

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2015

OBSAH

01. 02. 2015	NA KOLEJE SE PO LETECH VRACÍ REKORDMAN KYKLOP (T 499.0002 / 759.002)	3
02. 02. 2015	VELKÝ ÚSPĚCH ŠKODY V NĚMECKU. DO NORIMBERKA DODÁ VLAKY ZA 10 MILIARD (REGIOPANTER)	3
03. 02. 2015	CESTUJÍCÍ SE OBÁVAJÍ O OSUD ŽELEZNICE ZNIČENÉ SESUVEM NA DÁLNICI D8 (TRATĚ Č. 097).....	4
03. 02. 2015	REVITALIZACE SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ BY MĚLA ZAČÍT NA JAŘE 2017 (PRAHA-SMÍCHOV).....	4
03. 02. 2015	EPH KOUPI VAGONY ZA MILIARDU. BUDOU VOZIT UHLÍ DO NĚMECKÉ ELEKTRÁRNY	5
05. 02. 2015	DRÁHY STÁHNE LETOS DO ZTRÁTY MILIARDOVÝ DLUH	5
05. 02. 2015	MINISTR DAN ŤOK OTEVÍRÁ DOPRAVCŮM TRH V DÁLKOVÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ (R16 PLZEŇ – MOST).....	6
09. 02. 2015	DRÁHY LONI NA ODŠKODNĚM VYPLATILY REKORDNÍ ČÁSTKU (ČD).....	6
09. 02. 2015	ČESKÉ DRÁHY SE VRACEJÍ KE KLEŠTÍM. U PRŮVODČÍCH MAJÍ NAHRADIT RAZÍTKA	7
10. 02. 2015	NA ČESKÉ LOKÁLKY MÍŘÍ ZÁNOVNÍ NÍZKOPODLAŽNÍ MOTORÁKY Z NĚMECKA (4X RS1 GW TRAIN REGIO)	8
10. 02. 2015	VŠECHNY VLAKY VE FRANCII BUDOU MÍT DO PŘÍŠTÍHO ROKU INTERNET	8
11. 02. 2015	ŠKODA DALŠÍ OBŘÍ ZAKÁZKU V NĚMECKU NEZÍSKÁ. VYHRÁL SIEMENS	8
12. 02. 2015	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ MODERNIZOVAT PATROVÉ VOZY (12X BMTO).....	9
12. 02. 2015	ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ DO VÍDNĚ BY SE MĚLO O 25 MINUT ZKRÁTIT (PRAHA – WIEN)	9
13. 02. 2015	ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD BY RÁD REGULOVAL DRÁHY (ÚŘAD PRO OCHRANU PODNIKÁNÍ V DOPRAVĚ).....	10
16. 02. 2015	V TEXASU VZNIKNE DO ROKU 2021 RYCHLODRÁHA. ZA JAPONSKÉ PENÍZE	10
16. 02. 2015	V SOUTĚŽI NA STUDII VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ ZŮSTAL JEDINÝ ZÁJEMCE (RYCHLÁ SPOJENÍ – STUDIE PŘÍLEŽITOSTÍ).....	11
17. 02. 2015	VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ JE OSTUDOU ZLÍNA, PŘEMĚNA MÁ ZAČÍT V ROCE 2018 (ELEKTRIZACE TRATI Č. 331).....	11
17. 02. 2015	ČD UZAVŘELY RÁMCOVOU SMLOUVU NA DODÁVKU AŽ 11 ELEKTRICKÝCH JEDNOTEK REGIOPANTER	13
17. 02. 2015	VYJÍŽDÍ NOVÁ LINKA ČD BUS Z OSTRAVY DO KRAKOVA (OD 1. BŘEZNA 2015)	13
17. 02. 2015	JIHLAVSKÝ ZÁVOD CZ LOKO ZAČAL VYRÁBĚT LOKOMOTIVY PRO LOTYŠSKO	14
18. 02. 2015	HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ PAMÁTKOU NEBUDE, ROZHODL HERMAN.....	14
19. 02. 2015	ČESKÉ DRÁHY A SPRÁVCE KOLEJÍ SE PŘOU, KDO MŮŽE ZA NEČEKANÉ RUŠENÍ VLAKŮ (ÚVALY).....	15
20. 02. 2015	NEOVLADELNÝ VLAK S UHLÍM UJEL V PASKOVĚ SEDM KILOMETRŮ, PAK VYKOLEJIL (DŮL PASKOV)	15
20. 02. 2015	NA LETIŠTĚ VLAKEM ZA 20 MINUT. STAVBA TRATI MŮŽE ZAČÍT (PRAHA – LETIŠTĚ RUZYŇ/KLADNO).....	16
20. 02. 2015	BAGRY LIKVIDUJÍ VYSLOUŽILÝ ŽELEZNIČNÍ MOST, ZBYTKY ZATÍM KONČÍ V ŘECE (ÚSTÍ NAD ORLICÍ)	17

24. 02. 2015	BOHUMÍNSKÝ BONATRANS CHCE ROZŠÍŘIT VÝROBU DVOJKOLÍ, PŘIJME I NOVÉ LIDI	18
24. 02. 2015	BÝVALÁ VLEČKA PŘES ŘEKU BEČVU VE VSETÍNĚ SE PROMĚNÍ V CYKLOSTEZKU	18
24. 02. 2015	ZCHÁTRALÉ NÁDRAŽÍ V DĚČÍNĚ JE NA PRODEJ, MĚSTO BY HO RÁDO ZA KORUNU (DĚČÍN VÝCHOD DOLNÍ NÁDRAŽÍ).....	19
24. 02. 2015	USA OČEKÁVAJÍ ROČNĚ DESET HAVÁRIÍ VLAKŮ S ROPOU.....	19
24. 02. 2015	V KALIFORNII PO SRÁŽCE S KAMIONEM VYKOLEJIL VLAK, DESÍTKY ZRANĚNÝCH (OXNARD).....	20
26. 02. 2015	KONEC ODŘÍKÁNÍ, SŽDC DOKONČÍ ELEKTRIZACI LITVÍNOVSKÉ TRATI (TRAŤ Č. 134).....	20
26. 02. 2015	INDIE INVESTUJE OBŘÍ SUMY DO ŽELEZNICE, CHYTIT SE MOHOU I ČESKÉ FIRMY	21
27. 02. 2015	DRÁHY VYHRÁLY SOUD O VYDÁNÍ DAT REGIOJETU, POSTUP MINISTERSTVA BYL CHYBNÝ	22
28. 02. 2015	KRAJE OTÁLÍ S TENDRY. MÍSTO NICH PRODLUŽUJÍ SMLOUVY S ČESKÝMI DRAHAMI	22

01. 02. 2015 Na koleje se po letech vrací rekordman Kyklop (T 499.0002 / 759.002)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-koleje-se-po-letech-vraci-rekordman-kyklop-1158468>)

Česká železnice zažije koncem února jeden slavný návrat. Výzkumný ústav železniční (VÚŽ) převezme z nymburských dílen Českých drah po kompletní renovaci unikátní lokomotivu zvanou Kyklop. Stroj z produkce ČKD byl vyroben před čtyřiceti lety pouze ve dvou prototypech, dodnes se zachoval jediný kus. Na důležitosti mu dodává především rychlost. Kyklop stále drží tuzemský rekord mezi motorovými lokomotivami, na zkušebním okruhu v Cerhenicích dosáhl v sedmdesátých letech rychlosti 176 kilometrů v hodině. Jeho maximální provozní rychlost je 140 kilometrů v hodině. Ve svých začátcích byl Kyklop k vidění například na rychlíku Ostravan mezi Prahou a Bohumínem, jeho sláva ale i kvůli poruchám rychle uvadala. „Je to jediná motorová lokomotiva české konstrukce, která má takto vysokou maximální rychlost. Bohužel se v jejím vývoji a výrobě nepokračovalo,“ řekl serveru E15.cz šéf VÚŽ Antonín Blažek. Následky tohoto rozhodnutí nese česká železnice dodnes. Tuzemský průmysl následně v oboru dieselových strojů ustrnul v rychlostech do 100 kilometrů v hodině, což platí dodnes. Místo Kyklopa nastoupila svou vítěznou cestu pomalejší lokomotiva Breljovec, která stále jezdí a díky výraznému designu se stala legendou. Posledního Kyklopa odkoupil VÚŽ od mateřských Českých drah v neprovozním stavu za necelé dva miliony korun, což je zhruba cena šrotu. Lokomotiva po převzetí 20. února absolvuje řadu zkoušek na okruhu a pak ji čeká schvalovací proces u Drážního úřadu.



Práce nejen jako exponát

Vedle role historického exponátu ji čeká i tvrdá práce, zůstane v majetku VÚŽ a na jeho okruhu bude sloužit mimo jiné jako brzdicí mašina. Předtím ji ale chce ústav představit s náležitou slávou veřejnosti, na její počet vydá i knihu. Podobných ovací by se měl dočkat neméně unikátní stroj, osobní motorový vůz Stříbrný šíp z konce třicátých let. O něm už server E15.cz několikrát psal, dokončení jeho totální rekonstrukce se ale neustále oddaluje. Původní plány hovořily o vyjetí v září 2013, nyní je pravděpodobnější jaro 2016. Rovněž Stříbrný šíp loni ziskový Výzkumný ústav železnic odkoupil od Českých drah, což by mělo celou akci dovést ke zdárnému konci. „Máme lepší možnosti financování a především uvedení vozidla do provozu,“ uvedl Blažek. VÚŽ za motorák zaplatil tři miliony korun, navíc drahám proplatil dosavadní náklady na renovaci ve výši 14 milionů. Další miliony si vůz ještě vyžádá. „Z větší části je už hotový, má pohony a pojezdy, zbývá dodělat okna, interiéry, stanoviště strojvedoucího a některé další věci. Do provozu bychom ho rádi uvedli zhruba za rok,“ dodal manažer. Stříbrný šíp by měl být po renovaci umístěn v Praze a sloužit k nostalgickým jízdám, případně vozit klienty cestovních kanceláří a jezdit na objednávku firem.

02. 02. 2015 Velký úspěch Škody v Německu. Do Norimberka dodá vlaky za 10 miliard (RegioPanter)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-doda-national-express-vlaky-za-10-miliard-fo9-eko-doprava.aspx?c=A150202_231741_eko-doprava_suj)

Škoda Transportation získala druhou velkou zakázku pro německé železnice. Pro britského dopravce National Express dodá 38 nízkopodlažních elektrických vlaků známých v Česku pod označením RegioPanter. Hodnota kontraktu dosahuje 10 miliard. Kontrakt oznámil National Express krátce poté, co získal průlomovou zakázku na německé železnici. Dvanáct let bude provozovat příměstské vlaky S-Bahn v Norimberku a okolí. Škoda má na výrobu čtyři roky. Podle mluvčí Škody Transportation Lubomíry Černé přesáhne hodnota kontraktu deset miliard korun. „Jedná se o naprosto klíčovou zakázku, která potvrzuje, že naše výrobky jsou kvalitní a konkurenceschopné,“ řekl předseda představenstva Škody Transportation Tomáš Krsek. Jde teprve o druhou zakázku Škody pro německý trh: před dvěma lety získala první kontrakt pro Deutsche Bahn pro vlaky v Bavorsku. Do té doby firma žila hlavně ze zakázek v Česku či východních trzích.



Škoda v soutěži porazila nejvýznamnější světové hráče. Přelomový je i samotný kontrakt National Express. Až dosud se totiž žádné soukromé společnosti nepodařilo proniknout do byznysu s vlaky typu S-Bahn v Německu, které dosud ovládají Deutsche Bahn. Zakázku získal od roku 2018 do roku 2030. V porovnání s Českem jde o velmi velkou zakázku: bavorské úřady si objednaly u National Express 7 milionů kilometrů ročně, což je zhruba čtvrtina všech ujetých kilometrů státem objednaných dálkových vlaků u nás. „V tendru S-Bahn Nürnberg jsme nabídli vysoce kvalitní vozidlo typu

RegioPanter, které nabízí konkurenceschopný mix v podobě nízkých nákladů na provoz, nízké spotřeby energie a férové ceny," doplnil viceprezident pro obchod společnosti Škoda Transportation Zdeněk Majer. Škoda je ve hře i v další velké zakázce v Severním Porýní – Vestfálsku, kde podává nabídku společně s francouzským Alstomem.

03. 02. 2015 Cestující se obávají o osud železnice zničené sesuvem na dálnici D8 (trať č. 097)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/obnova-zeleznicni-trati-097-pod-sesuvem-na-dalnici-d8-f8t-usti-zpravy.aspx?c=A150203_2136561_usti-zpravy_alh)

Lidé z Českého středohoří se obávají, že nadobro přijdou o železnici zničenou při sesuvu na stavbě dálnice D8. Tisíce tun zeminy před rokem a půl strhly i trať 097 mezi Teplicemi a Lovosicemi a cestující od té doby přeseďají v Radejčíně do autobusu. O dalším osudu přitom stále není rozhodnuto. „Slyšela jsem, že koleje neopraví a autobusy budou do Lovosic jezdit už trvale," svěřila se jedna z cestujících na teplickém nádraží. Krajský úřad však zrušení trati prozatím odmítá. „O rekonstrukci této trati se hovořilo i na nedávném setkání hejtmana Oldřicha Bubeníčka s ministrem dopravy Danem Ťokem. Ústecký kraj navrhuje provést rekonstrukci trati nejméně do původního stavu plně sjízdnosti a je připraven k případným jednáním na toto téma," uvedla mluvčí kraje Lucie Dosedělová.



