Situaci v místě po středeční nehodě drezíny a rychlíku zkomplikovala náročná oprava výhybky. Po jedné koleji se tady začalo jezdit ve čtvrtek večer. Jednokolejný provoz na trati vedoucí do Radotína a dále do Berouna byl zprovozněn již ve čtvrtek večer.



Situaci zkomplikovala náročná oprava výhybky, která pokračovala do pátečního večera. Kolem 17. hodiny pak byl provoz plně obnoven. Kvůli opravě výhybky museli železničáři přivést speciální techniku až z Karlových Varů. „Výhybka byla nadzvednutá, posunutá, byla rozhozená geometrická poloha kolejnice. Musela se snést dolů, musely se vyšroubovat všechny šrouby, sundat koleje, dále se musí vytrhat pražce. Teprve pak se to bude montovat zpátky. Je to náročná operace,“ popisoval mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Cestující mohli ve vlacích ve směru Praha – Beroun využívat jízdenky pražské dopravy. Mezi hlavním a smíchovským nádražím pak cestující s jízdenkami Českých drah mohli využít městskou hromadnou dopravu. Provoz na trati byl omezen po středeční noční nehodě rychlíku, který se srazil s drezínou. Škoda byla odhadnuta na 1,3 milionu korun. Náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera řekl, že za havárii mohlo s největší pravděpodobností selhání lidského faktoru. Nehoda se stala ve středu okolo 22:00 na vyloučené koleji, kde se prováděly stavební práce. Po srážce vykolejila lokomotiva rychlíku. Zraněn byl strojvůdce rychlíku, skončil v nemocnici.

19. 09. 2014 Reklamu na vlacích má i H. Brod a Žďár, chtějí tak získat turisty

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/reklamu-na-vlakich-ma-i-h-brod-a-zdar-chteji-tak-ziskat-turisty/1125049>)

Kolem 190.000 korun investovaly radnice v Havlíčkově Brodě a Žďáru nad Sázavou do mobilních reklam umístěných na železničních vozech Regio-Spider, které jezdí na Vysočině. Vozy s reklamními polepy upozorňujícími na turistické zajímavosti byly dnes v obou městech slavnostně pokřtěny. Radnice očekávají, že investice se jim vrátí v podobě zvýšeného zájmu turistů. Slavnost na nádraží ve Žďáru nad Sázavou zpestřila ukázka zásahu záchranářů při železniční nehodě.



Vůz pokřtěný ve Žďáru nad Sázavou propaguje nejen kostel svatého Jana Nepomuckého na Zelené hoře, zapsaný na seznam Unesco, ale například i tamní zámek nebo rekreační areál na Pilské nádrži. "Předpokládáme, že upozornění na rekreační možnosti a památky přivede do města víc návštěvníků," řekl ČTK místostarosta Ladislav Bárta (TOP 09). Do Havlíčkova Brodu láká turisty motorový vůz s vyobrazeným pomníkem Karla Havlíčka Borovského a panoramatickou fotografií Havlíčkova náměstí. Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou se tak přidaly ke Kraji Vysočina, Jihlavě, Náměšti nad Oslavou, Jaroměřicím nad Rokytnou, Chotěboři, Bystřici nad Pernštejnem, Novému Městu na Moravě a Velkému Meziříčí, které mobilní reklamu využívají už od loňska. Reklamní plocha na jednom z vlaků propaguje také Rodinné a Senior pasy Kraje Vysočina. Ze 13 nových vlaků od firmy Stadler nasazených v roce 2012 do regionální dopravy na Vysočině zbývají s volnou reklamní plochou ještě dva, řekla ČTK ředitelka Krajského centra osobní dopravy Českých drah Lenka Horáková.

Jednopodlažní klimatizované motorové vozy Regio-Spider nabízejí 70 míst k sezení. Mají prostor pro kočárky, kola nebo lyže, standardem je bezbariérový přístup včetně bezbariérové toalety. V Evropě jezdí podle mluvčí ČD Kateřiny Šubové přes 400 vozů tohoto typu. České dráhy objednaly za podpory regionálních operačních programů 33 motorových vozů, z toho 13 jezdí na Vysočině.

21. 09. 2014 Vagony místo kamionů. Jihočeské obce se těší na klid kolem Mydlovarech

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/vagony-misto-aut-0k6-/budejovice-zpravy.aspx?c=A140920_2101151_budejovice-zpravy_mrl)

Ještě letos by měl být obnoven provoz na nepoužívané železniční vlečce do areálu MAPE v Mydlovarech. Tisíce tun sanačního materiálu vozí do kalových lagun nákladní auta po silnici, což

zatěžuje dopravu v okolí a ruší obyvatele. Stovky kamionů, které vozí do areálu bývalého uranového odkaliště u Mydlovar na Budějovicku sanační materiál, by měly ze silnice zmizet. Ministerstvo průmyslu a obchodu chce, aby se doprava alespoň zčásti přesunula na železnici na nepoužívanou vlečku. Sanace lagun potrvá podle státního podniku Diamo do roku 2024 a bude do nich třeba navézt 10,5 milionu tun materiálu. „Už se jednalo s firmami, které pracují na odkalištích MAPE Mydlovary. Předpokládá se, že k obnovení činnosti vlečky dojde do konce letošního roku,“ uvedl mluvčí Ministerstva průmyslu a obchodu František Kotrba.

Starostové okolních obcí novinku velmi vítají. Dopravu po silnicích vnímají jako velký problém. „Jezdí tu desítky kamionů denně. Často si nic nedělají z povolené rychlosti, takže ohrožují naše občany. Když se dva kamiony potkají v úzké zatáčce, ucpou silnici třeba na deset minut, než se dokážou vyhnout. Někdy i déle, záleží na jejich šikovnosti,“ popisuje denní útrapy dívčický starosta Radek Livečka. Obce však nemají žádnou možnost, jak kamiony ze svých ulic vystrnadit. Jezdí po silnicích druhé třídy a tam není možné omezovat provoz například podle hmotnosti vozidla. „Když se postavil obchvat kolem Olešníku, situace se zlepšila, jenže poslední tři měsíce se to zase výrazně zhoršuje. Řidiči prostě vytyčené trasy nerespektují,“ povzdychl si Livečka. Podle něj to ale není vždy vina samotných řidičů. Mnohdy se tu totiž nevyznají a jezdí podle navigací. A často bloudí. Jezdí sem i hodně kamionů ze zahraničí. Podobné problémy mají i Mydlovary, Dříteň, Záhájí, Nákří a další obce v okolí bývalého odkaliště uranové rudy. „Nákladáků tu jezdí dost. Samozřejmě nám vadí, je tu hluk, smrad a silnice dost trpí, protože na to není stavěná,“ upozorňuje starší pán z Mydlovar.

