

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2010

OBSAH

01. 05. 2010	POSÁZAVSKÝ PACIFIK ZŮSTÁVÁ SYMBOLEM STARÝCH LOKÁLEK	4
01. 05. 2010	DRÁHY ODŠKODŮJÍ ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ – ALE ZATÍM JEN MEZISTÁTNÍCH	6
02. 05. 2010	ŽLUTÝM VLAKŮM MUSELY NA KOZÍ DRÁZE NA ÚSTECKU POMÁHAT AUTOBUSY	6
03. 05. 2010	NA OLOMOUCKU BUDE REGIOJET PŘÍMO KONKUROVAT ČD (17. – 21. 5. 2010, OLOMOUC – SENICE NA HANĚ)	7
04. 05. 2010	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY ELEKTRIZACE TRATI ZÁBŘEH – ŠUMPERK	7
04. 05. 2010	ČD SVEZLY CESTUJÍCÍ VE VLAKU, KTERÝ CHTĚJÍ KOUPIŤ (REGIO-SHUTTLE)	8
04. 05. 2010	ČÁST VLAKŮ POLSKÉHO REGIONÁLNÍHO DOPRAVCE NEJEZDÍ	9
05. 05. 2010	DRAHÁM PODRAŽIL ÚKLID VLAKŮ, VAGONY MAJÍ BÝT ČISTŠÍ	10
05. 05. 2010	ČESKÉ DRÁHY MOHOU DOSTAT ZA TRAŤOVOU STROJNÍ SPOLEČNOST 600 MILIONŮ KORUN	10
06. 05. 2010	POCHOD PRAHA – PRČICE (15. 5. 2010, REGIONET STŘEDOČESKÝ/PRČICE ZA 100 KČ)	11
06. 05. 2010	ČD CARGO PŘEPRAVILO V PRVNÍM ČTVRTLETÍ O 8 % VÍCE ZBOŽÍ NEŽ LONI	12
06. 05. 2010	ŽELEZNIČÁŘI SIMULOVALI SRÁŽKU S AUTEM	14
06. 05. 2010	SŽDC PŘEDSTAVILA BRNĚNSKOU MYČKU VAGONŮ	14
07. 05. 2010	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ ČÍSLO 3 V ŽELEZNIČNÍ STANICI KLATOVY DOKONČENA	14
07. 05. 2010	JANČURA: OLOMOUCKÝ KRAJ LHAL O SMLouvĚ S ČD	15
07. 05. 2010	NĚKTERÉ VLAKY V POLSKU STÁLE NEJEZDÍ	15
10. 05. 2010	PENDOLINA UJELA JIŽ 10 MILIONŮ KILOMETRŮ	15
10. 05. 2010	NOVÁ LOKOMOTIVA ŠKODA OPUSTÍ NA KONCI KVĚTNA ZKUŠEBNÍ OKRUH (109 E)	16
11. 05. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZREVITALIZUJÍ 110 RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ A NAVÍC ZMODERNIZUJÍ 21 RESTAURAČNÍCH VOZŮ	16
11. 05. 2010	ČD POSLALY PROTI REGIOJETU NOVÉ PANTOGRAFY I MOTORÁK	17
12. 05. 2010	TELIČKA STAVÍ ŽELEZNICI, SPOJÍ VARŠAVU S TALLINEM (RAIL BALTICA)	17
12. 05. 2010	EKONOMICKÁ OPATŘENÍ MANAGEMENTU ZAFUNGOVALA ČD HOSPODAŘÍ SE ZISKEM	18
12. 05. 2010	ČD CARGO HODLÁ DOSÁHNOUT ÚSPOR VE SPOTŘEBĚ ELEKTRICKÉ ENERGIE	19
12. 05. 2010	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ OPTIMALIZACE TRATI BYSTRICE NAD OLŠÍ – ČESKÝ TĚŠÍN	20
13. 05. 2010	KOLAUDAČNÍ ROZHODNUTÍ: OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU BŘECLAV – STÁTNÍ HRANICE ČR/SR	21
13. 05. 2010	PRAHA CHCE VÍCE PENĚZ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI	22
13. 05. 2010	OPRAVENÁ BUDOVA V HOLEŠOVĚ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM	22
13. 05. 2010	V SOBOTU NAPLNO ZAČÍNÁ SEZÓNA V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA, VYJEDOU PARNÍ VLAKY	22
14. 05. 2010	STÁT POŘÍDÍ MĚŘICÍ VOZY ZA PŮL MILIARDY. PRO RYCHLEJŠÍ TRATĚ, NEŽ MÁ	24