Na vzájemné jednání o budoucnosti šestatřicetkilometrové trati, která zahájila svůj provoz už v roce 1897, se chystá i ministerstvo dopravy. Dojít by k němu mělo už v únoru v souvislosti s další sanací sesuvu na dálnici D8. „Zda tam trať má zůstat, či ne, bude určovat charakter toho, jaké práce bude potřeba v rámci sanace udělat," řekl ministr Ťok při lednové návštěvě Ústeckého kraje. Sesuv půdy je podle něj třeba řešit komplexně právě proto, že kopec byl v minulosti nestabilní. „Je ale plně v kompetenci Ústeckého kraje, zda a jakým způsobem bude provozovat regionální dopravu na trati Českého středohoří," dodal k tomu mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

Trať chceme zachovat, tvrdí kraj, dráhy i majitel kolejí

Ústecký kraj i nadále počítá s tím, že se na trať 097 vrátí vlaky. Trať je totiž součástí plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje pro roky 2012 až 2016. „Jde o linku se silným turistickým potenciálem po celé období roku a zejména v turistické sezoně na ní dochází k nárazovým vysokým frekvencím cestujících. A vzhledem k obtížným terénním podmínkám v jádru Českého středohoří by bylo velmi problematické nahradit tuto linku autobusy," poznamenala Dosedělová. České dráhy jsou s krajským úřadem zajedno. „Za České dráhy můžu potvrdit, že s obnovením osobní železniční dopravy na trati Lovosice – Teplice počítáme," sdělila mluvčí Radka Pistoriusová. Sesuv v červnu 2013 zavalil rozestavěný úsek dálnice D8, část kamenolomu Dobkovičky a železniční trať. Sanace svahu začala teprve loni, stroje zatím odtěžily horní část závalu. S dokončením prací se však počítá až v polovině příštího roku. „Vyčkáváme, až jak dopadne sanace svahu a jak se bude svah dále chovat. Teprve pak může dojít k opravě poškozených kolejí. Je ale naším dlouhodobým záměrem trať obnovit," řekl Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která je majitelem trati.

Sesuv u Litochovic

- červenec 2013 – 500 tisíc metrů krychlových zeminy zavalilo rozestavěnou dálnici D8 a strhlo železniční trať 097
- listopad 2014 – začala sanace horní části závalu, která má trvat do dubna
- listopad 2015 – mají začít práce na odvodnění a zajištění svahu, sanace má trvat do poloviny roku 2016
- prosinec 2016 - ohlášený termín dokončení dálnice

03. 02. 2015 Revitalizace smíchovského nádraží by měla začít na jaře 2017 (Praha-Smíchov)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/revitalizace-smichovskeho-nadrazi-by-mela-zacit-na-jare-2017/1176965>)

Smíchov Station Development, která je společným podnikem developera Sekyra Group a Českých drah, chce začít s revitalizací smíchovského nádraží na jaře 2017, kdy plánuje zahájit stavbu

první etapy rozsáhlého projektu. ČTK to řekl ředitel pro development společnosti Sekyra Group Leoš Anderle, který je zároveň místopředsedou představenstva Smíchov Station Development. Investor už vybral vítěze architektonické soutěže na severní část území, jeho jméno zveřejní ve středu. Náklady na celý projekt developer odhaduje na 15 miliard korun. "V průběhu letošního března bychom chtěli vytvořit funkční tým architektů, který by konkrétně zpracoval některou část projektu. Územní rozhodnutí bychom rádi získali v první polovině příštího roku, poté bychom zahájili prodej bytů a komerčních ploch. Zahájení stavby nyní očekáváme na jaře 2017," řekl ČTK Anderle. Připustil však, že tyto termíny platí pouze v případě, že všechna řízení budou postupovat plynule a nebudou muset řešit složité odvolávání. Dnes měl investor představit zastupitelům městské části Praha 5 vítěze mezinárodní architektonické soutěže na podobu severní části území mezi ulicemi Radlická a Nádražní. Té se zúčastnilo 12 architektonických kanceláří, z toho pět ze zahraničí. Kvůli účasti veřejnosti a novinářů na setkání však jméno vítěze developer nezveřejnil s poukazem na to, že ještě neinformoval autory soutěžních návrhů. Vítězskou studii proto zveřejní až ve středu.

Projekt Smíchov City chce na místě smíchovského nákladového železničního nádraží vytvořit nové centrum celého Smíchova. Na ploše kolem 210.000 metrů čtverečních chce Sekyra Group ve spolupráci s Českými drahami postavit kancelářské, obchodní a rezidenční budovy, které bude rozdělovat široký zelený bulvár. Součástí projektu má být i několik veřejných náměstí, základní škola s mateřskou školou či moderní nákupní centrum. V rámci projektu se počítá i s přesunem terminálu Na Knížecí blíže smíchovskému nádraží, čímž vznikne nový dopravní uzel propojující železniční a autobusové nádraží se stanicí metra a tramvajovou zastávkou. Minulý rok v květnu dosáhl investor po sedmi a půl letech změny územního plánu, která rozsáhlou výstavbu v lokalitě umožňuje.

03. 02. 2015 EPH koupí vagony za miliardu. Budou vozit uhlí do německé elektrárny

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/eph-koupi-vagony-za-miliardu-budou-vozit-uhli-do-nemecke-elektrarny-1159258>)

Společnost EP Cargo, která je dcerou Energetického a průmyslového holdingu (EPH), uzavřela s rakouskou firmou InnoFreight smlouvu na dodávku vagonů za zhruba miliardu korun. Vagony skupina využije pro přepravu hnědého uhlí ze svého německého dolu Profen do své elektrárny Buschhaus vzdálené asi 240 kilometrů. Rakušané cargo dodají 70 kontejnerových vagonů, které budou spojeny do čtyř souprav. Uhlí se bude v elektrárně vykládat poloautomaticky. Vlaky až do konce roku 2030 přepraví mezi Profenem a Buschausem ročně 2,5 milionu tun uhlí.

Holding EPH zahrnuje 40 podniků z Česka, Slovenska, Německa a Polska, které působí v těžbě uhlí, výrobě elektřiny a tepla, distribuci tepla a obchodu s elektřinou a plynem. Největšími akcionáři EPH jsou Daniel Křetínský a Patrik Tkáč, kteří společně drží dvě třetiny akcií. Zbytek patří skupině J&T. Holding je v poslední době velice aktivní v pořízování nových akvizic. Na začátku ledna koupil šest plynových a jednu tepelnou elektrárnu v Itálii, v listopadu koupil černouhelnou elektrárnu Eggborough u britského Leedsu. Hovoří i o zájmu firmy koupit dvoutřetinový podíl ve Slovenských elektrárnách (SE), který prodává italská společnost Enel.

05. 02. 2015 Dráhy stáhne letos do ztráty miliardový dluh

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-stahne-letos-do-ztraty-miliardovy-dluh-1159764>)

České dráhy už mají pro letošek schválený podnikatelský plán. A přestože je většina čísel zatím tajná, jedna jistota zůstává; dráhy i letos počítají s výraznou ztrátou, která se bude pohybovat v řádu stovek milionů korun. Vedení podniku ztrátu přičítá hlavně na vrub finančním nákladům. Roční náklady na dluh, který k dnešku činí zhruba 35 miliard korun, se blíží jedné miliardě. „To nás dostává do ztráty. Provozní výsledek hospodaření bude kladný v řádu stovek milionů,“ uvedl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Letošní ztráta má být nicméně menší než loni a předloni. Loňská čísla společnost zveřejní v dubnu, předloni dráhy prodělal dvě miliardy korun. Dopravce letos čeká tvrdá práce s umožňováním a refinancováním dluhu a především s obhajobou ratingu v investičním pásmu. Krtek to přirovnal k placení účtu za hostinu minulých let.

Roste počet cestujících i dluhy

Počet cestujících Českých drah loni narostl o půl procenta a překročil hranici 170 milionů. Dopravce tak potvrdil rostoucí trend posledních pěti let. Posiluje především příměstská a dálková doprava, jako příklady uvádějí dráhy tratě Praha – Benešov, Praha – Hradec Králové nebo Praha – Plzeň. „Chceme udržet růst, i když velkou roli mohou hrát rozsáhlé výluky. Máme signály, že některé cestující ta

opatření odrazují," řekl člen představenstva drah Michal Štěpán. Poukázal tak na rekordní počet výluk, které má na svědomí Správa železniční dopravní cesty. Ta se letos snaží ze všech sil utratit peníze z evropských fondů.

Přírůstek pasažérů si dráhy draze vykouply. Od roku 2008, kdy se pustily do rozsáhlých investic, utratily za nové či rekonstruované vozy 37 miliard korun. Výsledkem je zadlužení, které musí současné vedení podniku v čele s Pavlem Krtkem řešit. Jen na drážní dluhopisy připadají závazky ve výši 22 miliard korun. S dluhopisy souvisí zásadní oříšek, který budou muset dráhy v následujících měsících rozlousknout. Příští rok v červnu jsou splatné dluhopisy v hodnotě devíti miliard korun. Dráhy do té doby budou muset vymyslet způsob jejich refinancování. V úvahu připadá například nová emise dluhopisů nebo nějaký druh úvěru.

Jen tak tak v investičním pásmu

„Souvisí to i s tím, kdy proběhne prodej nádraží," připomněl Krtka chystaný převod nemovitostí na Správu železniční dopravní cesty. Na transakci dráhy čekají dlouhé měsíce, zatím ale nebyla schválena vládou. Neustálé odklady přitom mohou ohrozit rating drah, který se po dvojnásobném snížení v minulých letech jen tak tak drží v investičním pásmu. Cifřpioni agentury Moody's se na dráhy znovu vrhnou už v březnu. Naopak pozitivně může na ratingové agentury podle Krtky působit výhodné umístění drážních dluhopisů na německém trhu loni na podzim.

Dráhy pro letošek počítají s tím, že se tržby z jízdného zvednou zhruba o 200 milionů na sedm miliard korun, od objednatelů, tedy ministerstva dopravy a krajů, dostanou dalších 12 miliard. Mimo jiné je ale čeká i poslední splátka rychlovlaků Railjet ve výši čtvrt miliardy korun, na příjmové straně naopak počítají se stovkami milionů z prodeje nepotřebného majetku. Sem patří například prodeje bytových domů nájemníkům nebo zbylých vechtroven kolem tratí. V provozu patří k letošním plánům například modernizace vozů pro projekt spojů do Hamburku, osazení Wi-Fi do vlaků z Prahy na Slovensko nebo nákup elektrických vlaků pro novou trať na ostravské letiště.

05. 02. 2015 Ministr Dan Ťok otevírá dopravcům trh v dálkové železniční dopravě (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: Ministerstvo dopravy

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

Ministerstvo dopravy vyhlásilo 5. února soutěž na nového dopravce, který bude státem objednané rychlíky provozovat mezi Plzní a Mostem od poloviny prosince 2016. Úřad od soutěže očekává zlepšení podmínek pro cestující. Ministerstvo plní usnesení vlády, které jej pověřilo, aby zahájilo liberalizaci osobní dálkové železniční dopravy. První linka, která se bude soutěžit, je Plzeň – Most. Dopravci budou mít dostatek času připravit své nabídky, lhůta na podání je stanovena na 7 měsíců. Vítěz nabídkového řízení začne provozovat rychlíky od počátku platnosti jízdního řádu 2016/2017 a jejich chod bude zajišťovat 15 let. Oznámení o zahájení nabídkového řízení bylo řádně odesláno do Úředního věstníku Evropské unie i do Věstníku veřejných zakázek. „Podporuji otevření trhu, proto ještě v tomto roce vyhlásíme soutěže na dalších pěti tratích," oznamuje ministr dopravy Dan Ťok. Jako další v pořadí by se měla soutěžit „dvojlinka" v dieselové trakci Liberec – Pardubice a Liberec – Ústí nad Labem, následně pak soubor linek v elektrické trakci Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb. Jako poslední přijde na řadu opět dieselová linka Ostrava – Krnov – Olomouc. „Ve všech případech očekáváme od dopravců nabídky, které pomohou zvýšit komfort pro cestující a zároveň udrží platby státu na přijatelné úrovni," doplňuje k liberalizaci Dan Ťok.

09. 02. 2015 Dráhy loni na odškodném vyplatily rekordní částku (ČD)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/300783-drahy-loni-na-odskodnem-vyplatily-rekordni-castku/>)

Finální částka, kterou České dráhy vyplatily jako kompenzaci svým cestujícím za ledovku z konce loňského roku, je 3,2 milionu korun. České televizi to potvrdil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Ovšem i bez ledovky byl loňský rok z pohledu kompenzací rekordní. České dráhy v rámci kompenzací, které jim ukládají normy EU, vyplatily 1,34 milionu. A to jak v mezistátní (1 428 případů / 973 798 korun), tak vnitrostátní dopravě (902 případů / 155 918 korun). Proplácely se především kompenzace za nekomfort, nefungující klimatizaci, topení nebo také při ujetí posledního spoje, tedy například hotely. Přitom miliony za ledovku dráhy vyplatily, i když ze zákona nemusely. "ČD před časem získaly od EU výjimku ve vyplácení odškodnění při zásahu vyšší moci ve vnitrostátní dopravě. Částka, kterou

jsme doposud vyplatili za problémy způsobené ledovkou ve vnitrostátní přepravě, tak šla mimo komplexní čísla," dodává Šťáhlavský. Původně dráhy počítaly až s celkovými pěti miliony za prosincovou nepřízeň počasí. Mluvčí ČD Kateřina Šubová ke kompenzacím za ledovku: "Cestující dostali kompenzaci ve formě stokorunových poukázek. Ti, kteří byli nuceni zůstat ve vlaku celý den, pak dostali víc. Předpokládáme, že většina lidí si už o náhradu za nepříjemnosti zažádala." Navíc s ujetím posledního spoje vinou Českých drah se váže další podstatná položka odškodnění, a to proplácení taxi. Tuto možnost loni využilo o 15 procent více lidí a ČD jen za tuto službu proplatily na 200 tisíc. V mezistátní dopravě odškodňují České dráhy od podzimu 2013, na základě nařízení Evropského soudního dvora, případy, které byly mimo rámec odškodnění. Podle mluvčí Kateřiny Šubové jde o případy zpoždění způsobené zásahem vyšší moci. "Rozšířil se tak okruh cestujících, kteří mají nárok na odškodné," uzavírá mluvčí.

Odškodnění u různých typů dopravy

Letecký zájezd

Hodiny strávené na letišti a zmeškaný navazující program – stále více lidí se v takové situaci hlásí o svá práva a žádá finanční náhradu. Jen za letní sezonu 2013 chtěli Češi po aerolinkách přes 20 milionů. "Nárok vám vzniká v okamžiku, kdy je let výrazně zpožděn – tedy o tři hodiny. Nebo je odepřen nástup na palubu," vysvětluje Ivo Brokeš ze serveru Nahrady.cz. Důvodem zpoždění ale nesmí být počasí, stávky nebo technické problémy.

Silnice

Finanční náhradu lze získat i při zpoždění vlaku nebo autobusu. Zatímco na pravidelných mezinárodních linkách to nařizuje Evropská unie, na vnitrostátních cestách záleží na dopravci. "Děje se tak na linkách nad 250 kilometrů. Při zpoždění nad hodinu musíme nabídnout náhradní spoj," tvrdí Pavla Lauermannová, mluvčí Eurolines.