Loni a předloni byla vlečka z Dívčic do areálu Diama opět v provozu. Ale jen krátce. „Společnost ČD Cargo zajišťovala v roce 2012 a 2013 návoz sanačních materiálů, jako jsou kaly, elektrárenský popílek či stavební sutě do stanice Dívčice a následně i na vlečku Diamo Mydlovary. Do areálu vjížděly vlaky s 14 až 16 vagony,“ uvedl Michal Roh z odboru podpory a prodeje ČD Cargo. V roce 2012 společnost přepravila více než 72 tisíc tun sanačních materiálů naložených v 1 151 vagonech. O rok později se objem mnohem zmenšil. ČD Cargo je nyní připravené se na analýze Ministerstva průmyslu a obchodu podílet. „Železniční doprava je v tomto případě skutečně alternativou k dopravě silniční,“ dodal Roh.

Podle ČD Cargo je vlečka v současné době plně provozuschopná a nic nebrání, aby na ni vyrazily vlaky. Společnost jedná o jejím možném využití. „V současné době pokračují jednání o možnostech přepravy strusky z Lince po železnici na úložiště v Mydlovarech,“ popsal Roh. „ČD Cargo disponuje moderní technologií kontejnerů InnoFreight, které již byly v minulosti použity při přepravě odpadů nejen do Dívčic, kam se vozily popílký ze severních Čech, ale i v jiných lokalitách – ostravské laguny nebo Polygon Kolbenova,“ dodal Roh. Problém dosud byl, že pro firmy, které sanační materiál do lagun vozí, bylo výhodnější a jednodušší využívat dopravu po silnici.

Hejtman Jiří Zimola možnost znovuoživení vlečky dlouhodobě plně podporuje. „Osobně to považuji za optimální variantu a kraj je připravený v tomto směru vyjít maximálně vstříc,“ zdůraznil Zimola. Uranová ruda se u Mydlovar upravovala bezmála 30 let do roku 1991. Celkem se zde zpracovalo 16,7 milionu tun rudy a vyrobilo se 28 252 tun uranu. Ročně se zde využilo 50 tisíc tun kyseliny sírové a další tisíce tun nebezpečných chemikálií. Nyní je do 280hektarového areálu vstup zakázán kvůli zdrojům radioaktivity a pokračuje jeho sanace. Ta by měla skončit v roce 2024, což je o 12 let dříve, než se plánovalo. Jedna z lagun už je kompletně sanovaná a porostlá travou. Projekt je nyní v polovině. Dosud spolky laguny 1,4 miliardy korun. A zhruba stejnou částku bude stát zbytek.

22. 09. 2014 Stát nasype miliardy do regionálních tratí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-nasype-miliardy-do-regionalnich-trati-1120409>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se rozhodla výrazně otočit kormidlem investiční politiky. Po desetiletí zanedbávané tratě regionálního významu se v příštích letech dočkají miliardových investic. Dosud přitom byly v centru pozornosti státu především celostátní koridory. Vytipováno je prozatím dvacet regionálních tratí, u každé z nich se předpokládáné náklady pohybují v řádu stovek milionů korun. „Jde o tratě, do kterých se dlouhodobě neinvestovalo, a je rozhodně třeba zvýšit jejich technické parametry a nabídnout je jako konkurenceschopné vůči automobilové dopravě,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Železničáři postupují v souladu s krajem a vybírají koleje, na kterých chtějí hejtmanství objednávat a do budoucna dotovat dostatečné množství vlaků. Na seznamu investic jsou například relace Rokycany – Nezvěstice, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, Opava východ – Krnov, Čelákovice – Neratovice, Břeclav – Znojmo, Liberec – Česká Lípa, Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov, Pardubice – Ždírec nad Doubravou a Zastávka u Brna – Okříšky. Snad nejnámější z tratí, do nichž poplynou prostředky, je takzvaný Posázavský pacifik v úseku Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany. Cílem je především zvýšit rychlost na lokálkách. Správa železnic například nově zabezpečí

přejezdy, instaluje dálkové řízení dopravy nebo postaví nová nástupiště. Kraje by zase měly zaplatit modernější vlaky.

Obnovu lokálních tratí podpoří také evropské dotace

SŽDC chce pro část lokálních tratí, do nichž se nově rozhodla investovat, uplatňovat evropské dotace ještě ze současného operačního programu Doprava, jenž definitivně končí rokem 2015. S dotacemi se ale počítá i v následujícím rozpočtovém období. První vlašťovka už je na světě. Železničáři před několika dny slavnostně zahájili rekonstrukci šumavské lokálky z Českých Budějovic do Volar. Celková investice má dosáhnout nevídaných dvou miliard korun. Jihočeský kraj zároveň hledá pro trať dopravce v otevřeném tendru. Další tratě by měly následovat vzápětí, náklady ale už nebudou tak vysoké.

22. 09. 2014 U Třeboně narazil vlak do spadlého stromu. Výluka trvala osm hodin

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/u-trebone-vykolejil-vlak-0xn-/budejovice-zpravy.aspx?c=A140922_071117_budejovice-zpravy_jj)

U Třeboně na Jindřichohradecku ráno po nárazu do spadlého stromu vykolejil osobní vlak. Doprava mezi Třeboní a Majdalenou byla přerušena do 13 hodin. Cestující vozily autobusy. Vlak narazil do stromu kolem 5. hodiny ráno. „Vlak vykolejil jedním podvozkem, nikdo nebyl zraněn,“ upřesnila mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Přerušení provozu se proti prvotním očekáváním protáhlo, obnoven byl až kolem 13. hodiny. Do té doby dopravu zajišťovaly náhradní autobusy, které jezdily mezi Třeboní a Českými Velenicemi. „Škoda na vlaku byla odhadnuta na 500 tisíc korun a na trati na 400 tisíc,“ upřesnil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Nehoda omezila i dopravu na přilehlé silnici I/24, kde musel být uzavřen jeden jízdní pruh zhruba kilometr za Třeboní směrem na Majdalenou – parkovala tam hasičská vozidla, která u havárie vlaku zasahovala.