15. 05. 2010	POŽÁRNÍ POPLACH ZASTAVIL NA CHVÍLI VLAKY POD KANÁLEM LA MANCHE	25
16. 05. 2010	SOUTĚŽ O RYCHLÍKY NEJDŘÍVE PŘÍŠTÍ ROK, ZAČNE SE V OSTRAVĚ	25
17. 05. 2010	NA SEVERU MORAVY NEJEZDÍ VLAKY, UZAVŘENY JSOU I SILNICE.....	25
18. 05. 2010	JANČURA KOUPII DEVĚT LOKOMOTIV, OD BŘEZNA CHCE KONKUROVAT DRAHÁM (E 630 FNME / 163 ČD)	26
18. 05. 2010	NA MORAVĚ OPĚT ZÁPLAVY KOMPLIKUJÍ DOPRAVU	27
18. 05. 2010	VE ŽDÁRU NAD SÁZAVOU SE BUDE MODERNIZOVAT NÁDRAŽÍ.....	27
18. 05. 2010	ŘEDITEL SŽDC BY CHTĚL ZRUŠIT NEVYTÍŽENÉ LOKÁLKY	27
19. 05. 2010	NOVÉ NÁDRAŽÍ V PODOBĚ SEDMIPATROVÉHO „BROUKA“ PROVĚŘÍ PREMIÉR (BRNO).....	28
19. 05. 2010	SEVEROMORAVSKÉ SILNICE SE OTEVÍRAJÍ, TRAŤ DO OSTRAVY JE ZCELA PRŮJEZDNÁ.....	29
19. 05. 2010	PRAHA PŘIPRAVUJE NÁHRADNÍ VLAKOVOU DOPRAVU DO ŘEP (PRAHA-SMÍCHOV – PRAHA-ZLIČÍN).....	29
19. 05. 2010	DÁLNICE, NÁDRAŽÍ, MOSTY. PODÍVEJTE SE, KDO SI TO ROZDÁ V SOUTĚŽI O DOPRAVNÍ STAVBU ROKU 2009	29
20. 05. 2010	VŠECHNY JANČUROVY ZISKY SPOLKL NÁKUP LOKOMOTIV. A MUSELY POMOCT I BANKY	30
20. 05. 2010	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – NEMANICE I.....	30
20. 05. 2010	PRVNÍ ETAPA REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO UZLU BŘECLAV DOKONČENA	32
21. 05. 2010	NA ZÁPADOČESKOU TRAŤ SE SESUNUL SVAH, PROVOZ ZŮSTANE PŘERUŠEN DÉLE (BLATNO U JESENICE – ŽIHLE).....	33
21. 05. 2010	ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU PŘINESE ELEKTRICKÉ VLAKY DO VELENIC I REGIOJET DO DOMAŽLIC	33
21. 05. 2010	VLAKEM ZE ŠUMPERKA DO OLOMOUCE A ZPĚT ZA 10 KČ (25. KVĚTNA 2010)	34
21. 05. 2010	ŽLUTÉ VLAKY BUDOU DVA TÝDNY BRÁZDIT OKOLÍ BRNA (SKALICE NAD SVITAVOU – BRNO – ŠAKVICE)	35
22. 05. 2010	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ MILIARDOVÉ PŮJČKY NA NOVÉ VLAKY, MINISTERSTVU SE TO NELÍBÍ	35
23. 05. 2010	SESUVY PŮDY SMETLY NA VÝCHODĚ ČÍNY VLAK: 19 MRTVÝCH	36
24. 05. 2010	VLAKY Z PRAHY NEJEZDILY, U VRŠOVIC SPADLA TROLEJ	36
24. 05. 2010	SŽDC ZREKONSTRUUJE TRAŤ PARDUBICE – CHRUDIM I ORLICKOÚSTECKÉ NÁDRAŽÍ.....	37
25. 05. 2010	PRAŽSKÝ DEN DĚTÍ S ČD: PARNÍ VLAKY, VYHLÍDKOVÉ JÍZDY NA „MOST INTELIGENCE“ A TRENAŽER PENDOLINA	37
25. 05. 2010	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY BRNO – 1. ČÁST ODSTAVNÉHO NÁDRAŽÍ, I. ETAPA.....	38
25. 05. 2010	LOKOMOTIVA ŠKODA 109E VYJELA NA TRAŤ	40
25. 05. 2010	DEN VEŘEJNÉ DOPRAVY – 10 LET EGRONETU (29. KVĚTNA 2010)	40
26. 05. 2010	ČESKÉ KRAJE NECHTĚJÍ "ŽLUTÉ VLAKY", JANČURA SI BUDE STĚŽOVAT V BRUSELU	41
26. 05. 2010	NÁHRADNÍ VLAKOVÁ DOPRAVA BĚHEM TRAMVAJOVÉ VÝLUKY DO ŘEP (PRAHA-SMÍCHOV – PRAHA-ZLIČÍN).....	42
26. 05. 2010	ČD KOUPIÍ NOVÉ VLAKY PRO KARLOVARSKÝ A ÚSTECKÝ KRAJ.....	42

26. 05. 2010	PŘISPĚJTE NA OPRAVU TRATI LIBEREC – ŽITAVA, ŽÁDAJÍ POLÁCI SOUSEDNÍ ZEMĚ	43
27. 05. 2010	DRÁHY PŘED VOLBAMI ORANŽOVÍ, DO VEDENÍ PŘIŠLI LIDÉ Z ČSSD.....	43
27. 05. 2010	V POLSKU OD ČERVNA UBUDE VLAKŮ	44
27. 05. 2010	KARLOVY VARY MOŽNÁ BUDOU MÍT NOVÉ NÁDRAŽÍ UŽ PŘÍŠTÍ ROK	45
27. 05. 2010	STUDENT AGENCY SI STĚŽUJE V BRUSELU, KRAJE MOHOU PŘIJÍT O MILIARDU	45
27. 05. 2010	V ČESKU JSOU TISÍCE Odstavených a nepoužívaných vagonů	46
28. 05. 2010	NOVÝ VLAK OD ŠKODY SE PŘEDSTAVIL SLOVÁKŮM (671 ZSSK)	46
28. 05. 2010	PŘI NEHODĚ VLAKU V INDII 71 MRTVÝCH, MAOISTÉ VYTRHALI KOLEJE	46
28. 05. 2010	ŠPANĚLŠTÍ ŽELEZNIČÁŘI NEVYJEDOU NA PROTEST PROTI VLÁDNÍM ÚSPORÁM	47
29. 05. 2010	SRÁŽKA VLAKŮ V INDII SI ZATÍM VYŽÁDALA 110 MRTVÝCH	48
29. 05. 2010	JÍZDNÍ ŘÁD SE NA SLOVENSKU ZMĚNÍ POUZE MINIMÁLNĚ	48