Koleje

Největší český železniční přepravce zaplatí i za čekání na českých kolejích. Zpoždění musí být delší než 60 minut a jízdenka musí být dražší než 400 korun. "Výše kompenzace při zpoždění nad 1 hodinu je 25 procent, při zpoždění nad dvě hodiny pak 50 procent," podotýká Petr Šťáhlavský. Navíc třicet korun zpět dostane cestující i v případě, že jede dálkovým vlakem, kterému v létě nefunguje klimatizace nebo v zimě topení.

09. 02. 2015 České dráhy se vracejí ke kleštím. U průvodčích mají nahradit razítka

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-se-vraceji-ke-klestim-d43-/eko-doprava.aspx?c=A150209_134858_eko-doprava_fih)

Průvodčí státních Českých drah by se po osmi letech mohli vrátit ke kleštím pro označování jízdenek. V současnosti dopravce testuje kleště, které na rozdíl od minulosti kromě proděravění jízdenky také vyznačí datum a číslo vlaku. Důvodem je podle drah lepší znehodnocení dokladu. Do začátku 90. let se na drahách používaly kleště, které jízdenku pouze proděravěly. Po nich přišly kleště, které jen označily datum a číslo vlaku. Později je nahradila modernější razítka. Nyní, po osmi letech, by mohla přijít opět změna. „Jedná se o zkušební, testovací provoz. Smlouva na nákup kleští dosud uzavřena nebyla, proto se v tuto chvíli nelze vyjádřit k přesnému termínu a počtu kleští ani ceně,“ říká mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Kleště od výrobce ZIFA nyní dráhy testují na mezistátních vlacích, například v jednotkách railjet. Nové kleště na jízdenky vyznačují datum, číslo vlaku a zároveň je proděravějí. Důvodem, proč by měly nahradit razítka, je podle drah kvalitnější označení jízdenky a její lepší znehodnocení.

Podvádět nebude tak snadné

„Kleště mají především zajistit kvalitní označení jízdenky tak, jak to aktuálně užívaná razítka nedovolují. Je to dáno i nejnovějším vývojem technologií a používaných materiálů pro tisk jízdenek, které se v době zavádění razítek nepoužívaly, například termocitlivý papír,“ vysvětlil Šťáhlavský. Razítka navíc neumožňují vždy kvalitní otisk v celé ploše, z nových materiálů se totiž otisk snadněji stírá. Především u mezistátních jízdenek je přitom prostor pro označení razítkem malý. V případě nákupu kleští jimi budou nejdříve vybaveni průvodčí v mezistátních a v dálkových vlacích. Teprve poté se dostane na regionální spoje. Kleště namísto razítek k označení jízdenek doporučuje také dobrovolné sdružení drážních a policejních organizací COLPOFER (Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité).

10. 02. 2015 Na české lokálky míří zánovní nízkopodlažní motoráky z Německa (4x RS1 GW Train Regio)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/gw-train-regio-koupil-motoraky-v-nemecku-ff6/-eko-doprava.aspx?c=A150209_185524_eko-doprava_suj)

Cestování na některých regionálních železničních tratích se během letošního roku zlepší. Nový majitel železniční společnosti GW Train Region (GWTR), jihočeský silniční dopravce ČSAD Jihotrans, nakoupil pro svůj vlakový byznys čtyři motorové nízkopodlažní vlaky u německých dopravců. Na regionálních tratích, které GWTR provozuje, by nové vlaky měly zásadně zlepšit kvalitu cestování. „Plánujeme nahrazovat starší a pronajaté vlaky, kterými dosud jezdíme. Chceme posouvat kvalitu cestování výše,“ řekl Peter Bosáček, člen představenstva GW Train Regio. GW Train Regio patří k průkopníkům soukromých železničních dopravců u nás. U krajů získával smlouvy na provoz celkem šesti tratí už od roku 1997. GWTR už nasadil na trasu mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi první pořízený motorový vůz Stadler RS1 zakoupený na konci roku 2014 od německého dopravce BeNEX. Ten je vlastníkem firmy ODEG, která je nasazovala na tratích v okolí Berlína. Vůz byl vyrobený před deseti lety. Stejně vozy, jen mladší, koupily přímo od výrobce České dráhy, jezdí s nimi hlavně v Libereckém kraji a na Vysočině. „Naše mají jiný motor, jinak jsou prakticky stejné,“ dodal Bosáček. Jezdit budou i ve společných obězích ze Sokolova do saského Zwickau, kde firma spolupracuje s německým dopravcem Vogtlandbahn. Z Německa si firma přivezla i tři motorové vozy RegioSprinter z konce devadesátých let. Ty už cestující GWTR znají, jezdí s nimi na trati ze Sokolova do Zwickau. Až do roku 2012 jezdily i na trati Karlovy Vary – Mariánské Lázně. Aktuálně probíhá jejich úprava a modernizace v CZ Loko, do provozu by se měly dostat během několika měsíců. Firma je koupila od německého dopravce RuhrtalBahn.



GW Train Regio jezdí na celkem šesti tratích v Karlovarském, Libereckém, Královéhradeckém a Moravskoslezském kraji. Za loňský rok firma přepravila necelý milion cestujících, zaměstnává zhruba stovku lidí. Kromě zánovních vozů z Německa jezdí s devíti vozidly řady 810 a má pronajaté dvě modernizované soupravy ze ŽOS Zvolen, které jsou slovenskou obdobou jednotek Regionova.

10. 02. 2015 Všechny vlaky ve Francii budou mít do příštího roku internet

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vsechny-vlakly-ve-francii-budou-mit-do-prištího-roku-internet-1161495>)

Veškeré železniční spoje ve Francii budou nejpозději na konci příštího roku umožňovat cestujícím připojení k internetu. Oznámilo to dnes vedení francouzských státních drah SNCF. V českých vlacích připojení na internet zatím moc není, z 6 800 denně vypravených vlaků budou mít Wi-Fi čtyři stovky z nich. „Budeme plně spolupracovat s operátory a bez falešných slibů můžeme říci, že do konce roku 2016 všechny francouzské vlaky budou bezpochyby přijímat internet,“ ujistil na tiskové konferenci v Paříži předseda SNCF Guillaume Pepy. V Česku byla v prosinci Wi-Fi ve spojích SuperCity Pendolino od Františkových Lázní přes Plzeň, Prahu, Pardubice a Olomouc po Ostravsko a v pěti desítkách regionálních souprav RegioPanter a RegioShark v různých místech ČR. Letos se má Wi-Fi rozšířit na linku railjetů Praha – Brno – Rakousko a na expresní spoje z Prahy přes Olomouc a Ostravu na Slovensko, nebo mezi Ostravskem, Zlínskem a Břeclaví.

Wi-Fi a České dráhy

České dráhy v současnosti nabízejí Wi-Fi připojení k internetu již v téměř dvou stovkách svých vozů. Jedná se především o Pendolina, kde je dostupný také vlakový portál, regionální soupravy RegioPanter a RegioShark. Letos by se měl zvýšit počet vozů s připojením na internet na dvojnásobných 400. Společnost denně vypraví v průměru asi 6 800 vlaků. Wi-Fi je dostupná také ve vybraných vozech a spojích partnerských železnic ze Slovenska a Rakouska, které jezdí na našem území pod hlavičkou Českých drah.

11. 02. 2015 Škoda další obří zakázku v Německu nezíská. Vyhrál Siemens

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-prohrala-zakazku-na-dodavku-vlakly-do-nemecka-ff6/-eko-doprava.aspx?c=A150211_104945_eko-doprava_ozr)

Po velkém úspěchu z minulého týdne si Škoda Transportation další „zářez“ na náročném německém trhu nepřipíše. V obřím tendru na dodávku vlakových souprav za 25 miliard korun ji předběhl Siemens.

Oznámil to ministr dopravy Severního Porýní-Vestfálska Michael Groschek. Pro Škodu Transportation to mohl být únor snů. Po desetimiliardovém kontraktu na vlaky v okolí Norimberka mohla získat společně s Alstomem ještě dvaapůlkrát větší zakázku na nové soupravy v Severním Porýní – Vestfálsku. Tamější dopravní svaz si pro dodávku nových jednotek pro projekt Rhein – Ruhr – Express (RRX) vybral ze tří finalistů nakonec patrové jednotky Desiro HC od společnosti Siemens. Škoda podávala nabídku společně s francouzským Alstomem, třetím finalistou byl Stadler. Siemens dodá celkem 82 patrových jednotek



s maximální rychlostí 160 kilometrů v hodině, součástí kontraktu za zhruba 900 milionů eur je i servis na třicet let. Vítězství Siemensu v úterý oznámil ministr dopravy Severního Porýní-Vestfálska Michael Groschek. Tamější úřady jdou cestou, kdy si vlaky samy koupí a pak budou soutěžit mezi dopravci jejich provozovatele. Nezvyklé je i soutěžit najednou samotný servis: budoucím majitelům vlaku to však dává jistotu, která jim umožní dobře propočítat náklady po celou dobu životnosti vlaků. Nové jednotky jsou určené pro dopravu lidí v největší evropské průmyslové aglomeraci v nejlidnatější spolkové zemi Německa. Projekt spojí klíčová města v této oblasti: Kolín nad Rýnem, Leverkusen, Düsseldorf, Duisburg, Bochum, Dortmund a Bielefeld. Síť se má postupně rozšiřovat směrem na jih až ke Koblenzu v Porýní-Falci. Škoda Transportation zatím v Německu získala dvě zakázky. Jednu od Deutsche Bahn pro vlaky v Bavorsku, minulý týden pak desetimiliardový kontrakt pro National Express a jeho příměstské vlaky v okolí Norimberka.

12. 02. 2015 České dráhy chtějí modernizovat patrové vozy (12x Bmto)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23130/>)

České dráhy vyhlásily nadlimitní veřejnou zakázku na modernizaci 12 patrových vozů řady Bmto. Patrové vozy prodělají podstatnou „omlazovací kúru“, po které budou nasazeny především v rámci Pražské integrované dopravy. Po jejich uvedení do provozu se předpokládá ukončení pravidelného provozu starších elektrických jednotek řady 451 a 452, tzv. pantografů nebo také „žabotlam“.

Patrové vozy dnes využívané například na víkendových vlacích Posázavského pacifiku čeká významná proměna. Kompletně bude opraven interiér vozu a sedačky dostanou nové textilní čalounění v barvách Českých drah. Proti přímému slunci v horním podlaží se sklopenými okny ve střeše budou chránit nové žaluzie. Osvětlení má být řešeno novými tělesy integrovanými do stropu. Zcela nově má být řešeno WC, které bude moderní s uzavřeným systémem podobně, jako je tomu ve zcela nových soupravách. Nově tak bude možné používat WC i při pobytu vlaku ve stanici. Podstatné vylepšení je připraveno v oblasti informačního systému a doplňkových služeb pro cestující. V interiéru má být instalováno 8 LCD displejů, které budou cestující informovat směru a průběhu jízdy vlaku i o následujících zastávkách. Nové elektronické tabule s informacemi o směru jízdy vlaku bude instalované také na vnějších bocích vlaků. Úplnou novinkou je umístění dvacítky zásuvek 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících. Vozy budou vybaveny také Wi-Fi připojením k internetu. Ve vozech bude upraven také prostor pro uložení 8 jízdních kol. Úplnou rekonstrukcí projedou také dveře vozů, které mají být nově ovládnány tlačítky, budou za jízdy blokovány a mají umožnit tzv. selektivní odblokování při zastavení vlaku v zastávce. To vyloučí výstup cestujících mimo nástupiště a zvýší se tak jejich bezpečnost. Vůz bude nově vybaven řadou dalších technických zařízení, například centrálním zdrojem energie (CZE) nebo 18žilovým vedením pro provoz ve vratných soupravách. Předpokládá se, vozy budou řazeny do souprav s řídicími vozy a lokomotivami, které umožňují provoz vratných souprav.

Modernizované vozy jsou určeny pro provoz v Praze a ve Středočeském kraji v rámci Pražské integrované dopravy. Umožní odstavení starších elektrických jednotek řady 451 / 452, tzv. pantografů nebo „žabotlam“, z pravidelného provozu. Navíc dojde k navýšení přepravní kapacity vlaků Pražské integrované dopravy. Tu využívá denně kolem sto tisíc cestujících a zájem o cestování vlakem v pražské aglomeraci neustále roste. České dráhy předpokládají cenu kontraktu okolo 120 mil. Kč a termín dodání 1 rok od podpisu smlouvy.

12. 02. 2015 Železniční spojení do Vídně by se mělo o 25 minut zkrátit (Praha – Wien)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-spojzeni-do-vidne-by-se-melo-o-25-minut-zkratit/1180728>)

Železniční spojení mezi Prahou a Vídní by se mělo do deseti let zkrátit o 25 minut. Dohodu o modernizaci železniční infrastruktury mezi oběma metropolemi dnes ve Vídni podepsali ministři

dopravy Česka a Rakouska. Jízdní doba by se tak měla zkrátit na tři hodiny a 45 minut, uvedlo v tiskové zprávě ministerstvo dopravy. "Zavazujeme se zkrátit jízdní dobu z Prahy do Břeclavi o patnáct minut na tři hodiny. Docílíme toho dokončením železničních uzlů a modernizací doposud nerekonstruovaných traťových úseků. Rakousko se obdobně zavázalo modernizovat svou infrastrukturu," uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Kromě trasy z Prahy do Vídně přes Brno a Břeclav je součástí mezistátního memoranda o železnici rovněž spojení s Lincem přes České Budějovice. Cesta z Prahy do Lince by se měla v budoucnu zkrátit o hodinu na méně než čtyři hodiny, uvedlo ministerstvo. Řešením nevyhovujícího spojení do Rakouska se zabýval i Ťokův předchůdce Antonín Prachař. Ten po loňském jednání s hornorakouským hejtmánem Josefem Pühringerem slíbil dokončit napojení dálnice D3 na rakouskou S10 do roku 2021.

13. 02. 2015 Antimonopolní úřad by rád reguloval dráhy (Úřad pro ochranu podnikání v dopravě)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/antimonopolni-urad-by-rad-reguloval-drahy-1162542>)

Ministerstvo dopravy a Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se dostaly do těžko řešitelného klinče. Jádrem sporu je nový drážní superúřad, který má od ledna 2016 regulovat železniční dopravu. Ministerstvo pracuje na zákonech, podle kterých regulátor vznikne jako samostatný správní orgán na zelené louce. Proti tomu ale protestuje antimonopolní úřad, který by si rád stáhl novou železniční agendu k sobě do Brna. Ministerstvo však na svém plánu trvá. „Důvodem je fakt, že regulátor bude posuzovat železniční trh z trochu jiného hlediska, než jsou pravomoci ÚOHS,“ uvedl mluvčí ministerstva Martin Novák.