22. 09. 2014 Zájem o nový vlak ze Šluknovska do Saska roste, obce chtějí další spoje (U28)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/zajem-o-vlak-ze-sluknovska-do-saska-a-nove-spoje-fry-/usti-zpravy.aspx?c=A140922_2101585_usti-zpravy_alh)

Vlaky na obnovené trati ze Šluknovského výběžku přes Německo do Děčína jsou tak vytížené, že je České dráhy musí o víkendů posilovat. Obce kvůli velkému zájmu chtějí přidat další spoje. „Vlak využívá o třetinu víc cestujících než ostatní spoje v regionu,“ říká starosta Poustevny Miroslav Jemelka, který za obnovu trati roky bojoval. Mezi Poustevnou a německým Sebnitz projel vlak naposledy krátce po válce a obnově stálo v cestě jen pár kilometrů chybějících kolejí.

Poprvé spoj U28 vyrazil 4. července. Lidem z výběžku cestu za prací a dětem do škol v Děčíně zkrátil o více než hodinu. Zároveň ho využívají turisté, kteří míří do Českého a Saského Švýcarska. „Vlaky jsou využívány abnormálně, přeprava v oblasti se mnohonásobně zvýšila,“ uvedl starosta Starých Křečan u Rumburku František Moravec. Potvrzují to i České dráhy. „Některé víkendové spoje musíme posilovat. Po tom úsilí o otevření trati bychom byli zklamaní, kdyby se lidé do vlaku po tolika letech nevrátili,“ sdělila mluvčí firmy Radka Pistoriusová. Nejde přitom jen o prázdninový zájem turistů a první nadšení po červencovém otevření trati. V září totiž počty cestujících ještě narostly. „Budeme proto usilovat, aby byly nasazeny další dva páry vlaků. Jeden ráno na šestou hodinu a jeden večer, aby se lidé dostali z večerní směny,“ uvedla starostka Mikulášovic Miluše Trojanová.

22. 09. 2014 Poničená trať mezi Převýšovem a Choťovicemi je opravená a průjezdná

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/konci-opravy-znicene-trati-po-vykolejenem-vlaku-u-prevysova-p5o-/hradec-zpravy.aspx?c=A140922_113626_hradec-zpravy_pos)

Od 19 hodin mohou opět bez omezení jezdit vlaky mezi Převýšovem a Choťovicemi na Královéhradecku, kde minulou neděli vykolejilo 15 vagonů nákladního vlaku. Trať byla opravena po víc než týdnu výluky. Ještě ráno zbývalo položit posledních 50 metrů kolejí. V devatenáct hodiny bylo hotovo a výluka skončila. „Dříve to nešlo, jsme rádi, že jsme to stihli během pondělka,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravy Marek Illiaš. Původní odhady tvrdily, že by trať mohla jezdit už v neděli. To však na místě dělníci ještě pokračovali v pokládce



kolejových polí a ve svařování. K nehodě došlo 15. září, dva vagóny se při ní převrátily na bok a vysypalo se z nich uhlí. Kvůli jejich vyproštění musela nastoupit těžká technika, na místě zasahoval i vyprošťovací tank. Čety s autogenem rozřezávaly zkroucené vykolejené vagony od sebe, aby je tank mohl vyprostit. Zhruba 350 metrů trati zůstalo po nehodě v dezolátním stavu. Vlaky nejezdily mezi Chlumcem nad Cidlinou a Velkým Osekem. Některé vagony se podařilo pomocí jeřábu dostat zpět na koleje, takže je lokomotivy postupně odvážely do nejbližší stanice. Podle prvních odhadů dosahuje škoda na trati 2,5 milionu a dalších milion korun na vlaku. Policisté nyní prověřují technický stav trati i samotného vlaku. Nehodu vyšetřuje i Drážní inspekce.

24. 09. 2014 RegioJet zatím nepřevezme rychlíkovou dopravu na Slovensku (Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-zatim-neprevezme-rychlikovou-dopravu-na-slovensku-1121382>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency prozatím neuspěl se záměrem převzít na Slovensku osobní rychlíkovou dopravu z Bratislavy do Košic, kterou na této nejvytíženější slovenské trati nyní zajišťuje státní dopravce ZSSK Slovensko. Slovenské ministerstvo dopravy sdělilo, že po případném uvolnění dalších vlakových linek pro soukromé dopravce uskuteční výběrové řízení. „V případě, že bude možné přistoupit k liberalizaci železničních tratí, bude se o provozovatelích jednotlivých linek rozhodovat formou transparentních soutěží. Určitě nebudeme souhlasit s tím, aby si potenciální zájemci vybrali ty nejlukrativnější tratě a získali smlouvu na jejich provozování bez jakéhokoliv konkurenčního boje,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Kóňa. Dodal, že nabídka RegioJetu byla jen všeobecná a bez toho, aby zaručovala zachování vlakové dopravy mezi Bratislavou a Košicemi v stávajícím rozsahu. RegioJet tvrdil, že provoz vlaků mezi dvěma největšími slovenskými městy by dokázal zajistit s nižší dotací než má státem ovládaný dopravce. Rychlíky ZSSK zvládnou 445 kilometrů dlouhou trasu z Bratislavy přes Žilinu do Košic za zhruba šest hodin.

Slovensko dosud uvolnilo pro soukromé vlakové dopravce státem dotovanou osobní přepravu pouze na jedné trati. Vlaky na regionální lince z Bratislavy do Komárna na jihu Slovenska zajišťuje už více než dva roky právě RegioJet. Firma do konce roku také plánuje nasadit vlaky na trať mezi Bratislavou a Košicemi, kde chce konkurovat spojům ZSSK vyšší kategorie InterCity. Provoz těchto vlaků stát ale nedotuje.