01. 05. 2010 Posázavský pacifik zůstává symbolem starých lokálek

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/86882-posazavsky-pacifik-zustava-symbolem-starych-lokalek/>)

Možná nejznámější železniční trať v Česku je Posázavský pacifik, který se vine nad Vltavou a poté nad Sázavou a prochází chatafskými koloniemi a trampskými osadami. V létě mávají na projíždějící modré "patráky" i malé červené "Krabičky" stovky vodáků. Dolní část Posázavského pacifiku, která je dnes v jízdním řádu vedena jako trať 210, se otevřela 1. května 1900 a propojila tak dva dosud oddělené úseky z Prahy do Vraného nad Vltavou (resp. Skochovic, kde odbočuje starší trať do Dobříše) a z Čerčan do Prosečnice.

Dráha vznikala skoro 30 let

Prastarým základem dnešního symbolu železniční romantiky byla vlečka. V 80. letech 19. století vznikla trať z vršovického nádraží přes Braník do modřanského cukrovaru. Již v roce 1882 ale po ní začaly jezdit i osobní vlaky, kterými se jezdili Pražané rekreovat za město. Na počátku 90. let byl schválen zákon o státní podpoře lokálních drah menšího významu, který stál u počátku vzniku řady vedlejších tratí. Netrpělivě na něj čekalo i střední Povltaví a Posázaví. Záhy začala vznikat trať odbočující v Čerčanech od Dráhy císaře Františka Josefa (Praha – Gmünd) a stavba rychle došla přes Týnec nad Sázavou k Jílovému. Projektanti co nejvíce respektovali složitý terén, takže se trať většinou vine údolím Sázavy a je na české poměry neobvykle klikatá. Přesto při stavbě vznikla řada sporů, kudy koleje vést a probíhaly různé tahanice mezi radnicemi jednotlivých měst. Jedním z výsledků je poloha jílovského nádraží, které je vzdáleno přes kilometr od města. Přesto to byl na konci 19. století pro Jílové úspěch, původně se totiž měla dráha městu ještě výrazněji vyhnout. První úsek trati byl otevřen v lednu 1897 a prozatím končil ještě před Jílovým v Požárech (Prosečnici), protože pro další stavbu bylo nutné vyřešit řadu problémů.

Téměř současně začalo vznikat prodloužení modřanské trati, která pokračovala přes Zbraslav do Vraného nad Vltavou a dále přes Mníšek pod Brdy do Dobříše. První vlak do konečné stanice dorazil v září 1897. Stavba propojení Skochovic a Požárů trvala další tři roky. Nebyla jednoduchá, protože trať se u Jílového musela odchýlit od sázavského břehu, o to je však zajímavější. Aby bylo možné trasu přiblížit k Jílovému a zároveň docela nezmizela ze sousedního Kamenného Přívozu, bylo nutné vybudovat řadu tunelů, vysoké násypy a především jeden z klenotů české železnice – viadukt Žampach. První vlak projel tímto kouzelným úsekem 1. května 1900. Na trať z Prahy do Čerčan navazuje tzv. horní Posázavský pacifik, který se začal stavět později. První vlak po něm projel v roce 1901, kdy trať vedla z Čerčan do Kácova, celá trať z Čerčan do Světlé nad Sázavou byla hotova v roce 1903.

Na Posázavský pacifik jezdily davy

Ačkoli byla trať, která si postupem let získala přezdívku Posázavský pacifik, vytvořena jako relativně levná lokálka, od počátku se na nádražích hrnuly do vlaků davy lidí – kromě těch, kteří dojížděli za prací, to byli nedělní výletníci z Prahy. A tak se vlaky postupně prodlužovaly, až na ně už nestačily původní malé lokomotivy "Kafemlejny" ani silnější "Malí bejčci". Během druhé světové války se podél trati soustředila válečná výroba, v dílny se proměnily i některé tunely. Tehdy se také na trati objevily největší parní lokomotivy, které na koleje Posázavského pacifiku zavítaly – unifikované "Němky".

Po válce byla trať opět doménou tendrovek s dlouhými osobními vlaky, které ale s dalším prudkým růstem počtu cestujících začaly mít velký problém – vagonů už bylo tolik, že se nevešly do zastávek. Přecpanými malými dvounápravovými vozy "Rybáky" se přitom cestovalo, kde se dalo, třeba i na střeše. Nakonec se ČSD rozhodly na přelomu 50. a 60. let kvůli Posázavskému pacifiku pořídit velkokapacitní patrové vagony z východního Německa. Čtyřvozové nerozdělitelné soupravy s třinápravovými Jacobsonovými podvozky skutečně pojal cestující mnohem lépe než dosavadní dřevěné vagonky, jenomže idyla vydržela jenom asi deset let.