Založení regulátora, které souvisí se vpuštěním konkurence na koleje, žádá Evropská komise. Mluvčí antimonopolního úřadu na e-mailový dotaz deníku E15 nereagoval. ÚOHS nicméně argumentuje zkušenostmi se správním řízením a svůj návrh také považuje za úspornější. Evropská komise navíc takové řešení nevyklučuje. Rezort podle Nováka námitky řádně vypořádal, ÚOHS naopak tvrdí, že je ministerstvo dopravy odmítlo, aniž by dodrželo legislativní pravidla. O konečné podobě nového úřadu tak bude muset rozhodnout vláda. Nápadů se v minulosti urodilo více. Zvažovalo se i zařazení drážního regulátora pod Energetický regulační úřad. Ministerstvo se nakonec jako k nejlogičtějšímu řešení přiklonilo ke zbudování zcela nového nezávislého úřadu v Praze, jehož předsedu by jmenovala vláda na šest let. Ministerský návrh zákona teď leží v legislativní radě vlády.

Ochrana podnikání v dopravě

Oficiálně se instituce jmenuje Úřad pro ochranu podnikání v dopravě. Mimo jiné by měl přezkoumávat přidělování kapacity na kolejích jednotlivým dopravcům, systém poplatků za užití kolejí, svobodný přístup k zařízením na nádraží nebo vyváženost smluv o provozu na dráze. Vedle železnice spadne pod jeho působnost i letecká dopravní infrastruktura. Úřad vznikne na základě směrnice Evropské unie o vytvoření jednotného železničního prostoru.

16. 02. 2015 V Texasu vznikne do roku 2021 rychlodráha. Za japonské peníze

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-texasu-vznikne-do-roku-2021-rychlodraha-za-japonske-penize-1163482>)

První místo v závodech o vybudování první vysokorychlostní železniční tratě v USA možná získá Texas. Do roku 2021 se zde má otevřít dráha, která spojí více než 380 kilometrů vzdálená města Dallas a Houston do hodiny a půl. Celá stavba má vzniknout bez jediného dolaru od americké vlády. Mezi jinak soukromými investory má být pouze jedna státní instituce – japonská vláda. Vysokorychlostní trať Texas Central Railway (TCR) za 10 miliard dolarů se od začátku prezentuje jako soukromá. Texaská společnost se tím chce vyhnout byrokratickým komplikacím, které postihly obdobné projekty. Mezi ně patří například chystaná a státem podporovaná linka v Kalifornii za 68 miliard dolarů, kterou brzdí právní a politické boje. Jediný vládní sponzor, který je ve hře, je prý Japonsko. Tamní exportní banka zvažuje obří půjčku. Do projektu by mohla také vstoupit Central Japan Railway, soukromá společnost provozující nejvytíženější vysokorychlostní šinkanseny v Japonsku, která má eminentní zájem vyvážet japonské technologie do Ameriky. Pokud vše půjde podle plánů, texaská dráha by se měla začít stavět v roce 2017, dokončena by měla být o čtyři roky později – o rok by tedy předběhla zmíněný kalifornský projekt. Zastánci věří, že se trať postaví rychleji právě díky investicím z privátního sektoru. Na některých úsecích by mohly vlaky dosáhnout rychlosti až 329 kilometrů v hodině.

V plánu je také další projekt, který by měl spojit Austin a San Antonio. Zatím však neexistuje odhad, kdy by měla být trať zprovozněna. Ne všichni jsou ale z chystaného projektu nadšení. „Myslím, že nás čeká spousta problémů,“ uvedl Richard Palombo z houstonské čtvrti Garden Oaks. Právě v její blízkosti rychlodráha povede. Místní se bojí nadměrného hluku. To ale zastánci odmítají. Brání se tím, že dráha bude vybudovaná po vzoru japonských rychlovlaků, které bez problémů jezdí déle než padesát let. Kritici také namítají, že projekt nemá šanci uspět mezi soukromými investory. Těžko někdo bude chtít investovat do něčeho, co v USA nebylo otestováno, varoval profesor Anthony Perl ze Simon Fraser University. Navíc půjčku z Japonska bude muset jednou někdo zaplatit, dodal.

USA zatím stále bez rychlodráhy

O projektech vysokorychlostní železnice se v USA mluví delší dobu. Řada projektů však v minulosti ztroskotala na politice. S podporou vysokorychlostní dráhy přišel v roce 2009 i prezident Barack Obama. Narazil však na odpor. Florida, Ohio a Wisconsin – tři státy, které tehdy získaly dotace na rychlodráhu – nakonec projekty pustily k vodě. Nově zvolení republikánští guvernéri se obávali, že projekt takové železnice by až příliš zatížil daňové poplatníky.

Vysokorychlostní železniční trať

Vysokorychlostní železniční trať (VRT) je železniční trať konvenční konstrukce (jako jízdní dráhy je použito ocelových kolejnicových pásů tvořících koleje), jejíž traťová rychlost je typicky 250 km/h a vyšší (u nových tratí), nebo alespoň nad 200 km/h (u modernizovaných starších tratí).

16. 02. 2015 V soutěži na studii vysokorychlostních tratí zůstal jediný zájemce (Rychlá spojení – studie příležitosti)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/studie-o-vysokorychlostnich-tratich-skonci-fiaskem-f9k-eko-doprava.aspx?c=A150216_173738_eko-doprava_suj)

Přípravy projektů na vysokorychlostní tratě v Česku zatím připomínají spíše jízdu hodně pomalou lokálkou. Další soutěž na studii, která měla ukázat, zda se u nás takové železnice vůbec vyplatí, skončí nejspíše fiaskem a soudními spory. Podle informací MF DNES totiž zůstal ve hře na zpracování studie za dvacet milionů korun pouze jediný zájemce, sdružení firem Sudop Praha a Mott MacDonald. Druhý soutěžící, sdružení firem AF Cityplan a Metroprojekt, v soutěži nejspíše skončí, hodnotící komise navrhla jeho vyloučení pro nesplnění podmínek. SŽDC pak bude muset soutěž zrušit. „Běží lhůty na možné odvolání, proto nelze soutěž blíže komentovat,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Ta mezitím uspěla u antimonopolního úřadu (ÚOHS), na který se obrátilo Centrum pro efektivní dopravu (Cedop).

Stát odmítá uvolnit dopravní model

ÚOHS smetl jeho námítky a potvrdil v prvostupňovém rozhodnutí, že je soutěž v pořádku. Cedopu se nelíbilo, že podmínkou bylo vlastnictví dopravního modelu. Ten zpracoval za peníze státu Sudop Praha, stát jej ale odmítá uvolnit jiným. Sudop Praha stojí i za druhým sdružením firem, které bylo vyloučeno. Patří mu totiž Metroprojekt. Šéf Cedopu, někdejší náměstek pro modernizaci SŽDC a zastánce vysokorychlostních tratí v Česku, Petr Šlegr chce proti rozhodnutí ÚOHS podat rozklad. „Bohužel se ÚOHS vůbec nevypořádal s důkazy, které jsme navrhli,“ řekl Šlegr. Proti aktuálně vypsanému tendru se nedávno postavil i ministr dopravy Dan Ťok, který v deníku E15 naznačil, že soutěž mohou zrušit. „Vedeme o tom debatu a musíme to rozhodnout. Existují pochybnosti, jestli to bylo vypsáno dobře. Nevylučuji změnu na mezinárodní tendr,“ řekl tehdy Ťok.

17. 02. 2015 Vlakové nádraží je ostudou Zlína, přeměna má začít v roce 2018 (elektrizace trati č. 331)

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/nove-nadrazi-ve-zline-a-elektrifikovana-trat-do-otrokovic-p32-zlin-zpravy.aspx?c=A150124_2133839_zlin-zpravy_ras)

Vlakové nádraží posunuté ke středu Zlína a vznik navazujícího dopravního terminálu pro autobusy a MHD. Tak zní plán na zlepšení železničního spojení Zlína. Začít stavět se má za tři roky. Zahájení výstavby v roce 2018, hotovo nejdříve za dva roky. Vlakové nádraží ve Zlíně, které je v neutěšeném stavu a jež místní obyvatelé dlouhodobě označují za největší ostudu krajského města, čeká rozsáhlá přeměna. S ní je spojená i elektrifikace trati z Otrokovic až do Vizovic, železnice mezi Zlínem a Otrokovicemi pak má mít dvě koleje. „Pro město je zcela zásadní, přinese novou výpravní budovu i rychlejší možnost přepravy mezi Zlínem a Otrokovicemi,“ uvedl zlínský radní Josef Novák, který má

na starosti oblast dopravy. Správa železniční dopravní cesty ČR nyní dokončila takzvanou studii proveditelnosti, která má určit konečný rozsah stavby. A vyplývá z ní mimo jiné, že nádraží by se mělo posunout o několik desítek metrů směrem k nedalekému silničnímu mostu u Čepkova, tedy blíže k centru Zlína. „Nová poloha výpravní budovy je umístěna tak, aby se k co nejvíc zkrátila docházková vzdálenost,“ řekl Jakub Ptačinský z tiskového oddělení SŽDC. To znamená, že lidé budou mít hned u sebe vlak, autobus i městskou hromadnou dopravu. Posun nádraží o pár desítek metrů preferuje i magistrát „Jsme rádi, že se všechny zainteresované strany dohodly,“ oddech si Novák.

Návrh Creamu nejspíš nevyslyší

Developerská společnost Cream, která v přilehlém továrním areálu chystá stavbu velkého obchodního komplexu, by naopak ráda přesunula nádraží směrem na Otrokovice. Výhoda je podle ní lepší dostupnost, návaznost na stávající autobusové nádraží a větší nabídka parkovacích míst. „Je světovým trendem, aby nádraží mimo funkce vlakové dopravy nabízela i široké spektrum služeb pro cestující – viz Praha, Berlín, Drážďany, Vídeň a jiné,“ vysvětlil Robert Jašek ze skupiny Cream. „Jestli bude budova stát o sto metrů dál, není pro lidi až tak zásadní. Bude to pro ně znamenat jen necelou minutu chůze,“ uvedl před časem i šéf Creamu Martin Jarolím. Jenže finální návrh SŽDC počítá se zmíněnou variantou posunutí nádraží na opačnou stranu, tedy blíže ke středu města. „Pro Cream by bylo výhodnější, kdyby bylo nádraží nedaleko továrního areálu. Ale jako státní správce infrastruktury preferujeme pohodlí cestujících, ne zájmy komerčních subjektů,“ reagoval Ptačinský. Prakticky stejnými slovy argumentuje i zlínský radní Novák. „Doprava musí sloužit občanům, to je důležitější než ekonomické zájmy soukromých firem,“ podotkl.

Zemek má o dopravním terminálu jasnou představu

Jak přesně bude vypadat přilehlý dopravní terminál, není zatím jasné. Jeho budoucnost hodně závisí na jednání úřadů s majiteli přilehlých pozemků, především s podnikatelem Zdeňkem Zemkem a jeho ČSAD Vsetín, kterému patří sousední autobusové nádraží. A Zemek už má celkem jasné plány. „Podle nás by se měla v centru krajského města sejít autobusová, železniční, městská a taxi doprava do jednoho terminálu. Máme určitou studii, kdy dole by jezdily autobusy, nad tím by byly obchodní prostory a zcela nahoře kanceláře k pronájmu. Studie je ale navázaná na to, zda se skutečně pořádná železniční doprava protáhne až do Zlína, tedy zda bude trať elektrifikovaná,“ sdělil MF DNES už Ioni Zemek. „Vše spadá do kompetence památkářů, protože celý baťovský areál je památkově chráněný. Ale když vidíme současný způsob přeměny tamních budov... Myslím, že pokud bude zachován duch baťovské architektury, nemělo by to ničemu vadit,“ prohlásil Zemek. Hybatelem by podle něj měl být především krajský úřad spolu se Správou železniční dopravní cesty. „My se rozhodně nehrneme do nějaké sólové akce. Krajním řešením je, že se nebudeme dělat nic a vše zůstane v současných podmínkách,“ doplnil Zemek. Zlínskou radnici a krajský úřad přitom spojuje společný zájem: pokračovat v modernizaci východní části továrního areálu, kde sídlí kraj, finanční úřad, Baťův institut nebo řada firem. „Tato administrativně-obchodní část města nabývá na atraktivitě a zároveň přináší otázky dopravní obsluhy. Dopravní terminál musí být jeho neoddelitelnou součástí,“ podotkla mluvčí kraje Renata Škrobálková.

Ze Zlína do Otrokovic za 12 minut

Díky modernizaci tratě se pak cestující dočkají lepších spojení. Cestování vlakem mezi Zlínem a Otrokovici se díky dvoukolejně trati zkrátí na dobu 12 minut a ve špičce budou vlaky jezdit v intervalu 15 minut. Z Otrokovic pak mohou pokračovat do Olomouce, Kroměříže a Uherského Hradiště, odkud zamíří i dále na Slovácko. To však závisí na dopracování návrhu na elektrifikaci trati Staré Město – Uherské Hradiště a dále na Luhačovice nebo Bojkovice a případně Veselí na Moravě. V úseku Zlín – Vizovice mají spoje pendlovat každých třicet minut. Vznikne rovněž nová pravidelná linka na trase Brno – Kroměříž – Zlín střed. Ve špičce bude jezdit každou hodinu. Navíc ubude železničních přejezdů, které nahradí podjezdy či nadjezdy. Pod kvítkovickou křižovatkou v Otrokovici mají vést koleje dokonce tunelem. Zmíněné řešení železničního koridoru je ovšem technicky velmi složité. Trať totiž prochází hodně zastavěným a obydleným územím, které částečně spadá i pod památkovou ochranu. „Příprava této stavby je náročná technicky i z pohledu projednání a nalezení kompromisních řešení ke spokojenosti investora, místních samospráv a ostatních stran,“ řekla Škrobálková.