Jiné priority

Bývalá slovenská vláda plánovala přenechat státem dotovanou osobní vlakovou dopravu soukromým společnostem ještě na dalších třech regionálních tratích. Jednání se zájemci, mezi nimiž byl i RegioJet, ale do předčasných voleb v roce 2012 neskončila. Současné vedení ministerstva dopravy od záměru ustoupilo. Úřad nyní uvedl, že prioritou je vyladění jízdního řádu a propojení dálkové, meziregionální a příměstské železniční dopravy. „Až po komplexním dobudování tohoto režimu předpokládáme otevření segmentu pro všechny případné zájemce,“ poznamenal Kóňa. Česká republika naopak postupuje v liberalizaci železniční dopravy rychleji. Vláda tento měsíc schválila harmonogram otevírání železničního trhu konkurenčním dopravcům. Celkem hodlá ministerstvo dopravy do konce roku 2020 nabídnout v soutěžích šest rychlíkových tras.

25. 09. 2014 Časově omezená závaznost nabídky Arrivy pustila do hry České dráhy (R16)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Casove_omezena_zavaznost_nabidky_Arrivy_pustila_do_hry_Ceske_drahy.htm)

Ministerstvo dopravy posuzovalo nabídky dopravců Arriva a České dráhy na provozování rychlíků mezi Plzní a Mostem. Poté, co jeden z uchazečů nabídl kratší lhůtu trvání nabídky, bude úřad dále vyjednávat pouze s druhým uchazečem. Dne 3. září 2014 obdržel úřad závazné nabídky na provozování vlaků linky R 16 Plzeň – Most. Ve výzvě určené dopravcům, která předcházela podáním závazných nabídek, byl ze strany ministerstva dopravy stanoven požadavek, aby byla nabídka vázaná po dobu sedmdesáti dnů. Důvodem jsou lhůty podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. Smlouvu s dopravcem nelze uzavřít dříve než po dvou měsících od zveřejnění záměru o uzavření smlouvy. Společnost Arriva Vlaky stanovila závaznost své nabídky pouze do 30. září, smlouvu však lze podepsat nejdříve 3. listopadu. Vzhledem k tomu, že počátkem listopadu nebude návrh již závazný, společnost nesplnila podmínku, o které byla ve výzvě informována. Aby

nenastaly komplikace při zajištění dopravní obslužnosti, bude úřad vyjednávat s dopravcem České dráhy, který svou závaznost nabídky stanovil na požadovaných 70 dní. Jízdní řád pro rok 2015 vstupuje v platnost již v polovině prosince tohoto roku.

Doplnění

K námi zasláné tiskové zprávě "Časově omezená závaznost nabídky Arrivy pustila do hry České dráhy" si dovoluujeme zaslat doplňující informaci, a to v reakci na vyjádření generálního ředitele Arrivy v ČR pana Daniela Adamky: MD v zasláných informacích (jak pro společnost Arriva Vlaky, tak pro České dráhy) výslovně uvedlo požadavek na závazek dopravce, že bude nejméně po dobu 70 dnů vázán svou nabídkou. Důvodem je skutečnost, že úřad může podle právních předpisů uzavřít smlouvu o veřejných službách s dopravcem až po uplynutí dvou měsíců ode dne, kdy bylo na úřední desce takové oznámení zveřejněno (to se stalo ihned po otevření obálek, tedy 10. září 2014). Tento zákonný požadavek nemůže MD pominout. Pokud Arriva podala nabídku se zkrácenou závazností, nemohla důvodně počítat s tím, že MD poruší právní předpisy a uzavře s ní smlouvu v době zkrácené závaznosti nabídky.

25. 09. 2014 Železniční stanice Strakonice získá podchod a ostrovní nástupiště (slavnostní zahájení stavby)

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

Poklepem kolejnice v kapitulní síni strakonického hradu dnes byla slavnostně zahájena rekonstrukce železniční stanice Strakonice. Obyvatelé a návštěvníci města se brzy dočkají bezpečnější a pohodlnější cesty vlakem. Stavba bude zahrnovat nejen rekonstrukci staničních kolejí a výhybek, ale i vybudování podchodu, který spojí nová ostrovní nástupiště. To vše provede zhotovitelská firma Chládek & Tintěra. „V rámci tratí České Budějovice – Plzeň má železniční stanice Strakonice mimořádně důležité postavení, protože do ní zaústí regionální tratě z Volar a Březnice. V současnosti je však již v nevyhovujícím stavu, disponuje pouze úrovnovými nástupišti a přechody a rovněž zastaralým zabezpečovacím zařízením. Rekonstrukce zvýší propustnost stanice a také bezpečnost a komfort cestujících. Ti se těší zejména na vybudování podchodu,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Podchod pod kolejištěm umožní přístup na dvě zastřešená ostrovní nástupiště, a to bezbariérově, protože součástí stavebních úprav je i instalace výtahů. Díky finančnímu příspěvku města vyústí až u hřbitova na druhé straně nádraží. Orientaci cestujících v tomto frekventovaném dopravním uzlu pomůže zlepšit nový informační systém, jejich bezpečnost zase posílí kamery. Projekt významně zkvalitní také provozní parametry stanice Strakonice. Rekonstrukci se podrobí železniční svršek i spodek v hlavních kolejích, výhybky a také mosty. Nové uspořádání kolejových rozvětvení umožní současné vjezdy vlaků ze všech směrů, tedy od Plzně, Volar i Březnice. Ve stanici bude dále instalováno moderní zabezpečovací zařízení a vznikne nová budova řízení provozu železniční dopravy. Investorem této stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Současně bylo zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 85 % ze způsobilých nákladů stavby.

Název stavby	Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	H-PRO spol. s r.o.
Zhotovitel	Chládek & Tintěra, a.s.
Začátek a konec stavby	km 269,668 – km 274,741
Začátek a konec úprav kolejí	km 271,332 – km 273,319
Termín zahájení	04/2014
Termín dokončení	08/2015
Stavební náklady (bez DPH)	456 288 070 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

25. 09. 2014 Nová napájecí stanice v Albrechticích ukončí dvacetileté provizorium

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně zahájila výstavbu trakční napájecí stanice v Albrechticích. Nová měnična je klíčová pro zachování železniční dopravy na důležité spojenci mezi

Opavou a Českým Těšínem bez toho, aby se změnila stávající rozsah a plynulost železniční dopravy. Trakční napájecí stanice slouží k převodu elektrické energie z distribuční sítě na parametry potřebné k napájení trakčního vedení přilehlých tratí. Ke stanici Albrechtice vede z distribuční soustavy vysoké napětí o velikosti 22 kV. To bude měnič převádět na 3 kV stejnosměrného napětí, což je hodnota, která charakterizuje napájecí soustavu železnice v celé severní části České republiky.