Pára zmizela v 70. letech

V 70. letech proběhla velká rekonstrukce celé trati z Prahy do Čerčan i Dobříše. Parní lokomotivy postupně mizely z československých tratí a tam, kde nebyla trolej, se objevovaly diesellové lokomotivy. Ty byly ale těžší, a tak bylo nutné lokálku upravit. Po dokončení rekonstrukce však začaly složité podvozky patrových souprav vypadávat z kolejí. Nakonec je dráhy stáhly a na trať se vrátili historické dřevěné vagonky. Opět nastaly problémy s kapacitou – tehdy již běžné čtyřnápravové vozy přitom kvůli prudkým obloukům na Posázavský pacifik za běžných okolností nesmějí. Nakonec ČSD pořídily ve druhé polovině 70. let nové patrové vagony, které již mají pevné dvounápravové podvozky a oproti běžným vozům disponují většími nárazníky. A tak se „modrá patra“ (na rozdíl od původních, která byla zelená) stala neodmyslitelnou součástí trati. Až do konce 90. let potom byla na Posázavském pacifiku

nejčastěji k vidění souprava tří nebo čtyř patrových vozů v čele s diesellovou lokomotivou "Bardotkou". Na méně vytižených spojích potom jezdilo až pět přípojných vozů k motorákům, které však rovněž vedla "Bardotka".

Léta chátrání odnesla až velká voda

Právě v 90. letech ale zvonila Posázavskému pacifiku hrana. Dopravní politika státu se soustředila na hlavní tratě, u lokálek se předpokládalo postupné rušení. Chátrala tak trať i vozidla. Modřanská zastávka na čerstvě otevřené přeložce, která uvolnila původní trasu pro stavbu tramvajové trati, vypadala již po několika letech značně zpustle. Počmáraná a neudržovaná vozidla vypadala, jako by je železničáři vypravili do kovošrotu a ne na osobní vlak. Posázavský pacifik těžce postihla povodeň v roce 2002, kdy se některé části trati ocitly pod vodou. Poté se ale situace začala trochu zlepšovat. Podařilo se najít peníze na rekonstrukci poškozených částí trati, nejstarší vagony se vyřadily a trať se podobně jako většina dalších lokálek stala doménou malých motoráků „kufrů“. Navíc byly čerčanská i dobříšská větev zahrnuty do Pražské integrované dopravy, čím se trochu zlepšila organizace provozu.

"Pacifik" zůstává symbolem železniční romantiky

Malé motoráky jsou na Posázavském pacifiku k vidění dodnes, v pracovní dny jezdí úplně na všech spojích – a cestující se do nich bez problému vejdou. Pouze o víkendech se v údolí Sázavy ozývá nezaměnitelné dunění "Bardotek", které v patrových vagonech vozí výletníky a vodáky. I sto let po svém dokončení zůstává trať ve své původní trase a desítky let služby za sebou mají i mnohá návestidla na trati. Cestující, kteří jezdili Posázavským pacifikem po jeho otevření, by svoji trať nejspíš stále poznali. Občas se ovšem hovoří o zastavení osobní dopravy nebo dokonce zrušení trati – zatím se to týká především starší dobříšské větve. Vzhledem k zájmu výletníků, nenapodobitelné atmosféře cestování Posázavským pacifikem a především špatné nenahraditelnosti mnoha úseku trati, se tak snad nestane. Bude ale legendární trať slavít další kulatá výročí v podobném stavu, v jakém ji znají generace cestujících, nebo se postupně promění třeba v tzv. vlakotramvajovou dráhu?

Projížďka Posázavským pacifikem

Trať začíná ve Vršovicích, většina vlaků ale jezdí už z hlavního nebo též Wilsonova nádraží v Praze. Hned po odjezdu z Vršovic nastává průjezd rájem železničářů. Trať se vine po přeložené estakádě nad Odstavným nádražím jih, kde stojí vagony připravené pro vlaky Euronight i běžné rychlíky, k vidění je pendolino i dřevěné vagony jezdící na historických vlcích. Poté, co vlak opustí nedaleké krčské nádraží, předjíždí tradiční kolony na souběžné Jižní spojce, ale záhy se od ní odkloní a vjíždí do branického nádraží. Dnes na něm zdaleka nečekají takové davy jako dříve, kdy se do Posázavy jezdilo výhradně vlakem nebo parníkem. Přízemní odbavovací budova je ale pořád stejná podobně jako sousední provozní budova, mezi nimiž vězí občerstvení. Na nádraží je většinou také odstaveno několik historických vagonů. Vlak pak přejezdí Modřanskou ulici a zároveň podjede známý Most inteligence a už se dostává na vltavský břeh.

Zprvu opět jede po přeložce z 80. let minulého století, po levé ruce jsou zbytky budov modřanské průmyslové zóny, jejímž centrem byla čokoládovna Orion. Teď ale zbývá už jenom několik prázdných budov a poslední zdi, které se nepodařilo strhnout. Tam, kde dříve vznikaly čokolády, vzniká teď nová obytná čtvrť. Za trochu strašidelnou betonovou modřanskou zastávkou už nejsou patrné stopy po továrně, v jejímž stínu se kdysi krčila oprýskaná budova modřanského nádraží. Dnes je jednou z nejvýraznějších staveb v okolí, ale vlaky tam už nezastavují, místo toho mají novou zastávku v Komofanech. Potom končí zástavba, následuje nový dálniční most a vlak přijíždí do Zbraslavi. Nádraží je na druhém břehu Vltavy než samotné město (respektive městská část, neboť Zbraslav je poslední stanice v Praze), a snad i proto na něm nebývá mnoho lidí. Následuje cesta k zastávce Jarov, pod níž hned zastavují i výletní lodě. Za zastávkou je přejezd a potom vlak vjíždí do nejdelšího tunelu Posázavského pacifiku pod vrchem Homole. Teď už jízdy nebývají tak dobrodružné, donedávna ale byla v tunelu omezena rychlost, což bylo ještě umocněno tím, že se ve vagonech často nesvítilo.