Nádraží i elektrifikace vyjde na osm miliard

Studie, kterou vypracovalo SŽDC, nyní zamířila na Ministerstvo dopravy, kde ho projedná centrální komise. Ta posuzuje jednotlivé dopravní stavby. „Studii proveditelnosti na úpravu tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice se bude zabývat nejpozději do konce února. Následně rozhodne o vhodnosti projektu. Pokud komise projekt odsouhlasí, může SŽDC konat kroky vedoucí k realizaci stavby,“ konstatoval Martin Novák z tiskového odboru ministerstva. Zmíněný rok 2018 jako datum zahájení výstavby je však velmi optimistickým scénářem. Hodně závisí na jednáních s majiteli pozemků. „Pokud

se bez větších zádrhelů podaří aktualizovat dokumentaci k územnímu rozhodnutí, připravit projektovou dokumentaci a Jaspers (iniciativa pro zpracování a posuzování rozsáhlých projektů členských zemí, které se chtějí ucházet o dotace ze strukturálních fondů EU – pozn. red.) nebude mít zásadní připomínky, je počátek stavby k roku 2018 reálný,“ naznačil Ptačinský. Stavba nového nádraží by měla trvat minimálně dva roky. I s elektrifikací trati projekt vyjde na zhruba osm miliard korun. Stát bude žádat o spolufinancování z dotací, kde je maximální míra uznatelných nákladů až 85 procent. „Většinou nám však neuznají vše, o co žádáme, a míra podílu EU je zpravidla 75 procent,“ popsal Ptačinský.

17. 02. 2015 ČD uzavřely rámcovou smlouvu na dodávku až 11 elektrických jednotek RegioPanter

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23164/>)

České dráhy uzavřely se společností Škoda Vagonka, a.s., rámcový kontrakt na dodávku až 11 elektrických dvouvozových jednotek z rodiny RegioPanter řady 650. Hodnota kontraktu je 1,2 miliardy Kč. Platnost rámcového kontraktu je 48 měsíců. Moderní elektrické jednotky RegioPanter řady 650 jsou dvousystémové vlaky vhodné pro provoz prakticky na všech elektrifikovaných tratích v České republice. Cestujícím nabízejí komfortní, světlý a klimatizovaný interiér s oddílem 1. a 2. třídy. K dispozici jsou elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou mobilní telefony, notebooky, iPady a další. Jednotky jsou vybaveny pro provoz Wi-Fi připojení k internetu. Nízkopodlažní řešení umožňuje snadný nástup a výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, jako jsou senioři, malé děti, cestující s kočárky nebo vozíčkáři. Souprava je vybavena moderním WC s uzavřeným systémem, které je přístupné pro imobilní cestující. V elektrických jednotkách RegioPanter jsou také vyhrazená místa pro přepravu jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel. O průběhu cesty, trase a následných zastávkách informuje cestující moderní opticko-akustický systém, který využívá i LCD displeje. Kapacita soupravy je 147 míst k sezení, z toho 9 míst v 1. třídě. Cestující mají k dispozici i další sklopné sedačky. Jednotky řady 650 z rodiny RegioPanter jsou 53 metrů dlouhé, mají hmotnost 103 tun, výkon 1 360 kW a maximální rychlost 160 km/h. První dvě soupravy z rámcového kontraktu by mohly jezdit na lince Ostrava – Mošnov, Ostrava Airport v Moravskoslezském kraji.

17. 02. 2015 Vyjždí nová linka ČD BUS z Ostravy do Krakova (od 1. března 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23165/>)

V neděli 1. března zahájí České dráhy provoz nové autobusové linky ČD BUS z Ostravy do Krakova. Pilotní projekt nabídne zákazníkům v hlavní sezóně od března do října nejrychlejší přímé spojení severomoravské metropole s turisticky oblíbeným Krakovem, zajiždět bude i na žádané krakovské letiště. Trasu mezi Ostravou a Krakovem v délce 170 km urazí autobus za 2 hodiny a 20 minut. Jízdné bude stát od 256 Kč (9 EUR). Autobus mohou využít cestující i z jiných míst republiky, zajištěny budou vlakové přípoje od / do Prahy, Vídně, Bratislavy či Budapešti.

Pravidelná autobusová linka Ostrava – Krakov a zpět bude jezdit denně od 1. března. Pilotní projekt počítá s provozem v hlavní turistické sezóně do 31. října. Vzdálenost mezi Ostravou a Krakovem je po silnici 170 km a autobus ji urazí za 2 hodiny a 20 minut. Spoj bude vyjždět z ostravského hlavního nádraží v 11:15, příjezd na krakovské hlavní nádraží je plánován na 13:35. Zpět se spoj vrací z Krakova ve 14:20 a do Ostravy dorazí v 16:45. Dopravcem je společnost Arriva Morava, vítěz výběrového řízení z loňského podzimu. Nasazovat bude moderní autobusy MAN LIONS COACH s kapacitou 49 míst, s klimatizací, Wi-Fi, TV a WC. Autobus je povinně místenkový.

„Naším cílem je nabídnout alternativu k chybějícímu dennímu přímému vlakovému spojení s Krakovem. Vlakem bez přestupu mohou cestující zamířit z / do Krakova pouze nočním spojem, přes den je nutný přestup v Katovicích, což logicky prodlužuje jízdní dobu,“ upřesňuje Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu a doplňuje: „Nová autobusová linka je bezpochyby velmi lákavá pro cestující ze severní Moravy, ale zajištěním přestupů na kvalitní spoje SC a EC Českých drah z / do Ostravy ztraktivní nabídku i pro zájemce z dalších míst České republiky.“ ČD BUS z Ostravy je přípojem od vlaku SC Pendolino 503 z Prahy a také od vlaku EC 104 z Vídně, resp. díky možnosti přestupu cestujících EC 174 v Břeclavi i od Bratislavy či Budapešti. V opačném směru pak navazují po příjezdu autobusu spoje SC Pendolino 502 do Prahy a EC 105 do Vídně, cestující do Bratislavy a Budapešti mohou v Břeclavi přestoupit na EC 175. „Nejrychlejším se díky této rozšířené nabídce stává i spojení Praha – Krakov, jízdní doba je přibližně 6 hodin,“ uzavírá Michal Štěpán.

Jednosměrné jízdenky Ostrava – Krakov jsou v nabídce za cenu od 9 EUR (cca 256 Kč), jízdenku lze samozřejmě zakoupit také z kterékoliv stanice v ČR. Například jízdenku z Prahy do Krakova si mohou cestující zakoupit za cenu od 19 EUR (cca 540 Kč). I pro tento spoj tedy platí, že čím dříve si jízdní doklady koupíte, tím levněji pojedete. Při odbavení v mezinárodním tarifu bude ze základní ceny poskytována sleva 25 % držitelům In Karty se slevou Rail plus, popř. karty s jakoukoliv platnou zákaznickou aplikací ČD (IN 25, IN 50, IN 100, IN Senior, IN Business), a další slevy vycházející a garantované z mezinárodního tarifu SCIC-NRT (Rail plus 25 %, Skupinová sleva 30 %, 100 % pro asistenci nevidomých cestujících). Ze základní ceny s odbavením v mezinárodním tarifu se poskytuje sleva 50 % dětem ve věku 6 až 15 let, děti do 6 let jsou přepraveny bezplatně.

17. 02. 2015 Jihlavský závod CZ LOKO začal vyrábět lokomotivy pro Lotyšsko

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jihlavsky-zavod-cz-loko-zacal-vyrabet-lokomotivy-pro-lotyssko/1182502>)

Jihlavský závod CZ LOKO začal vyrábět šestinápravové motorové lokomotivy pro Lotyšsko. Do roku 2017 tam dodá 28 dvoudílných sekcí. Lotyšský národní železniční dopravce je bude využívat při těžké nákladní dopravě z Ruska a Běloruska. Jde o kontrakt za více než 42 milionů eur, v přepočtu přes 1,1 miliardy korun. ČTK to dnes v tiskové zprávě sdělil Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO. Na této významné zakázce pracoval výrobce lokomotiv několik let. "Kdybychom masivně neinvestovali do vývoje a výzkumu, nemohli bychom na ni vůbec pomýšlet," podotkl Bárta.

Nové lokomotivy vzniknou kompletní modernizací vozidel 2M62U se dvěma kabinami, jimž se v Česku říkalo Sergej. Z původního stroje ale zůstane jen podvozek a rám. Schvalování úplně nového železničního vozidla je hodně složité. Proto firmy mnohdy dávají přednost zásadní modernizaci. "Dopravcům přináší stejný efekt, ale je podstatně levnější a rychlejší," vysvětlil Bárta. Nový design lokomotiv vychází z české řady 753.6 Bizon, které rovněž nesou rukopis CZ LOKO. Do Lotyšska budou lokomotivy z jihlavského závodu dodávány v podobě stavebnice – teprve tam se jednotlivé moduly zkompletují a celé vozidlo ožíví.

V Lotyšsku už společnost CZ LOKO v letech 2011 až 2013 podobně modernizovala pro státní železnice 14 posunovacích lokomotiv. Do východoevropských zemí s širokým rozchodem kolejí tento výrobce od roku 2007 do loňska prodal přes 180 paketů lokomotiv. Hranice 200 lokomotiv by měla padnout v tomto roce. CZ LOKO, a.s., patří mezi přední středoevropské výrobce motorových lokomotiv, věnuje se i vývoji a výrobě speciálních drážních vozidel. Hlavní závod má v České Třebové a další provozovny v Jihlavě a v Nymburku. Celkem v nich pracuje přes 700 lidí. Loňský obrat společnosti činil 1,99 miliardy Kč, export se na něm podílel více než polovinou.

18. 02. 2015 Havířovské nádraží památkou nebude, rozhodl Herman

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/kultura/302081-havirovske-nadrazi-pamatkou-nebude-rozhodl-herman/>)

Železniční nádraží v Havířově, učebnicový zástupce bruselského stylu v české architektuře, se kulturní památkou nestane. V rozkladovém řízení o tom rozhodl ministr kultury Daniel Herman (KDU-ČSL). O osud objektu se vede bitva tři roky, České dráhy spolu s radnicí původně chtěly nádraží kvůli výstavbě nového terminálu zbourat. Ministerstvo kultury se návrhem na zapsání nádražní haly na seznam památek zabývalo opakovaně. Loni v říjnu rozhodlo, že stavba památkou nebude. Proti tomuto rozhodnutí demonstrovaly před budovou ministerstva desítky lidí; protest organizovalo sdružení Důl architektury, které se o zachování nádraží dlouhodobě zasazuje a bylo i autorem návrhu na prohlášení budovy od Josefa Hrejsemnou za památku. Návrh podpořila Česká komora architektů, podle níž ministerstvo nebylo za 25 let schopné nastavit principy ochrany industriální a moderní architektury, a také Národní památkový ústav. Ten zároveň podal proti ministerskému verdiktu rozklad. Rozkladová komise ovšem doporučila Danielu Hermanovi rozhodnutí ministerského památkového odboru potvrdit. "Neznamená to, že musí být zbouráno, nemá ale status kulturní památky," uvádí nyní mluvčí ministerstva Simona Cigánková.

Demolice momentálně není ve hře

Havířovské nádraží původně mělo jít k zemi kvůli výstavbě nového dopravního terminálu. Stavba Českých drah a havířovské radnice si kladla za cíl spojit vlakovou, autobusovou a osobní dopravu a původně měla vyrůst loni. Náklady se odhadovaly na 200 milionů korun a oba partneři projektu mohli na dotacích získat kolem 118 milionů korun. V prosinci se město Havířov rozhodlo ustoupit od smlouvy na poskytnutí evropské dotace určené na spolufinancování rekonstrukce přednádražního

prostoru, který byl součástí projektu terminálu. Nádraží by se tedy zatím bourat nemělo, přestože památkové ochrany nebude požívat.

19. 02. 2015 České dráhy a správce kolejí se přou, kdo může za nečekané rušení vlaků (Úvaly)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-necekane-rusily-spoje-kvuli-szdc-dyx-/eko-doprava.aspx?c=A150219_162433_eko-doprava_rny)

Cestující Českých drah ve čtvrtek čekalo při cestování na trati mezi Prahou a Kolínem nepříjemné překvapení. Bez varování alespoň den předem musely České dráhy zrušit celkem sedm párů osobních vlaků. Podle drah jde o chybu Správy železniční dopravní cesty, ta to však odmítá. „Vliv výlukové činnosti ve stanici Úvaly. Z důvodu špatné přípravy podkladů ze strany SŽDC,“ napsaly České dráhy na svém webu v sekci, kde informují o mimořádnostech v provozu. Podle mluvčího Radka Joklíka se kvůli zrušení vlaků obrátili na dráhy i Ropid zákazníci a zástupci městských částí s četnými stížnostmi, za které ale České dráhy podle něj nemohly. „Chápeme, že při tak silné výlukové činnosti má SŽDC plné ruce práce. Povinností provozovatele dráhy je však předem prověřit, zda všechny vlaky místem plánované výluky projedou, nebo zda bude nutné některé z nich odřeknout. O tom musí včas informovat dopravce,“ řekl Joklík. Podle něj musely ČD odříkat spoje operativně na základně požadavku dispečerů SŽDC a nemohly tak o změnách zákazníkovi informovat včas. „Pokud není dopravcům poskytnuta informace o tom, že výlukou dochází k omezení dráhy v takovém rozsahu, že nebude možné provést veškeré vlaky, nevědí, že je nutná žádost o zpracování výlukového jízdního řádu,“ vysvětluje Joklík.

Důvodem omezení jsou práce na trati mezi Prahou-Běchovicemi a Úvaly. SŽDC odmítá, že by České dráhy o akci nevěděly. „Výlukové akce jsou v ročním plánu, prošly i střednědobým plánem až ke zmocnění a byly zahájeny,“ řekl Marek Illiaš z tiskového oddělení SŽDC. Podle něj byly výluky s dopravci projednány. „Požadavek na nutnost zpracování výlukového jízdního řádu nebyl v tomto případě dotčenými účastníky včetně Českých drah vznesen. Pokud dopravce přijal v návaznosti na rozsah námí dopředu avizovaného omezení neadekvátní nebo nedostatečné omezení, nemůže z toho vinit SŽDC,“ dodal Illiaš. Podle Joklíka má ale SŽDC povinnost informovat dopravce o nedostatečné kapacitě. Na to má SŽDC i vlastní předpis. Další větší výluka v tomto úseku začne v sobotu a potrvá až do 2. března, část vlaků bude jezdit odklonem přes Nymburk.