Systém stojí už zhruba 20 let na mobilní trakční napájecí stanici. Její technologie je už ovšem v současnosti na hranici životnosti a funguje pouze díky intenzivní údržbě. Bez realizace stavby by hrozilo, že trať nebude možné nadále provozovat v elektrické vozbě. „Tato železniční trať je velmi vytížená, a to zejména nákladní dopravou. Stávající zařízení již nespĺňuje požadavky na ekologickou ochranu, bezpečnost a především dimenzování a instalovaný výkon. Nová trakční napájecí stanice zajistí spolehlivý zdroj elektřiny a ukončí dvacetileté provizorium. Navíc zvýší i bezpečnost provozu, protože v případě nouze umožní i částečné napájení tratí, které k měničům přímo nepřiléhají. Tím zabezpečí plynulost provozu páteřních sítí nadnárodního měřítka,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Areál nové napájecí stanice bude vybudován poblíž stávajícího zařízení. Půjde o oplocenou přízemní budovu, v níž bude zřízena nová kabelizace, telekomunikační zařízení a elektrická požární a bezpečnostní signalizace.

Výstavba trakční napájecí stanice v Albrechticích bude stát 181 480 547 Kč. Na financování se podílí Fond soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava, maximální výše příspěvku EU činí 109 115 486 Kč. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury. Stavební práce začaly již na jaře a měly by být dokončeny v říjnu příštího roku.

Název stavby	Výstavba trakční napájecí stanice Albrechtice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Viamont DSP a.s.
Termín zahájení	4/2014
Termín dokončení	10/2015
Celkové náklady stavby	181 480 547 Kč
Schválený příspěvek EU	109 115 486 Kč

26. 09. 2014 Staré sovětské vagony vozí nebezpečný fosfor, díky ministerské výjimce (Fosfa Břeclav)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/antonin-prachar-vyjimka-pro-prevoz-fosforu-fex-/eko-doprava.aspx?c=A140925_215126_ekonomika_mlb)

Vysoce hořlavý bílý fosfor putuje z Kazachstánu do Břeclavi v nevyhovujících vagoncích. Ačkoli pro přepravu nebezpečných látek existují přísné směrnice, díky ministerské výjimce mohou staré sovětské vozy s fosforem jezdit přímo přes Přerov. Když v roce 2007 vykolejil nákladní vlak s bílým fosforem na Ukrajině, nebezpečný náklad zamořil přes devadesát kilometrů čtverečních a tamější vláda tehdy mluvila o druhém Černobylu. Od té doby na Ukrajinu takové vlaky nesmějí. V Česku však mohou jezdit stejné vagony i nadále kvůli několikrát prodlužovaným výjimkám Ministerstva dopravy. Tu poslední vydal Antonín Prachař (ANO).

Lidé bydlící podél jedné z nejvytíženějších tratí mezi Bohumínem a Břeclaví zřejmě ani netuší, jak nebezpečný náklad jim několikrát za rok projede kolem domovů. Prachař nezvyklou výjimkou dovolil průjezd vlaku i přes Přerov, kde sám bydlí. A to i přesto, že něco takového zákon neumožňuje. „Požádáme přes naše zástupce v zákonodárných orgánech pana ministra, aby udělení výjimky přehodnotil a při vědomí závažnosti rizika, které přeprava takového materiálu s sebou nese, výjimku zrušil,“ říká například tajemník přerovského magistrátu Jiří Bakalík.

Prachařovu výjimku zatím zákon nezná

Bílý fosfor putuje po železnici z Kazachstánu do zpracovatelského podniku Fosfa v Břeclavi ve vagoncích železničního dopravce AWT, kterého ovládá Zdeněk Bakala. Přepravu fosforu předpisy nezakazují, ale dopravci musí zajistit, aby nebezpečnou látku vozili v bezpečných vagoncích podle směrnice Přepravy nebezpečných věcí (RID). AWT však získalo povolení na přepravu v 45 vozech sovětské provenience, které mezinárodními dohodami nevyhovují. Bílý fosfor přitom patří k vysoce hořlavým jedovatým látkám – při styku se vzduchem se může vznítit, a navíc ho nelze hasit vodou.

Ministerstvo dopravy MF DNES potvrdilo, že výjimku podepsal přímo Prachař. Odvolává se právě na směrnici RID, která dává ministerstvu právo takovou výjimku udělit. Uváděná směrnice se však

dosud nedočkala převedení do českého právního řádu, což také znamená, že se na ni české úřady nemohou odvolávat. Výjimku, která platí do konce letošního roku, podepsal na konci července Prachař už podruhé, poprvé v únoru. Důvodem je to, že AWT nemá dostatek bezpečných vozů splňujících normy na přepravu. „Výjimka se týká celkem 45 vozů, přičemž počet se bude do konce roku postupně snižovat, podle uvádění nových vozů z výroby do provozu,“ uvedl Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva.

Starých vagonů postupně ubude, slibuje Bakalova firma

Stát dal AWT podmínky – například jezdit jen v noci, rychlost omezit na padesát kilometrů v hodině a nechat náklad pravidelně kontrolovat bezpečnostním poradcem. Podle pravidel RID by mělo AWT při přepravě informovat i složky integrovaného záchranného systému. Ještě v lednu letošního roku ministerstvo uvádělo, že s další výjimkou už nepočítá. „Výjimka byla vydána historicky na základě evropské směrnice. Jen jsem na základě žádosti dopravce podpořené žádostí příjemce nastavil nová pravidla s cílem zvýšení bezpečnosti přeprav,“ řekl Prachař.

Podle mluvčí AWT Kateřiny Vavrochové mohla firma dostat výjimku i na delší období. Žádost vysvětluje tím, že neexistují vagony, které by zcela splňovaly normy a byly použitelné po celé, téměř pět tisíc kilometrů dlouhé trase z Kazachstánu. „Postupně proto dochází k přechodu na dopravu pomocí kontejnerů, které již normy RID splňují. Zkraje jich byl rovněž nedostatek, ale dnes již převažují. Od roku 2015 se předpokládá přechod na plně kontejnerový způsob dopravy,“ dodala Vavrochová. Firma argumentuje i tím, že stejné vozy mohou jezdit například v Německu. Prachař je prvním ministrem dopravy, který výjimku osobně podepsal. Například jeho předchůdce Zdeněk Žák ji nechal podepsat šéfa odboru železniční dopravy Jindřicha Kušníra.