Za jarovským tunelem následuje Vrané nad Vltavou. Občas se na nádraží sjedou i tři vlaky, když se dva kříží a do třetího mohou přestoupit lidé, kteří přijeli od Prahy, ale nejedou na Čerčany, nýbrž na Dobříš. Hned za nádražím je nejstarší přehrada vltavské kaskády a vlak se potom řítí nad její nádrží, kde nechybějí skokánky pro vodní lyžaře a v létě se po ní prohánějí čluny. Tam, kde začíná vzduť vranské přehradě, je skochovická zastávka. Spíše ruinou je dnes stará dřevěná čekárna, naopak výstavná je sousední budova skochovické odbočky, kde se od čerčanské trati odděluje dobříšská větev, která vede po mostě a mizí v lesích na pravém břehu Vltavy. Následují dva tzv. skochovické tunely. Za okamžik vlak přijíždí do Davle, u níž se do Vltavy vlévá Sázava, a právě po jejím břehu trať pokračuje dál.

Za Davlí začíná nejkrásnější úsek dolního Posázavského pacifiku. Vlak začíná pozvolna stoupat. Měchenickou louku, kde tradičně končí vodácké výlety, a která je naproti zastávce Petrov u Prahy, již cestující sledují z nadhledu, ale vlak stoupá ještě výše. Občas jede hned vedle řeky, přitom je ale vysoko nad ní. Projíždí několika tunely a průseky ve skále přes Luka pod Medníkem až k viaduktu Žampach. Přejásný výhled na Sázavu se ale otevírá jenom na okamžik, potom vlak vjíždí do dalšího tunelu a na chvíli se od řeky vzdaluje. Stáčí se k jílovskému nádraží, jehož vznik byl pro město velkým vítězstvím, ačkoli je od centra vzdáleno přes kilometr. Za stanicí je dlouhý oblouk a trať se začíná pozvolna vracet k Sázavě. Za zastávkou Prosečnice je trať opět hned nad sázavským břehem, po kterém se dostává do nepřetržité zastavby Chrástu nad Sázavou a Týnce nad Sázavou.

Za týneckým nádražím je jediný most dolního Posázavského pacifiku, po kterém vlak přejíždí na levý sázavský břeh. Tentokrát trať neopisuje složitý říční tok a zkracuje si cestu přes zastávky Pecerady a Svárov do Poříčí nad Sázavou. Za městem podjíždí pražsko-budějovickou silnici a na okamžik se vrací k sázavskému břehu. Řeka za chvíli mizí vlevo a po chvíli se doleva stáčí i dráha. Vpravo jsou už vidět dvě koleje benešovské trati a lokomotiva vzápětí brzdí na obřím čerčanském nádraží. Odtud se mohou cestující rychle vrátit do Prahy po hlavní trati přes Hostivař, odjet na druhou stranu do Benešova a dál do Tábora nebo Českých Budějovic anebo přesednout na další motorák, který už čeká na kusé koleji a připravuje se k odjezdu po horním Posázavském pacifiku do Světlé nad Sázavou.

01. 05. 2010 Dráhy odškodňují za zpoždění vlaků – ale zatím jen mezistátních

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88602-drahy-odskodnuji-za-zpozdeni-vlaku-ale-zatim-jen-mezistatnich/>)

Za necelý půlrok platnosti celoevropské železniční Charty cestujícího musely České dráhy odškodnit desítky lidí, kteří cestovali zpožděným mezistátním vlakem. Zatímco ve vnitrostátní dopravě mají české železniční společnosti výjimku a nemusí platit cestujícím odškodné za zpoždění, v mezistátní dopravě neexistuje žádný pardon – část peněz musí dráhy vracet, pokud má vlak zpoždění přes hodinu a jízdenka stála více než 16 eur. "Za tři měsíce letošního roku jsme zaevidovali zhruba 200 žádostí, z toho zhruba 170 případů bylo oprávněných a vyplacených ze strany ČD. V deseti případech se jednalo o jízdní doklady ze zahraničí," shrnul dosavadní výsledky mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Cestující dostávají jako odškodné tzv. dobropis, za který mohou nakupovat jízdenky. Na požádání mohou dráhy vrátit peníze hotově, respektive na účet. Neúspěšné žádosti většinou souvisely s tím, že dráhy nemusí vracet peníze, pokud zpoždění nezavinily. "Nelze vztahovat problémy, které souvisí například s povětrnostními vlivy nebo nehodami nezpůsobenými železnicí," upozornil Šťáhlavský.