20. 02. 2015 Neovladatelný vlak s uhlím ujel v Paskově sedm kilometrů, pak vykolejil (Důl Paskov)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/dul-paskov-prevraceny-vlak-s-uhlim-dtk-/ostrava-zpravy.aspx?c=A150220_113519_ostrava-zpravy_mav)

Jednadvacet vagonů naložených uhlím ve čtvrtek odpoledne vykolejilo u dolu Paskov na Frýdecko-Místecku. Vagony s lokomotivou ujely z vlečkové stanice Důl Staříč a postupně nabraly až devadesátikilometrovou rychlost. Mimo kolejnice se dostaly po sedmi kilometrech, většina se převrátila na bok. Celkem dvaadvacet vagonů naložených uhlím ujelo krátce před čtvrteční půl pátou odpoledne.



Před kolizí neovladatelný vlak ujel asi 6,5 až 7 kilometrů. „Vozy jely směrem do vlečkové stanice Důl Paskov, kde na výhybce jednadvacet z nich vykolejilo. Při jízdě nabrala souprava rychlost až 91 kilometrů v hodině,“ sdělil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vagony byly tou dobou připojené k sobě i s lokomotivou, uvnitř které dokonce seděl strojvedoucí. Vlak se však rozjel na opačnou stranu, než bylo původně v plánu, takže lokomotiva zůstala na chvostu soupravy. „Strojvedoucí neměl žádnou možnost vlak nějakým způsobem zpomalit či ubrzdít,“ objasnil Drápal. Vykolejené vagony poškodily trať, vysoká škoda vznikla i na samotných havarovaných vozech. „Celková výše škody byla předběžně odhadnuta na 20 milionů korun. Na osobní dopravu mimořádná událost nemá vliv,“ doplnil mluvčí Drážní inspekce.

Provozovatelem vlečky a majitelem havarovaných vagonů je společnost AWT, která se zabývá dopravou po železnici. „Při události se nikdo nezranil, příčinu a rozsah škod nyní vyšetřuje Drážní inspekce spolu s Policií ČR, provoz překladiště a dolu není nijak omezen. Nyní již vozy pod dohledem drážního úřadu odstraňují. Předpokládáme, že práce potrvají několik dní,“ sdělil bez dalších podrobností mluvčí AWT Lukáš Kresač.

20. 02. 2015 Na letiště vlakem za 20 minut. Stavba trati může začít (Praha – letiště Ruzyně/Kladno)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://zpravy.aktualne.cz/domaci/na-letiste-vlakem-za-20-minut/r-4bda6492b91b11e4aff10025900fea04/>)

Konec dědictví po Bémovi: Praha 6 už nepožaduje tunely, stavba trati na letiště čeká jen na ministerský souhlas, zjistilo Aktuálně.cz. A ministr Ťok je novou dohodu nadšen. Naděje, že se lidé v dohledné době dostanou rychle a pohodlně na letiště v Ruzyni, se po dnešku výrazně zvýšila. Aktuálně.cz zná výsledky páteční schůzky správců železnice a městských částí, podle nichž by tam měla nejpozději v roce 2023 vést nová trať. Pražané a turisté by se tak z centra Prahy na Letiště Václava Havla dostali za zhruba 20 minut. Dnes to s přestupem na autobus 119 trvá zhruba dvojnásobnou dobu. Podobně by se měla zkrátit i cesta do Kladna, která by měla trvat okolo půl hodiny. Modernizaci trati z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště v Ruzyni dosud blokovala Praha 6. Ta ještě v době, kdy zde byl starostou Pavel Bém z ODS, vydala usnesení, že modernizaci trati či výstavbu rychlodráhy povolí pouze v případě, že většina trasy na jejím území povede pod zemí. A trvala na tom i poté, co se starostou stal Tomáš Chalupa z téže strany.

Cena klesne na polovinu

Nové vedení Prahy 6 však z původního požadavku hodlá slevit a drtivá většina trasy tak bude moci vést po povrchu. Cena celé stavby klesne zhruba na polovinu – z bezmála 40 miliard na zhruba 18 až 22 miliard. "Kdybychom dál trvali na zahloubení, tak vlak na Ruzyň nikdy nepojede, protože to nikdo nebude schopen ani ochoten zaplatit," uvedla místostarostka Prahy 6 pro dopravu Petra Kolínská (SZ), která do vedení radnice nastoupila po podzimních komunálních volbách. "Budeme revokovat předchozí stanoviska radnice a dnes k tomu byl učiněn první krok," dodala. "Vítáme rozhodnutí Prahy 6. Chceme začít stavět v co nejkratší době, abychom na tento projekt mohli použít prostředky z operačního programu Doprava 2. Naším cílem je, aby se lidé konečně mohli dostat železnicí na letiště do 20 minut a aby 20 tisíc lidí mohlo tuto trasu denně používat pro cestu do Prahy," řekl na dotaz Aktuálně.cz ministr dopravy Dan Ťok.

Během dnešního zhruba čtyřhodinového jednání se zástupci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a městských částí Praha 6 a Praha 7 shodli na tom, že nejlepší bude varianta dvojkolejně trati, která by byla zahloubena pouze v kratším úseku u nádraží Praha-Dejvice a u Stromovky. Právě tato varianta vyšla ze studie proveditelnosti, kterou si nechalo udělat SŽDC, nejvýhodněji. "Jednání Prahy 6 a Prahy 7 bylo velice vstřícné," potvrdil náměstek ředitele SŽDC Bohuslav Stečinský.

Vlak každých pět minut

Trať by měla vést po tělese tzv. Buštěhradské dráhy. Cesta z Masarykova nádraží v srdci Prahy na letiště by měla trvat nejvýše 25 minut, do Kladna pak zhruba půlhodinu. V Praze by vlak jezdil maximální rychlostí 60 až 80 kilometrů za hodinu, mimo ni pak i stodvacítkou. Vlaky z Masarykova nádraží by ve špičkách mohly jezdit v pětiminutových intervalech, v zastávce Hostivice by pak každá druhá souprava pokračovala do Kladna, zbylé pak na letiště.

I když na podobě trati panuje shoda, definitivní rozhodnutí leží na ministerstvu dopravy. "Rozhodnutí padne poté, co SŽDC předloží konečnou verzi studie proveditelnosti. Pokud se vypořádá se všemi připomínkami, mohli bychom rozhodnout během podzimu," uvedl ředitel odboru strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna. Podle něj musí SŽDC ještě podrobně dopočítat všechny varianty řešení. A potvrdit, že ta domluvená je ze všech nejvýhodnější. To by však neměl být problém. I tak je poté k začátku stavby dlouhá cesta. Protože chce SŽDC na projekt evropské peníze, musí jej dát ke schválení Evropské komisi. Současně musí nechat zpracovat i studii vlivu na životní prostředí EIA a čekat na územní rozhodnutí. Aby většinu nákladů zaplatila EU, musí být stavba hotova do konce roku 2023. "To je nejzazší termín, kdy mohou být čerpány dotace pro toto programové období. Je snaha je samozřejmě využít," podotkl vedoucí odboru fondů EU Marek Pastucha.

Trasa Praha – Ruzyně (Kladno)

- 1993 Obce na trati Praha – Kladno spolu s Českou správou letišť a Českými drahami založily společnost PraK, která měla výstavbu zajistit. Stát měla 5,8 miliardy korun – polovinu toho, co protažení metra na Ruzyň. Stavba měla začít v roce 1996.

- 2000 Česká správa letišť oznámila, že zprovozní rychlodráhu na letiště do roku 2004, náklady měly být šest miliard včetně vlaků.

- 2004 Náklady vycházejí na 13,5 miliardy. Stavbu ale odmítá Praha 6, která nechce, aby trať vedla po povrchu. A prosazuje prodloužení metra.

- 2005 Vláda rozhodla, že trať Masarykovo nádraží – Ruzyně – Kladno bude pilotní PPP projekt.

- 2006 Radní Prahy rozhodli, že se na letiště postaví metro; nejdříve úsek z Dejvické do Motola, poté až na Ruzyň.
- 2008 Společná deklarace ministra dopravy, středočeského hejtmana a primátorů Prahy a Kladna schvaluje přípravu stavby. Náklady se odhadují na 32 miliard, metro má stát 40 miliard.
- 2009 Stát dává projekt rychlodráhy k ledu. Oznámil, že nemá peníze. Nepočítá se už ani s metrem.
- 2011 Začínají tři roky dohadů, jak dopravu na letiště vyřešit. Střídají se varianty tramvajové trati či vlaku ze Smíchova, tzv. Semeringu, ze hry nevypadává ani metro či návrat k rychlodráze.
- 2014 Nová pražská koalice dává do koaliční smlouvy podporu rychlodráze, zatím od nové stanice metra Veleslavín.

20. 02. 2015 Bagry likvidují vysloužilý železniční most, zbytky zatím končí v řece (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/zeleznicni-most-v-usti-jde-k-zemi-d48-/pardubice-zpravy.aspx?c=A150220_2141095_pardubice-zpravy_msv)

Rachot bouracího kladiva a bagrů, metrů starých drátů trčících z betonových základů či pendlující tatrovky. Takovou kulisu zažijí cestující, kteří v těchto dnech míří na nádraží v Ústí nad Orlicí. Finišovat by tam měla více než dvouletá modernizace železničního koridoru z Prahy na Moravu. Práce se zdají být v závěrečné fázi, ale firmám zaberou ještě řadu měsíců. Zejména chodci nyní mohou při cestě na nádraží pozorovat, jak se stavební technika pustila do odstraňování již opuštěného pětiobloukového mostu klenoucího se nad Tichou Orlicí.



„V Nádražní ulici vedoucí kolem nové železniční estakády probíhá postupná a řízená demolice původního železničního mostu. Odtěžen je také původní násep a probíhají zde terénní úpravy,“ uvedl zaměstnanec městského úřadu Lukáš Prokeš. Po nově napřímené přeložce trati jezdí vlaky od srpna loňského roku, kdy byl provoz na kolejích starého mostu definitivně ukončen. Od té doby mohou soupravy projíždět po upraveném úseku rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Většina vlaků však stále projíždí nižší rychlostí.

Likvidace mohutné železobetonové konstrukce by měla zlepšit průtok řeky, jemuž momentálně část suti brání. Vzhledem k nízkému stavu vodní hladiny ovšem trosky mostu v řece žádnou komplikaci nepřinášejí. Část kolemjdoucích se u trosk mostu zastaví, bedlivě sleduje bourací techniku v akci a někteří z nich si demoliční práce fotí na památku. Ruch přitom panuje i pod novou estakádou, kde dělníci překládají a upravují koryto řeky. Do Tiché Orlice se právě mezi starým a novým mostem vlévá říčka Třebovka. Její odtok v místě by měl být při vyšším stavu vody plynulejší díky odtěženému původnímu náspu trati vedoucímu ve staré stopě.

Harmonogram prací je v ohrožení

Ačkoli se při výhledu z okna projíždějícího vlaku může zdát, že již zbývá dodělat jen detaily, tak už jen samotné bourání mostu zabere stavební firmě ještě několik týdnů. Na dalších částech přestavovaného koridoru za necelou miliardu korun je nedodělků více. Práce, které započaly v březnu 2013, by přitom měly skončit na konci března. „Do tohoto termínu se nedá určitě všechno stihnout,“ zmínil pracovník firmy, která má demolici mostu na starost. Jeho slova potvrzuje fakt, že na novém nádraží stále nejsou hotové například všechny přístřešky u nástupišť. U některých chybí zastřešení, na jiných je teprve ještě bednění. V některých místech podél kolejí pak chybí protihlukové stěny. „Reálně to vidím na úplné dokončení až někdy na podzim,“ dodal muž.

Chystá se i další část modernizace koridoru

Cestujícím naopak již dlouho slouží nový podchod, prostornější parkoviště, příjezdová cesta či nová nádražní budova. Na modernizaci průjezdu stanic v Ústí by měla v budoucnu navázat úprava úseku do Chocně. Koridor zde prakticky lemují tok Tiché Orlice a kvůli ostrým obloukům v údolí musí vlaky za Chocní výrazně zpomalit. Řada cestujících si však chválí výhled do přírody, která nabízí zejména na podzim překrásné pestrobarevné scenérie. I proto je tento úsek častým cílem fotografů. O zážitky ale patrně cestující přijdou, jelikož trať by měla vést několika tunely. Kdy k napřímení koridoru dojde, je ale stále nejasné.

24. 02. 2015 Bohumínský Bonatrans chce rozšířit výrobu dvojkolí, přijme i nové lidi

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/bohuminsky-bonatrans-chce-rozsirit-vyrobu-dvojkoli-prijme-i-nove-lidi-1m7-/ostrava-zpravy.aspx?c=A150224_2142232_ostrava-zpravy_jog)

Ještě větší podíl na evropském trhu se železničními dvojkolými chce získat bohumínská firma Bonatrans. Chystá proto stavbu nové haly a téměř ztrojnásobení výroby. Více než stovka lidí by mohla do čtyř let najít práci na nové výrobní lince bohumínské společnosti Bonatrans. Ta by měla v plném provozu dosáhnout výrobní kapacity 350 tisíc dvojkolí ročně, což znamená téměř ztrojnásobení současné výroby. Vyplývá to z údajů zveřejněných ve studii vlivu stavby na životní prostředí EIA, kterou firma vypracovala. „Projekt řeší výstavbu nové výrobní linky kol o projektované výrobní kapacitě 350 tisíc kusů kol za rok pro navýšení výrobní kapacity závodu na konečnou kapacitu 542 tisíc kusů,“ popisuje záměr majitelů společnosti Bonatrans ve studii EIA její autor Alan Kašpar. Nová linka na výrobu železničních dvojkolí by měla nabíhat postupně. „Předpokládá se souběžný provoz stávající a nově budované linky kol, které by měly dosáhnout maximální kapacity výroby v roce 2024, kdy se předpokládá dosažení celé výrobní kapacity nové linky,“ rozepisuje autor studie další detaily plánované investice.

Pro Karvinsko i Ostravsko každé nové místo dobré

Se zahájením stavby tovární haly v bezprostřední blízkosti současné výroby bohumínská společnost počítá na začátku příštího roku, dokončení haly pak plánuje na konec roku 2019. Už v roce 2017 by ale firma chtěla na nové lince zaměstnat 51 lidí, o rok později by zde mělo nastoupit dalších 44 zaměstnanců. Celkem by zde v roce 2019 mělo pracovat 109 lidí. „Výroba v rámci nové linky bude nabíhat postupně od roku 2017,“ píše Alan Kašpar.