Bílý fosfor

Jde o měkkou látku nažloutlé barvy (někdy se proto označuje jako žlutý fosfor), kterou lze krájet nožem. Je značně jedovatý a na vzduchu se sám vznítí. Ve tmě jeho páry fosforeskují, reagují se vzdušným kyslíkem. Pro dlouhodobější uchování musí být ponořen ve vodě, která brání jeho samovolnému vzplanutí. Bílý fosfor je velmi reaktivní látka, řada jeho sloučenin je jedovatá.

26. 09. 2014 InnoTrans: Na železnici začínají hrát prim oboustranné jednotky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/innotrans-na-zeleznici-zacinaji-hrat-prim-oboustranne-jednotky-1122096>)

V Berlíně v pátek po pěti dnech končí největší železniční veletrh světa InnoTrans. Akce, která se koná jednou za dva roky, je mimo jiné přehlídkou krásy na kolejích. Zároveň jde o miliardový byznys. Neztratily se tu ani české firmy. InnoTrans má za sebou osmnáct let a na berlínském výstavišti zabírá stále větší prostor. Venkovní exponáty letos obsadily přes 3,5 kilometru kolejí, veletrh přilákal zhruba 200 výrobců vlaků a dalších železničních technologií. Nebyla nouze ani o premiéry. Jako magnet působil především první exemplář rychlovlaku Frecciarossa 1000 určený italským drahám. Většinu plochy ovšem zaujímaly soupravy pro regionální a také městskou dopravu. Trend na železnici je přitom jasný: odklon od tradičních souprav lokomotiv s vagony a příklon k uceleným obousměrným jednotkám. K takovým patří například zbrusu nové motoráky od polského výrobce Pesa, které si na minulém InnoTransu objednala Deutsche Bahn, vlaky Coradia od Alstomu nebo škodovacké RegioPantery. Siemens například představil variantu svých jednotek Desiro pro londýnskou dopravu.

Dočkali se i čeští příznivci žlutého RegioJetu, který sází na klasiku v podobě odpojitelých vagonů. Po letech čekání ukázal majitel Radim Jančura nový vagon od rumunského výrobce Astra. Vagon je výjimečný tím, že má ve druhé třídě pro každého cestujícího monitor. Jeden takový vůz vyjde na milion eur, RegioJet jich chce zatím koupit deset. Novou generaci vlaků Flirt představil švýcarský Stadler, s tramvajemi se snaží uspět Alstom a poprvé i Pesa. Mezi posunovacími lokomotivami zaujal hybrid od Alstomu, který využívá baterie i dieselový motor. Na place se neztratili ani Češi, například plzeňská Škoda, Legios nebo CZ Loko. Chyběl účastník minulého veletrhu Leo Express.

27. 09. 2014 ČD Cargo chce sklad za miliardu, jeho kapacity přitom dosud nenaplnil (Lovosice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-sklad-za-miliardu-de2-/eko-doprava.aspx?c=A140924_2102030_eko-doprava_fih)

Vedení státního nákladního železničního dopravce ČD Cargo hodlá koupit za miliardu korun vysoce ztrátovou halu v Lovosicích. Po dobách rozprodeje svého majetku je to nezvykle velká investice.

U vzniku smlouvy na nevýhodný pronájem přitom kdysi byl jeho současný šéf. Za miliardu korun chce koupit od slovenského magnáta Ivana Chrenka logistický areál v Lovosicích. Dosud si ho společnost ČD Cargo pronajímá, přestože ho nedokáže zaplnit. Transakce, kterou už vedení firmy zkoušelo protlačit v červenci přes dozorčí radu, může být jedním z důvodů, proč chce Ministerstvo dopravy odvolat z čela Českých drah (ČD) Daniela Kurucze. Pokus o Kuruczovo odstranění přišel totiž jen pár dní poté, co šéf ČD na první pohled nevýhodný nákup zatrhli. Dozorčí rada má o koupi areálu jednat příští týden znovu.

Současný šéf ČD Cargo Oldřich Mazánek byl v době uzavírání smlouvy provozním ředitelem podniku. Nyní se k transakci odmítl vyjádřit. Ministr dopravy Antonín Prachař hodnotí současné působení Oldřicha Mazánka pozitivně. „Otočili své hospodaření do zisku, což je pozitivní,“ tvrdí Prachař. A s plánem na odkup haly nesouhlasí. „Takové řešení nepodporuji. Smlouva je v rozporu s dobrými mravy a měla by být zrušena,“ uvedl ministr. Donedávna však Prachař proti nákupu nevystupoval. Přestože nákup řešila i dozorčí rada Českých drah, žádný zástupce Ministerstva dopravy proti transakci nic nenamítal. Hala v Lovosicích zatěžuje hospodaření ČD Cargo už od roku 2010. Smlouvu s firmou Hyparkos, patřící do realitního impéria Ivana Chrenka HB Reavis, uzavřelo vedení ČD Cargo za dob generálního ředitele Josefa Bazaly. Dopravci se však nikdy nepodařilo areál plně využívat.“

Sklad prodělá desítky milionů ročně

Jen loni prodělala firma v Lovosicích 66 milionů korun: náklady na provoz dosáhly 82 milionů korun, tržby 16 milionů. Jedním z důvodů je špatná koncepce areálu, což potvrzuje mimo jiné fakt, že se nezaplnil ani poté, co Cargo část prostor nabídlo k bezplatnému pronájmu. Nevýhody vyplývají rovněž ze smlouvy s firmou Hyparkos. Ta byla uzavřena na patnáct let, navíc v eurech, což ztrátovost byznysu prohlubuje. Podle rozvahy firmy Hyparkos má budova účetní hodnotu 600 milionů korun a skupina HB Reavis potvrdila, že o prodeji jedná. „Logistické centrum Lovosice je nyní předmětem jednání s více zájemci o jeho koupi,“ potvrdila mluvčí Magdalena Drsová.