Na případné odškodnění za zpoždění ve vnitrostátní přepravě si tuzemští pasažéři budou muset ještě minimálně pět let počkat. Potom skončí výjimka, kterou loni na žádost ministerstva dopravy schválili poslanci. Zatím České dráhy nabízejí pouze náplast cestujícím v pendolinech, kterým vracejí 200 korun za místenku, má-li vlak zpoždění přes hodinu. Výjimka podobná té české platí v řadě evropských zemí, již od loňského léta ale odškodňují vnitrostátní cestující například němečtí dopravci.

Cestujícím, které přivezl mezistátní vlak do cíle se zpožděním větším než 60 minut a jejich jízdenka stála více než 16 eur, musí dopravce vrátit čtvrtinu z ceny jízdenky. Pokud je vlak zpožděn o více než 120 minut, musí dopravce vrátit polovinu peněz každému cestujícímu, jehož jízdenka stála alespoň 8 eur. O návrat peněz může cestující požádat do měsíce po skončení cesty. Žádost je možné podat buď u pokladny na nádraží nebo si ji stáhnout (<http://www.cd.cz/assets/mezinarodni-cestovani/jizdenka/reklamace/zadanka-odskodneni.pdf>) z webu ČD a zaslat na adresu Vídeňská 15, 772 11, Olomouc. K žádosti je potřeba přiložit jízdenky a místenky platné ve zpožděném vlaku (nebo potvrzení od průvodčího či z pokladny).

02. 05. 2010 Žlutým vlakům musely na Kozí dráze na Ústecku pomáhat autobusy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zlutym-vlakum-musely-na-kozi-draze-na-ustecku-pomahat-autobusy-pw2-eko-doprava.asp?c=A100502_121946_eko-doprava_cen)

Společnost RegioJet musela kvůli velkému zájmu cestujících nasadit na své reklamní jízdy, které organizuje na trati mezi Děčínem a Krupkou, i autobusy. Na rozdíl od minulého víkendu jezdí vlaky RegioJetu na čas. "Zájem lidí je opět obrovský, proto jezdí dva žluté autobusy Student Agency, které nabírají ty, co se nevejdou do vlaku," řekl obchodní ředitel RegioJet Jiří Schmidt. Dopravce tak získal navíc kapacitu celkem 126 sedaček. Ne všichni cestující ale takovou možnost vítají, protože přišli

právě kvůli svezení novým vlakem. "Věří, že třeba při zpáteční cestě se do vlaku dostanou," dodal Schmidt. Klienti si také stěžují, že například není ve voze už káva zdarma. "Lidí je tolik, že nám dochází voda do automatu," vysvětlil Schmidt.

Oproti předchozímu víkendů jezdí na Kozí dráze mezi Děčínem a Krupkou o polovinu méně spojů, než minulý víkend. Vlaky se už nekřížují. RegioJet vypravuje na trať dvě žluté soupravy Siemens Desiro Classic o celkové kapacitě 246 míst k sezení. Firma chce reklamními jízdami ukázat, jakými soupravami mohli lidé jezdit, kdyby kraje neuzavřely desetileté smlouvy s Českými drahami. Na severu Čech teď mají cestující možnost využívat moderních vlaků, kvůli reklamním jízdám RegioJetu nasadily na trať Děčín - Most lepší soupravy i České dráhy. RegioJet bude jezdit ještě příští týden mezi Litvínovem a Ústím nad Labem. Pak se přesouvají žluté vlaky na Hanou: nejprve budou jezdit z Olomouce do Uničova, pak do Senice.

03. 05. 2010 Na Olomoucku bude RegioJet přímo konkurovat ČD (17. – 21. 5. 2010, Olomouc – Senice na Hané)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88747-na-olomoucku-bude-regiojet-primo-konkurovat-cd/>)

Týden po skončení prezentačního provozu vlaků společnosti RegioJet v Ústeckém kraji začnou jeho motoráky Desiro jezdit na trati z Olomouce do Senice na Hané. Poprvé tak budou přímo konkurovat vlakům Českých drah, které provozují shodnou přímou linku. RegioJet zatím vozil cestující o víkendech po trati, kde běžné spoje nejezdí, v pracovní dny jsou jeho motoráky k vidění na trase, kde musí zákazníci ČD vystřídat dva vlaky. RegioJet bude jezdit mezi Olomoucí a Senicí v pracovním týdnu od 17. do 21. května. Podle jízdního řádu, který společnost zveřejnila, budou vlaky jezdit zhruba po dvou hodinách, nebudou však použitelné například k cestě do školy. Většinu dne budou žluté vlaky RegioJetu odjíždět ze Senice asi dvacet minut před vlaky Českých drah – ty budou pravděpodobně také žluté, protože na trati pravidelně jezdí modernizované jednotky Regionova. Z Olomouce bude RegioJet vyjíždět naopak asi dvacet minut po spojích ČD.

Dceřiná společnost autobusového dopravce Student Agency zahájila provoz s cestujícími v Ústeckém kraji minulý týden. Kromě jejích moderních dieselových jednotek se v regionu objevily také nové elektrické jednotky Českých drah, které zatím na lince z Děčína, respektive z Ústí nad Labem do Teplic jezdily pouze o víkendech. Především víkendový provoz na tzv. Kozí dráze přitáhl do vlaků RegioJetu mnoho cestujících zvědavých jak na nového dopravce, tak na trať, po které řádné vlaky nejezdí už přes dva roky.