Plán výrazně rozšířit výrobu vítá například Vladana Piskořová z ostravského úřadu práce. „Každé nově vytvořené pracovní místo na Karvinsku je dobrá zpráva,“ kvituje zvýšení počtu zaměstnanců v souvislosti s rozšířením výroby. „Navíc k tomu má dojít v době, kdy budeme potřebovat každé nové pracovní místo za ta, která bude rušit společnost OKD. Je sice pravda, že na tato místa nebudou vždy vyřazení horníci moci nastoupit, ale vzhledem ke skutečnosti, že na Karvinsku je jeden z největších podílů nezaměstnaných na jedno pracovní místo, musíme každou takovou aktivitu vítat.“ V současnosti vyrábí Bonatrans železniční dvojkolí na lince postavené v roce 1966, která byla modernizovaná před deseti lety. Současná maximální výrobní kapacita této linky je 192 tisíc dvojkolí.

Firma nechce plány komentovat

Bonatrans patří mezi největší evropské výrobce ve svém oboru, železniční dvojkolí exportuje do více než sedmdesáti zemí po celém světě, včetně například Indie, Austrálie, USA nebo Kanady. Společnost nechce chystanou stavbu zatím nijak komentovat. „Vše potřebné lze zjistit z veřejných zdrojů, nebudu se k tomu více vyjadřovat,“ vzkázal ústy své asistentky generální ředitel bohumínské firmy Jakub Weimann. Společnost Bonatrans vznikla v roce 1999 oddělením od bohumínských ŽDB, v jejichž rámci byla železniční dvojkolí vyráběna od roku 1966.

24. 02. 2015 Bývalá vlečka přes řeku Bečvu ve Vsetíně se promění v cyklostezku

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/zeleznicni-most-u-vsetinske-nemocnice-se-zmeni-na-cyklostezku-p77-/zlin-zpravy.aspx?c=A150223_2141744_zlin-zpravy_ras)

Někdejší železniční most poblíž vsetínské nemocnice, po němž dříve vedla vlečka do areálu Zbrojovky, se promění na cyklostezku. Koleje z něj zmizely už před řadou let. Stavět by se mělo začít ještě letos. Poté, co most přešel do majetku města, přemýšlela radnice nad jeho využitím. Nakonec padla volba právě na cyklostezku. Cyklisté dosud využívali k překonání Vsetínské Bečvy lávku, která se táhne po jedné ze stran zmiňovaného mostu. Je ale velice úzká, navíc se po ní pohybují také chodci. „Mezi nimi se musejí proplétat lidé na kolech, což vedlo k častým kolizím a úrazům,“ uvedl vsetínský starosta Jiří Čunek. Toto nebezpečí díky novému povrchu mostu, na který se budou moci cyklisté vydat, zmizí. „Je reálné, že stavět by se mohlo začít už v létě,“ naznačil Michal Berg z opoziční Koalice pro otevřený Vsetín, která přeměnu vlečky na trasu pro cyklisty dlouhodobě prosazuje.

**Chystají i další cyklostezky**

Peníze na úpravu nevyužívaného mostu se radnici podařilo získat díky ušetření peněz na budování kanalizace na Hrbové. Do vzniku cyklostezky proto pošle přes dva miliony korun. Další finance se pokusí získat od Státního fondu dopravní infrastruktury. Pokud Vsetín na dotaci dosáhne, bude cyklotrasa z mostu pokračovat kolem polikliniky ke Štefáníkovu mostu. Zde se napojí na cyklostezku

Bečva, která dále směřuje k Panské zahradě. Na druhém břehu řeky pak povede asfaltový pruh k ulici Generála Klapálka. Odtud už se má na jaře začít stavět další více než tříkilometrová cyklostezka ke Zbrojovce. Má odlákat cyklisty z frekventované Jasenické ulice. Přestože dnes je na ní vyhrazený cyklistický pruh, cesta je hodně úzká. První cyklisté by se po tomto úseku, který doplní odpočívadla s dřevěným posezením, informační tabule, odpadkové koše a okrasná zeleň, měli projet už na podzim. V ulici Za Zastávkou navíc vznikne parkoviště se sedmi místy pro osobní auta.

24. 02. 2015 Zchátralé nádraží v Děčíně je na prodej, město by ho rádo za korunu (Děčín východ dolní nádraží)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/prodej-nadrazi-decin-vychod-dp0-/usti-zpravy.aspx?c=A150224_2142191_usti-zpravy_alh)



Kdysi honosná novorenesanční výpravní budova nádražní stanice Děčín východ chátrá. České dráhy pro ni nemají využití, a chtějí ji proto prodat. Cenu však zatím nezveřejnily. Proto není ani jasné, zda o ni bude zájem a podaří se ji zachránit. Město by ji převzalo jedině za symbolickou částku. „České dráhy by budovu prodávaly za velké peníze, ale existuje možnost, že by ji převedly do majetku města za jednu korunu s podmínkou, že ji město nesmí deset let prodat. Toho by mohlo město využít. Máme naplánované sezení s obyvateli Děčína. Budeme s kolegy chtít slyšet, co by lidé v objektu rádi měli,“ řekl děčínský zastupitel Vojtěch Ryvola, který se o osud nádraží zajímá. Ryvola chce uspořádat anketu, z níž by vzešlo pět nejlepších návrhů. O těch by pak lidé hlasovali. „Návrh s nejvíce hlasy bychom se snažili zrealizovat za pomoci soukromých investorů a dotací,“ poznamenal Ryvola. Městskou kasu by díky tomu rekonstrukce památkově chráněné budovy vůbec nemusela finančně zatížit. Některé návrhy už padají na sociálních sítích. Lidé touží po železničním muzeu, výstavních sáních nebo víceúčelovém zařízení, třeba pro konání kulturních akcí. „Nebráníme se ničemu,“ říká Ryvola. S Ryvolovou aktivitou souhlasí i děčínská primátorka Marie Blažková. „Rádi bychom nádraží pomohli, ale město se teď musí postarat o současný majetek. Městská pokladna není v nejlepší kondici a na rekonstrukci nádraží bychom si bez cizí pomoci netroufli. Soukromý investor, případně dotace by byly tím nejlepším,“ podotkla Blažková.

Dráhy za korunu neprodávají

Jenže České dráhy ještě nikdy žádný majetek za korunu neprodaly a zatím ani prodávat nechtějí. „Cítíme snahu města Děčína pro nádraží něco udělat, ale žádné jednání o prodeji za korunu zatím neproběhlo,“ uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Každý prodej totiž musí schválit dozorčí rada a mluvčí nechtěla předjímat, zda by převod za jedinou korunu schválila. „Vyloučit to samozřejmě nemohu, ale ještě se tak nikdy nestalo,“ řekla jen. Výpravní budovu stanice Děčín východ postavila jako pohraniční přechodovou stanicí Rakouská severozápadní dráha v sedmdesátých letech 19. století. Stanice ležela na trase spojující Vídeň se Saskem a Berlínem. „K tomu účelu byla budova také dimenzována, vystavěly se kanceláře pohraničního železničního, policejního a celního úřadu, odbavovací prostory a podobně. V současnosti však budova už tomuto účelu neslouží, přes tuto část stanice není vedena žádná osobní doprava, mimo bytové části je budova prázdná a již dlouhodobě nevyužitá,“ poznamenala Pistoriusová.

Děčín východ

Reprezentativní výpravní budovu postavila roku 1873 Rakouská severozápadní dráha. Děčín byl hlavní pohraniční stanicí na trati z Vídně přes Znojmo, Jihlavu, Kolín a Lysou nad Labem. Mezinárodní osobní doprava na této trati po roce 1945 postupně ustala a budovy osiřely. Uvažovalo se sice o možnosti umístit zde železniční oddělení Národního technického muzea, záměr byl ale zamítnut. Novorenesanční staniční budova Děčín východ byla v roce 1958 zapsána na seznam památek.

24. 02. 2015 USA očekávají ročně deset havárií vlaků s ropou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/usa-ocekavaji-rocne-deset-havarii-vlaku-s-ropou-1166037>)

Stovky lidských životů a čtyři miliardy dolarů ztrát si může v následujících letech vyžádat přeprava velkého množství ropy a etanolu po železnici na dlouhé vzdálenosti po celých Spojených státech. Odhaduje to analýza amerického ministerstva dopravy, již citovala agentura AP. Ministerstvo počítá se zhruba deseti velkými železničními neštěstími tohoto druhu ročně – pokud ovšem nebudou vytvořeny nové předpisy. Analýza byla hotová již v červenci minulého roku, ale z důvodů, které znají

pouze washingtonští insideři, se úřad rozhodl o výsledcích svého bádání veřejnost neinformovat. Na publikaci došlo až poté, co v pondělí ve státě Západní Virginie vykolejil vlak s nákladem surové ropy a následný požár donutil stovky tamních rodin k evakuaci. Pondělní neštěstí bylo dosud posledním z řady podobných událostí. Z vysokých funkcí na ministerstvu dopravy zazněly hlasy volající rázně po odolnějších železničních cisternách, účinnějších brzdných systémech a dalších bezpečnostních opatřeních. Nic z toho ovšem nevysvětluje osmiměsíční prodlevu mezi vyhotovením analýzy a jejím zveřejněním.

Potřebujeme nové předpisy

„Ve světle pondělního neštěstí je zřejmé, proč potřebujeme postupovat při zavádění nových předpisů co nejrychleji,“ řekl šéf odboru bezpečnosti rizikových materiálů, ropovodů a plynovodů washingtonského ministerstva obrany Tim Butters, aniž by naznačil, proč tedy jeho úřad výsledky tak důležité analýzy téměř tři čtvrtě roku tajil. Objem hořlavých látek převážených po železnici za posledních deset let prudce vzrostl, především následkem intenzivní těžby ropy v Severní Dakotě a Montaně. Agentura AP neuvedla, kolik takových materiálů převezly americké železnice v roce 2005, ale ministerstvo dopravy podle ní očekává, že letos se po kolejích přepraví 900 tisíc cisteren naplněných etanolem nebo ropou. Každý z nich pojme necelých 110 tisíc litrů hořlavé kapaliny. Na letošní rok předpovídá ministerská analýza 15 vážných případů vykolejení. V roce 2034, budou-li v mezidobí postupně zaváděna zmíněná bezpečnostní opatření, by měl počet takových neštěstí klesnout na pět ročně. Celkové škody by se mohly pohybovat mezi čtyřmi a 4,5 miliardami dolarů.

24. 02. 2015 V Kalifornii po srážce s kamionem vykolejil vlak, desítky zraněných (Oxnard)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/kamion-vlak-kalifornie-0bx-zahranicni.aspx?c=A150224_172822_zahranicni_aha)

Nejméně třicet lidí bylo zraněno při srážce příměstského vlaku s kamionem v Kalifornii. Vlak narazil do nákladního vozu, přičemž vykolejily nejméně čtyři vagony. Čtyři zranění jsou v kritickém stavu. Řidiče kamionu, který se pokusil utéct, zadržela podle CNN policie. K nehodě došlo v ranní dopravní špičce u města Oxnard ležícího okolo 100 kilometrů severozápadně od Los Angeles, kam mířil vlak společnosti Metrolina s lidmi cestujícími do práce. Vlak jel rychlostí přes 125 kilometrů v hodině, když strojvedoucí na relativně velkou vzdálenost spatřil hořící kamion na kolejích. Přestože okamžitě aktivoval nouzovou brzdu, nepodařilo se srážce předejít.



Ve vlaku bylo podle listu Los Angeles Times 51 cestujících, z nichž bylo 28 odvezeno do nemocnice se zraněními hlavy, páteře či zlomenými končetinami. Čtyři z nich jsou v kritickém stavu, ostatní nejsou v ohrožení života. Na místo dorazili hasiči, k požáru však po srážce nedošlo. Letecké záběry ukazují tři vagony, které leží převrácené mimo koleje. Čtvrtý vykolejený vagon zůstal stát, stejně jako lokomotiva. Podle policejního zdroje stanice ABC News se řidič kamionu po nehodě snažil uprchnout, policie jej však několik kilometrů od místa nehody dopadla.

26. 02. 2015 Konec odříkání, SŽDC dokončí elektrizaci litvínovské trati (trať č. 134)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/302938-konec-odrikani-szdc-dokonci-elektrizaci-litvinovske-trati/>)

Do dvou let chce Správa železniční dopravní cesty zahájit modernizaci trati mezi Teplicemi a Litvínovem. Při ní dokončí elektrizaci celého úseku, díky které bude možné zavést přímé vlaky z Litvínova do krajského města. Litvínovská železnice také výrazně zrychlí. Již půl století vede trolej téměř nad celou trať z Teplic do Litvínova. Protože však končí zhruba kilometr před litvínovským nádražím v Louce, elektrické osobní vlaky se do pětadvacetitisícového města nedostanou a cestující, kteří vlakem dojíždějí z Litvínova do Ústí nad Labem, musí přestupovat z motoráku do elektrického vlaku – buď v Louce, kde trolej začíná, popř. v Oldřichově či Teplicích. Změnit by se to mělo po roce 2018, kdy má skončit modernizace teplicko-litvínovské trati. Informace o projektu vložila nyní Správa železniční dopravní cesty do systému EIA.

Rekonstrukcí má projít celá trať z Teplic do Litvínova, resp. od Oldřichova, kde odbočuje od hlavní ústecko-mostecké trati. Kromě elektrizace zbývajících úseku z Louky do Litvínova projde trať také celkovou modernizací – rekonstrukcí železničního svršku a spodku, která umožní zrychlit na 100 km/h, tj. dvojnásobek oproti současnému stavu, a rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení, díky které bude

možné zavést dálkové řízení dopravy. "Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících ve stanicích a zastávkách," očekává SŽDC.

Modernizaci, která bude stát desítky milionů, dlouhodobě požadoval a očekával Ústecký kraj i České dráhy, které v regionu zajišťují osobní dopravu. Dráhy dokonce o přímém spojení do Litvínova hovořily v souvislosti s nákupem nových elektrických jednotek v posledních letech. SŽDC však s investicí váhala, nebylo jisté, zda se jí vyplatí. Kraj a dráhy nakonec zvolily šalamounské řešení, posilové elektrické vlaky v pracovní dny směrem na Litvínov opravdu jezdí, ale končí v Louce, litvínovští cestující se tak přestupu stejně nevyhnou. Většinou však musí přestupovat již v Teplicích či Oldřichově. V minulosti krátkodobě provozoval přímé spoje z Ústí nad Labem do Litvínova dopravce Regiojet v rámci svých prezentačních jízd v průběhu roku 2010. Na celou trasu nasadil dieselovou jednotku. Ústecký kraj ale nechtěl u drah objednat obdobné spojení, krajská mluvčí tehdy uvedla, že postačuje spojení s přestupem na přípojný vlak v Teplicích.