Cargo odhaduje kupní cenu budovy na 34 až 40 milionů eur, tedy zhruba miliardu korun. V důvodové zprávě vysvětluje plán na odkoupení tím, že stejnou částku zaplatí do roku 2025 na nájmu, jenže mu následně areál nezůstane. „Je to transakce, která nemá pro ČD Cargo návratnost,“ tvrdí šéf Českých drah a předseda dozorčí rady ČD Cargo Daniel Kurucz. Sám nechce komentovat, zda je hala jedním z důvodů sporů s ministrem. V ČD Cargo nicméně už déle než dva roky leží posudky dvou advokátních kanceláří, podle nichž lze nevýhodnou smlouvu vypovědět. Nebyla totiž uzavřena v souladu se zákonem o veřejných zakázkách. Posudky navíc uvádějí, že by bylo možné od manažerů, kteří u podpisu smlouvy byli, vymáhat škodu. Mazánek v materiálu pro dozorčí radu uvádí, že tehdy měl region severozápadních Čech nejvyšší potenciál pro rozvoj nabídky logistických služeb a výsledná cena nájmu za skladové prostory byla při dolní hranici ceny nájmu v místě a čase obvyklé. Za metr platí dnes firma 6,60 eura, běžná cena je poloviční.

27. 09. 2014 Téměř 30.000 lidí se přišlo podívat na Den železnice v Břeclavi

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/temer-30-000-lidi-se-prislo-podivat-na-den-zeleznice-v-breclavi/1128086>)

Odhadem téměř 30.000 lidí se dnes přišlo podívat v Břeclavi na Den železnice, kde se sjela nejmodernější vozidla Českých drah (ČD), ale i historické lokomotivy a vagóny také z Rakouska či Polska. Lidé mohli vidět přes 30 exponátů, což je jedna z největších výstav v posledních letech. ČD si připomněly 175. výročí příjezdu prvního vlaku na území Česka, řekl ČTK generální ředitel ČD Daniel Kurucz. První vlak přijel v roce 1839 do Břeclavi z Vídně. Nejen odtud se začali sjíždět fanoušci železnice již brzy ráno. Vlaky ze všech směrů byly dopoledne plné do posledního místa, lidé stáli v uličkách i u dveří. "Jsem spokojený, jak to vypadá a předčilo to i má očekávání," řekl Kurucz.

Dlouhé fronty stály už u prvního nástupiště, kde se vedle sebe postavily nejmodernější vlaky. Zájemci si postupně prohlédli Railjet, který bude od prosince pravidelně jezdit mezi Prahou, Brnem a Štýrským Hradcem, také pendolino, které už je deset let nejrychlejším vlakem mezi Prahou a Ostravou. Poblíž stály i vlaky pro regionální dopravu RegioSpider, RegioShark a RegioPanter, které doplnila vícesystémová lokomotiva řady 380. "Je to příjemný pohled vidět všechny nové vlaky vedle sebe. Je třeba říct, že to nestálo málo peněz, proto se teď musíme krotit. Ale aktuálně chystáme například modernizaci některých osobních vagónů," poznamenal Kurucz.

Když se lidé vydali autobusem či pěšky do depa, ocitli se ve světě historie. V zánovním historickém nátěru viděli elektrickou laminátku, prototyp bardotky či brejlovce a hlavně několik parních strojů. Dokonce přijelo i několik rakouských lokomotiv vyrobených i před první světovou válkou. Mnozí se navíc svezli do okolí i mnohými nostalgickými vlaky. "Je příjemné, že tu jsou lidé mého věku, senioři i malé děti," řekl Kurucz.

28. 09. 2014 Rychlost a přesnost. Šinkanseny jezdí už půl století (1. října 1964)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychlost-a-presnost-sinkanseny-jezdi-uz-pul-stoleti-1122593>)

Japonský rychlovlak Šinkansen slaví v těchto dnech 50 let v provozu. Poprvé se jím Japonci svezli 1. října 1964 z Tokya do Osaky. Od té doby rychlovlak přepravil asi 10 miliard cestujících, a to až rychlostí 320 kilometrů za hodinu. Podle původních plánů měl být Šinkansen parní vlak. První plány na výstavbu vysokorychlostní páteční sítě se totiž objevily už ve 30. letech minulého století. Výstavba tratě začala během druhé světové války. Několik dosud využívaných tunelů pochází mimochodem z této éry. Po válce však chyběly peníze, které by nákladný projekt zaplatily. Na rychlovlak znovu vsadila japonská vláda v polovině 50. let. O deset později se otevřela první trať. Téměř dvě desetiletí od konce druhé světové války, 1. října 1964, byl první šinkansen pokřtěn Hikari (Světlo) slavnostně inaugurován v Tokiu pod záplavou konfetů a za přítomnosti císaře Hirohita. Tato sláva předcházela jen devět dní zahajovacímu ceremonálu olympijských her v Tokiu z roku 1964. „Měli jsme tehdy pocit, že těžké časy pominuly a že se Japonsko zásadně změní,“ říká dnes třiasedmdesátiletý Fuhimiro Araki, který se podílel na konstrukci několika typů vlaků.

Japonsko se stalo na několik týdnů místem, kam hleděl celý svět, a Tokio bylo výkladní skříní japonské dovednosti: kromě rychlovlaku šinkansen se země mohla pochlubit tím, že jako první vysílala olympijské hry barevně, že vyrobila po válce první japonské civilní letadlo YS-11 a že se prudce rozvíjely její firmy, například Sony anebo Matsushita, což je dnešní Panasonic. Bylo třeba za každou cenu dokončit trasu před zahájením olympijských her, postavit 66 tunelů a 96 mostů. Úkol to nebyl snadný, ale Japonci na tomto projektu ukázali, jaké vytrvalosti jsou schopni, aby dosáhli svých cílů. Zvláště, když šlo o to, aby byli první. „Šinkansen, tehdy nejrychlejší vlak na světě, dal lidem naději,“ vzpomíná Araki, který je dnes zástupcem ředitele Muzea železnice, kde na tento kultovní vlak dohlíží. Najednou stačilo dvě a půl hodiny, aby se člověk dostal z Tokia na východě země do Osaky na západě, rychlostí 210 kilometrů za hodinu. „Říkalo se mu SuperExpres snů a byla to pravda,“ říká Araki.