04. 05. 2010 Slavnostní ukončení stavby Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk

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

Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek v rámci dnešního slavnostního ukončení stavby zdůraznil: „Výsledkem projektu je nejen samotná elektrizace trati, ale také zvýšení bezpečnosti provozu, kultury cestování a dostupnosti železniční dopravy pro osoby se sníženou pohyblivostí částečným odstraněním bariérových přístupů. Tím došlo také k výraznému zkvalitnění služeb v osobní dopravě.“ Traťový úsek Zábřeh na Moravě – Šumperk je v místních lokálních podmínkách osobní železniční dopravy přirozeným pokračováním hlavní trati ve směru od Olomouce. Většina cestujících ve stanici Zábřeh na Moravě přestupovala na odbočnou trať směr Šumperk, kde dosud zajišťovaly osobní dopravu motorové jednotky. Přímému spojení mezi městy Brno, Olomouc, Přerov, Prostějov a Šumperk bránil právě zbývající neelektrizovaný traťový úsek mezi Zábřehem na Moravě a Šumperkem.

V souladu s globálním cílem Evropské unie prioritní osy 3, jímž je zlepšení železniční dopravy na síti mimo hlavní evropskou síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti a snížení externích účinků dopravy. Stavba Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk je liniíovou dopravní stavbou, jejímž základním účelem byla elektrizace stávající jednokolejné trati. Mimo vybudování nového trakčního vedení se jednalo o rekonstrukci vlastní kolejové dráhy, tedy nutnou rekonstrukci železničního svršku a spodku i dotčených mostních objektů a propustků. Modernizována byla také zabezpečovací, sdělovací a energetická zařízení.

Délka rekonstruovaného úseku je téměř 13,5 kilometru. Traťová rychlost byla před rekonstrukcí 70 až 80 kilometrů za hodinu, po jejím dokončení 80 až 100. Rekonstrukce železničního svršku byla provedena novým tvarem S 49 v délce 12 572 metrů, regenerovaným materiálem v délce 4 136 metrů. Nová nástupiště v zastávce Zábřeh na Moravě a v železničních stanicích Postřelmov, Bludov a Šumperk jsou nyní 550 milimetrů nad temenem kolejnice, což umožňuje pohodlnější nástup

a výstup cestujících. Konstrukce nástupišť splňují požadavky na bezpečný pohyb slabozrakých osob a osob se sníženou schopností pohybu. Také přístup na nástupiště (kromě železničních stanic Bludov a Šumperk) je zabezpečen bezbariérově, bez přecházení přes hlavní dopravní kolej. V železniční stanici Postřelmov je přístup na ostrovní nástupiště mimoúrovňový a cestující zde využívají nově vybudovaný podchod.

Rekonstrukce mostních objektů na třídu zatížitelnosti D4 byla provedena u 12 mostů a u 15 propustků. V rámci stavby bylo rekonstruováno 12 železničních úrovnových přejezdů a 2 přechody pro pěší. Jeden úrovnový přejezd byl zrušen. Všechny přejezdy a přechody pro pěší jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením (celkem 13). Modernizace sdělovacího zabezpečovacího zařízení nejvyšší 3. kategorie – staniční zabezpečovací zařízení elektronické – bylo provedeno ve třech železničních stanicích, traťové zabezpečovací zařízení stejné kategorie bylo realizováno v délce 7 720 metrů. Novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie je osazeno celkem 29 výhybkových jednotek.

Dále proběhla rekonstrukce sdělovacího zařízení, jež obsahovala výměnu traťového kabelu, uložení nového optického kabelu, úpravy rozhlasového zařízení ve 3 stanicích a 1 zastávce, elektrickou požární signalizaci a elektrickou zabezpečovací signalizaci. Nově vybudovány nebo rekonstruovány byly také rozvodny nízkého napětí a elektrický ohřev výhybek. V železniční stanici Šumperk vyrostla nová trakční měnirna a při trati bylo postaveno celkem 11 ks typových reléových domků. Podél trati byly vybudovány nové prefabrikované protihlukové stěny a provedena byla také individuální protihluková opatření.

Projektantem stavby Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk byla akciová společnost MORAVIA CONSULT Olomouc. Realizaci provedlo Sdružení Zábřeh – Šumperk, jehož vedoucím byla EUROVIA CS, a. s.. Dalšími členy sdružení jsou akciová společnost Skanska a společnost s ručením omezeným Eiffage Construction Česká republika. Celkové náklady projektu představují 1 754 718 342 korun, finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Současně bylo zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti představuje 1 208 538 132 korun. Žádost o poskytnutí dotace byla Ministerstvem dopravy ČR schválena v říjnu 2008 a v nejbližší době proběhne schvalovací proces na úrovni Evropské komise.

Technické údaje

Délka rekonstruovaného úseku	13 460 m
Délka elektrizovaných kolejí	22 350 m
Rekonstruované mosty na zatížitelnost D4	12
Rekonstruované propustky	15
Rekonstruované železniční přejezdy	12
Rekonstruované přechody pro pěší	2
Zrušené železniční přejezdy	1
Rekonstruované výhybky	29
Realizované přejezdové zabezpečovací zařízení	13
Položení traťového kabelu	16 700 m
Položení optického kabelu	14 250 m
Realizace elektrického ohřevu výhybek	42
Protihlukové stěny	2 423 m
Individuální protihluková opatření	21 objektů
Termín zahájení	červen 2008
Termín dokončení	duben 2010

04. 05. 2010 ČD svezly cestující ve vlaku, který chtějí koupit (Regio-Shuttle)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88738-cd-svezly-cestujici-ve-vlaku-ktery-chteji-koupit/>)

Na jihlavském nádraží si mohli cestující prohlédnout diesellovou jednotku Regioshuttle, již podobné chtějí koupit České dráhy pro regionální provoz na Vysočině a v Libereckém kraji. Nízkopodlažní

klimatizované motoráky známé například z německých lokálek mají být prvním krokem v postupné modernizaci vozového parku ČD, zároveň to bude v jejich vozovém parku první trakční vozidlo od zahraničního výrobce. Sérii o 33 kusech totiž dodá švýcarský Stadler, respektive jeho německá dceřiná firma Stadler Pankow. Její zástupci před prezentací v Jihlavě podepsali s Českými drahami smlouvu o nákupu vlaků.