26. 02. 2015 Indie investuje obří sumy do železnice, chytit se mohou i české firmy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/indie-investuje-obri-sumy-do-zeleznice-chytit-se-mohou-i-ceske-firmy-1167081>)

V příštích pěti letech hodlá Indie investovat 137 miliard dolarů (3,36 bilionu Kč) do chátrající železniční sítě. Plány dnes představila vláda, jejíž premiér Naréndra Módí usiluje o vybudování infrastruktury potřebné k nastartování hospodářského růstu. Obnova železnice může nabídnout příležitosti i pro české firmy, které už loni uzavřely s Indickými drahami strategické partnerství. Země má čtvrtou největší železniční síť na světě, která denně přepraví 23 milionů cestujících. Indické dráhy jsou zároveň největším jednotlivým zaměstnavatelem v zemi a reforma železnic je proto politicky citlivým tématem. Minulé vlády se modernizaci vyhýbaly a dávaly místo toho přednost zajišťování levné přepravy a tvorbě míst. Nynější Módího vláda však příští rok zvýší investice o zhruba polovinu na víc než 16 miliard dolarů. V dalších letech by se vládní výdaje měly dál zvyšovat, pokud se má splnit pětiletý cíl. Ekonomové ale pochybují, jak se vládě podaří najít peníze, když musí držet na uzdě schodek veřejných financí. Indický ministr železnic Suréš Prabhu prohlásil, že potřebné prostředky získá od věřitelů, penzijních a dalších fondů, ale také lepším inkasováním peněz z drážního majetku. Privatizaci železnice ale nechystá. Prabhu rovněž zvýšil poplatky v nákladní železniční dopravě. Jízdenky v osobní dopravě prý ale nezdraží. Investice se zaměří na zlepšení a rozšíření stávajících železničních tras, které mnohdy fungují nad svou kapacitu.

O rostoucích investicích do železnice informoval server E15.cz již loni v září. Tehdy České dráhy a Asociace podniků českého železničního průmyslu jako první po nástupu nové vlády podepsaly dohodu o strategickém partnerství s Indickými drahami. „Díky strategickému partnerství mohou tuzemští exportéři získat lepší přístup k tendrům a vůbec veřejným zakázkám, které se v Indii vypisují,“ uvedl pro E15.cz velvyslanec v Indii Miloslav Stašek. Podle něj je potenciál pro české společnosti obrovský, navíc Indové znají kvalitu českých výrobků. 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.

Bídné vlaky

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. Dráhy také již odstartovaly budování koridorů, které umožní propojit megapole Dillí, Mumbai a Kolkatu vlaky jezdící 200kilometrovou rychlostí. Nyní nejlepší vlakové soupravy v zemi jezdí v průměru rychlostí 70 kilometrů v hodině. Železniční nehody nejsou v Indii ničím výjimečným a hygiena ve vlacích a na nástupištích je bídná. Indická vláda představí státní rozpočet na příští fiskální rok v sobotu. Očekává se, že premiér při té příležitosti představí i širší ekonomickou verzi, jejímiž hlavními body bude výstavba silnic, budování energetických kapacit a technologií nutných k tomu, aby se z třetí největší asijské ekonomiky stal jeden ze světových ekonomických lídrů.

Jeden z největších zaměstnavatelů na světě

Indické dráhy jsou jedním z největších železničních přepravních světů, 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

vládnou 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.

27. 02. 2015 Dráhy vyhrály soud o vydání dat RegioJetu, postup ministerstva byl chybný

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/drahy-vyhraly-soud-o-vydani-dat-regiojetu-postup-ministerstva-byl-chybný-1167141>)

Českým drahám se podařilo zvrátit vývoj v kauze citlivých obchodních čísel, které ministerstvo dopravy vydalo konkurenční firmě RegioJet. Městský soud v Praze v rozsudku z poloviny února označil postup ministerstva před více než dvěma lety za chybný a rozhodnutí o vydání čísel zrušil. To sice nemění nic na faktu, že obchodní čísla drah byla dávno zveřejněna, národnímu dopravci se tím ale otevírá cesta k vymáhání pokuty na ministerstvu dopravy. Ta může činit desítky milionů korun, vzniklé škody navíc mohou dráhy vyčíslit ještě na řádově více. Necelých třicet tisíc ministerstvo drahám zaplatí jako náklady na řízení.

Žádný jásos ale z kanceláří Českých drah nezní. Soud akciové společnosti s majitelem je citlivá věc a na obou stranách dávno stojí jiné figury než na začátku sporu. „České dráhy rozhodnutí soudu obdržely a aktuálně ho analyzují,“ uvedl bez dalšího komentáře mluvčí drah Radek Joklík. Otázkou náhrady škody se zatím nezabývá ani ministerstvo dopravy. „Zvážíme podání kasační stížnost proti rozhodnutí soudu,“ doplnil mluvčí úřadu Tomáš Neřold. Kasační stížnost může směřovat k Nejvyššímu správnímu soudu. Jenže právě díky němu jsou nyní dráhy na koni. Městský soud totiž původně dal za pravdu ministerstvu, názor změnil až na základě závěrů Nejvyššího správního soudu.

Cesta k vymáhání škod na ministerstvu

Celou kauzu se zveřejněním důvěrných údajů rozdmýchal majitel RegioJetu Radim Jančura, když svou žádost v roce 2011 opřel o zákon o svobodném přístupu k informacím. Podnikatel chtěl získat čísla o nákladech ČD a státních dotacích podle jednotlivých tratí za rok 2010. Nejprve s požadavkem neuspěl, podal proto rozklad a tehdejší ministr Pavel Dobeš mu data následně vydal na základě doporučení rozkladové komise. Aktuální soudní výrok nelze vyložit v tom smyslu, že ministerstvo dopravy obecně nemá právo čísla vydávat. Dráhy ale napadly skutečnost, že je ministerstvo zcela obešlo a nezeptalo se jich na názor. To je podle soudu nepřijatelné, neboť u dopravce mohlo být v sázce obchodní tajemství. Přesně tím dráhy od začátku argumentují a dokládají to smlouvou s ministerstvem z roku 2009. RegioJet, který byl u soudu přítomen jako takzvaná osoba zúčastněná, postup ministerstva hájí. „Závěr soudu je velmi formalistický. Ministerstvo dopravy v době poskytnutí informací vědělo, že ČD tyto informace za své obchodní tajemství označují, avšak správně provedlo vlastní zhodnocení situace a dalo přednost právu veřejnosti na kontrolu hospodaření s veřejnými prostředky,“ sdělila serveru E15.cz právní zástupkyně RegioJetu Markéta Jančurová.

Dopravní schizofrenie

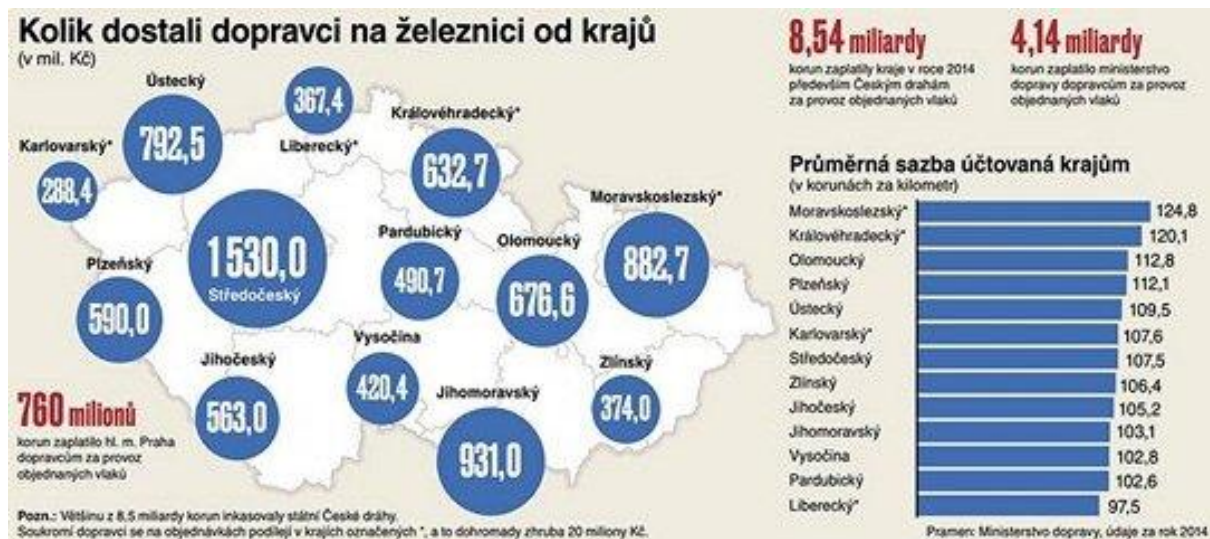
Ministr dopravy Dan Ťok a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek pikantní soudní spor o čísla zdědili po svých předchůdcích. Žalobu dráhy podávaly ještě za Petra Žaludy, kterého postup ministerstva notně rozčílil. Dráhy nepředvádějí okázalý vítězný tanec, neboť Krtkova pozice je vratká a jeho osud drží v rukou ministr. Celá věc dobře ilustruje schizofrenii v rezortu. Dráhy žalují ministerstvo dopravy jako nezávislý správní úřad, zároveň se ho ale musejí bát jako majitele. Pokud ale chtějí jednat dle zákona s péčí řádného hospodáře, nemohou konat jinak.

28. 02. 2015 Kraje otálí s tendry. Místo nich prodlužují smlouvy s Českými drahami

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kraje-nehceji-tendrovat-regionalni-vlaky-fj3-eko-doprava.aspx?c=A150225_2142305_eko-doprava_fih)

České dráhy (ČD) začaly přesvědčovat kraje, od nichž každým rokem dostávají přes osm miliard korun, že tendry na provozovatele regionálních vlaků jsou zbytečné. Zatím se jim to daří. Kraje buď smlouvy prodlužují, nebo otálejí s vypisováním veřejných soutěží na provozování vlaků. Za pár let jim tak nezbude nic jiného než smlouvy prodloužit bez soutěže právě s Českými drahami. Není divu, že se ČD snaží. Krajské peníze tvoří téměř polovinu všech příjmů, jimiž státní podnik disponuje. A to včetně jízdného. Českým drahám sice smlouva uzavřená s kraji narychlo v roce 2009 končí až v roce 2019, ale už teď se snaží vyjednat její prodloužení o dalších pět let. A to se nelíbí hlavně soukromým dopravcům. „Krajům trpělivě vysvětlujeme, že v prosinci 2019 pro ně svět nekončí, protože stávající smlouvy lze prodloužit minimálně o pět let,“ řekl v odborářském týdeníku Obzor náměstek generálního

ředitele Michal Štěpán. MF DNES oslovila s dotazem na budoucnost železnice po roce 2019 všechny kraje. K soutěžím se aktivně staví pouze tři: Jihočeský, Plzeňský a Liberecký. V ostatních krajích analyzují či diskutují. Některé kraje už smlouvy prodloužily, třeba Moravskoslezský a Karlovarský. Ne však na zajištění všech tras, pouze pro provoz na tratích, kam České dráhy nasadily moderní vozidla. Další kraje podpis zvažují. „České dráhy tento požadavek vznesly, ale v současné době čekáme s rozhodnutím o smluvních závazcích na vyjádření antimonopolního úřadu,“ řekl Ivan Študlar, poradce jihočeského hejtmána. Také v tomto případě by se prodloužení týkalo jen tratí s novými vlaky.



Soutěže přinášejí úspory

V praxi je nicméně jisté, že do roku 2019 se nestihnou objednávky na vlaky znovu vysoutěžít, takže bude pokračovat rozdělování peněz bez soutěží. „Ten, kdo bude chtít nového dopravce po roce 2019, musí již připravovat podklady,“ říká náměstek hejtmána Vysočiny Libor Joukl. „V Kraji Vysočina není v současné chvíli rozhodnuto. Smlouva nám umožňuje prodloužení stávající smlouvy o pět let,“ dodal Joukl. Váhání krajů je o to podivnější, že soutěžení prokazatelně přináší krajům úspory. Liberecký kraj se díky tendrům dostal na nejnižší cenu za kilometr v České republice a zároveň získal moderní vlaky, které k železnici přitáhly nové cestující. „Kraje opět hodlají veřejné prostředky vydávat za něco, kde si pomocí soutěže neověřily, zda za požadovaný rozsah a kvalitu platí odpovídající cenu. Nepomáhají deklarace dopravců o zájmu soutěžit. Hledají se způsoby, jak obejít evropskou legislativu, zavírají se oči před příklady ze zahraničí,“ říká Jan Paroubek ze společnosti National Express. „Zastupitelé jsou povinni chovat se hospodárně, zde mají šanci ušetřit stovky milionů korun a opravit silnice a parky, stačí když nepodlehnu účelové lobby státních drah jako v roce 2009 a vypíšu tendry,“ komentoval situaci Leoš Novotný z LEO Express. Proti soutěžím vystupují železniční odboráři. Prodlužování smluv má navíc politický rozměr: od loňského roku sedí v představenstvu Českých drah Ludvík Urban, který je současně členem ČSSD. Kraje mají přitom většinou sociálnědemokratické vlády.

Na povinnost krajů soutěžit provoz vlaků po roce 2019 panují různé názory. Podle některých výkladů se soutěžit musí, podle jiných ne. „Krajům v současné době z legislativního hlediska nic nebrání v prodlužování smluv bez zadávacích řízení, tato změna se má objevit až v liberalizačním balíčku za několik let. Z hlediska hospodářské soutěže by bylo výrazně přínosnější, pokud by se o tratě soutěžilo, protože by to mohlo cestujícím přinést kvalitnější služby za stejnou nebo výhodnější cenu,“ říká šéf Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Rafaj. Se soutěžemi počítá i ministerstvo dopravy, které ročně posílá Českým drahám čtyři miliardy na rychlíky. První soutěž na rychlíky Plzeň – Most už vypsalo, další dvě hodlá vyhlásit během několika měsíců. Velká část kontraktu ale zůstane po roce 2019 také bez soutěže.