Průměrné zpoždění v roce 2012? 36 sekund

V současné době pojmem Šinkansen označujeme osm vysokorychlostních železničních tratí, spojujících metropole na ostrovech Honšú a Kjúšú. Na nejvytíženější trase z Tokya do Osaky jezdí až 13 vlaků za hodinu, někdy pouze se třímínutovými rozestupy. Systém řízený počítačem vykazuje minimální zpoždění, například v roce 2012 dosahovalo v průměru 36 sekund. Železniční doprava úspěšně konkuruje letadlům. Dopravci zrušili řadu leteckých linek – byly zkrátka pomalejší a méně pohodlné a méně spolehlivější než vlaky. Navíc Šinkanseny do značné míry ovlivňují životní styl v Japonsku. Rychlovlak totiž zkrátily cestovní dobu mezi velkými městy na polovinu. Není proto výjimečné, že někteří lidé dojíždějí denně za prací i stovky kilometrů. Přestupem na rychlovlak se podle odhadů ušetřilo na 400 milionů hodin, ekonomický dopad byl po přepočtu odhadnut na 100 miliard korun ročně (další zajímavosti viz tabulka). „Hlavním cílem bylo nepochybně zkrátit dobu cestování, ale také ho cestujícím příjemnit,“ zdůrazňuje Araki. Nabízejí se tu dokonce koupele nohou, kosmetický salon, oddělené prostory pro kuřáky a luxusní toalety. „Šinkansen je výkvetem japonské technologie a filozofie,“ říká bývalý poradce železničních společností Mucuo Okaneja. V zemi častých zemětřesení, tajfunů, sopečných erupcí, tornád a dalších přírodních katastrof je podle něj nejdůležitější bezpečnost a přesnost.

Oslavy 50. výročí šinkansenu se konají v době, kdy Japonci začali pracovat na vývoji vlaku na polštáři magnetického pole Maglev, jehož rychlost přesáhne 500 kilometrů za hodinu. V roce 2045 by měl spojit Tokio a Ósaku, první část mezi Tokiem a Nagojou by měla být zprovozněna v roce 2027. Někteří by ale byli rádi, kdyby se tak stalo už v roce 2020, kdy se budou v Tokiu konat olympijské hry.

Přehled osmi tratí šinkansenů v Japonsku:

Trať	Odjezd	Příjezd	Délka v km	Otevřena	Počet cestujících/rok
Tókaidó	Tokio	Ósaka	515,4	1964	143,015.000
Sanjó	Ósaka	Hakata	553,7	1972 – 1975	64,355.000
Tóhoku	Tokio	Aomori	674,9	1982 – 2010	76,177.000
Džóecu	Ómija	Niigata	269,5	1982	34,831.000
Nagano	Takasaki	Nagano	117,4	1997	9,420.000
Kjúšú	Hakata	Kagošima	256,8	2004 – 2011	12,143.000

Šinkansen je už 50 let výkladní skříní japonského průmyslu

- Japonsko bylo první zemí světa s tratí určenou výhradně pro provoz vysokorychlostních vlaků. První úvahy spadaly do 40. let 20. století, s výstavbou první trati z Tokia do Ósaky, dvou největších měst země, se začalo v roce 1959.
 - Rychlodráha, na které bylo 66 tunelů a 96 mostů, se stala v roce 1964 výkladní skříní úspěchů japonského průmyslu, zejména u příležitosti olympijských her v Tokiu, které začaly 10. října 1964.
 - V dalších letech byla síť vysokorychlostních tratí propojena většina důležitých měst na ostrovech Honšú a Kjúšú, ve stavbě je i tunelové propojení na ostrov Hokkaidó na severu země. Na osmi tratích, které mají celkovou délku přes 2380 kilometrů, jezdí nyní vlaky rychlosti téměř 300 kilometrů v hodině.
 - Síť japonských šinkansenů přepravovala nejvíce cestujících ročně (nejvíce to bylo 353 milionů v roce 2007) až do roku 2011, kdy ji s více než 370 milionů cestujících předstihla Čína.
 - Všechny šinkaseny svezly za 50 let na 10 miliard cestujících.
 - První trať šinkansenů, což značí „novou hlavní trať“, z Tokia do Ósaky se nazývá Tókaidó a jezdí na ní tři typy rychlovlaků: od nejrychlejšího k nejpomalejšímu se jmenují Nozomi (naděje), Hikari (paprsek) a Kodama (ozvěna).
 - V roce 1964 jel šinkansen z Tokia do Ósaky čtyři hodiny, nyní to rychlovlak Nozomi zvládne zadvě hodiny 25 minut.
 - V prvních desetiletích provozu šinkaseny jezdily rychlostí 210 kilometrů za hodinu, rychlost se postupně zvýšila na 270 km/h, příští rok se má rychlost u některých typů vlaků zvýšit na 285 km/h.
 - V roce 1964 jezdilo 60 vlaků denně v 1964, v roce 2012 již 323 vlaků za den. Počet cestujících za den stoupl z 61.000 před půl stoletím na 391.000 v roce 2012. Do roku 2012 svezl jen šinkansen Tókaidó téměř 5,5 miliardy cestujících.
 - Za půl století se v síti těchto rychlovlaků nestala žádná závažná nehoda či kolize. Šinkaseny měly velký vliv na rozvoj podnikání v zemi, ale vůbec na společnost, životní prostředí či kulturu. Přestupem na rychlovlaky se podle odhadů ušetřilo na 400 milionů hodin, ekonomický dopad byl po přepočtu odhadnut na 100 miliard korun ročně.
 - Někdy je srovnávána doprava šinkansenem s letadlem. Podle průzkumů volí lidé rychlovlak při cestách do tří hodin, při delším cestování pak raději volí letadlo.
 - V Japonsku chtějí také více využívat technologie magnetické levitace, zkráceně maglev, při které lze dosahovat vyšší rychlosti až kolem 500 km/h: do roku 2027 by se měla otevřít nová trať s maglevy mezi Tokiem a Nagojou, čtvrtým největším městem země. Mimochodem: japonský rychlovlak JR-Maglev dosáhl 2. prosince 2003 rychlosti 581 kilometrů v hodině, což je stále platný vlakový světový rekord.
 - Po úspěchu první trati Tókaidó se začalo se stavbou trati Sanjó západním směrem na Hirošimu a ostrov Kjúšú. Ta byla zprovozněna v roce 1975 a v 80. letech následovaly dvě tratě z Tokia severním směrem - Džóecu do Niigaty a Tóhoku do Morioky. V roce 1997 byla při příležitosti zimní olympiády v Naganu postavena odbočka trati Džóecu do Nagana a zatím nejnovější tratí je jižní úsek trati Kjúšú, otevřený v březnu 2004.
-