Cestující se dnes mohli regioshuttle také svézt mezi jihlavským nádražím a zastávkou Jihlava-město. Ve středu odpoledne představí dráhy svůj nový vlak, který nabarvily do svého firemního modrobílého schématu, na Wilsonově nádraží v Praze a ve čtvrtek vpoledne bude k vidění i na libereckém nádraží. Podle ředitelky vysočinského krajského centra osobní dopavy ČD Lenky Horákové se díky novým motorákům podaří obměnit zhruba polovinu vozového parku na linkách v kraji. "Cestování se zásadně změní. Vlak je bezbariérový, klimatizovaný, má uzavřený systém toalet," shrnul mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Klimatizace, uzavřené toalety – dosud spíše výjimka

Podobný komfort zatím nabízí pouze malá část vozidel ČD – vagony od Siemensu, které jezdí na Eurocity a rychlicích do Německa, jednotky Pendolino nebo příměstské vlaky CityElefant. S moderními motoráky mají zkušenost cestující především v Karlovarském a Ústeckém kraji, kde si dráhy pronajímají jednotky Desiro od Německých drah, respektive soukromého německého dopravce Vogtlandbahn. Dvoučlánkové nízkopodlažní motoráky jezdí ve vnitrozemí například z Chebu do Mariánských Lázní nebo na víkendovém vlaku z Drážďan, který jede přes Děčín, Ústí nad Labem a Lovosice do Litoměřic.

S Desirem jezdí v Ústeckém kraji také konkurenční dopravce Regiojet, který chce při předváděcích jízdách ukázat cestujícím, oč přišli, když si vedení kraje bez výběrového řízení zajistilo na příštích deset let služby ČD. Soukromý dopravce ovšem podal kraji konkurenční nesoutežní nabídku na zajištění regionální železniční dopavy. Za své služby chtěl méně peněz, kraj ho však odmítl. "Nabídka Regiojetu byla na zajištění dopavy až od prosince roku 2011. Potřeba Ústeckého kraje byla od prosince roku 2009," shrnula mluvčí regionu Magdalena Hanáčková.

Regioshuttle bude jezdit od roku 2011

Firma Stadler, respektive její motorák Regioshuttle, zvítězila jako jediný účastník ve výběrovém řízení na dodávku 33 nových jednotek pro regionální provoz v Libereckém kraji a v kraji Vysočina. Vozidla by měla začít jezdit na konci roku 2011 na tratích z Liberce do Tanvaldu nebo Frýdlantu a z Jihlavy do Havlíčkova Brodu či Třebíče. ČD připravily prezentaci vozidel podruhé v krátké době. V březnu představily veřejnosti na Masarykově nádraží v Praze své revitalizované rychlíkové vagony druhé třídy i zrekonstruovaný vagon první třídy s bufetovým oddílem.

04. 05. 2010 Část vlaků polského regionálního dopravce nejedí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88960-cast-vlaku-polskeho-regionalniho-dopravce-nejedí/>)

Vleklé finanční problémy polského regionálního železničního dopravce Przewozy Regionalne vyvrcholily dnes zrušením 48 spojů. Kvůli dluhům je na koleje nepustil správce infrastruktury Polskie Linie Kolejowe (PLK), jež je součástí skupiny Polských státních drah (PKP). Przewozy Regionalne naopak do této skupiny již nepatří, vlastnický podíl v dopravní společnosti mají jednotlivá vojvodství. Původně hrozilo, že dnes nevyjede 150 železničních spojů zhruba ze tří tisíc, nakonec musel dopravce zrušit pouze 48 vlaků kategorie Interregio, jimiž se snaží konkurovat společnosti PKP Intercity zajišťující dálkové spoje. Dva z nich by měly opět jet už zítra. Przewozy Regionalne lákají zákazníky především na nízké ceny. Vlaky Interregio spojují velká města jako je Varšava, Krakov, Poznaň, Vratislav, Katovice nebo třeba Štětín.

Doprovce zkomplikoval cestujícím situaci především tím, že o zrušení řady spojů informoval až na poslední chvíli. Na webu společnosti se informace objevila až dnes. "Definitivní seznam zrušených spojů jsme dostali v pondělí večer," zdůvodnil mluvčí společnosti Piotr Olszewski. Lidé, jež si už koupili lístky na vlak Interregio, mohli nakonec cestovat vlakem PKP Intercity.

Samotné PKP Intercity ale hrozí podobné problémy jako její konkurenci. Podle PLK dluží i tato společnost. Pokud se situace včas nevyřeší, mohou v polovině května přestat jezdit i vlaky PKP Intercity. Zástupci PLK a PKP Intercity se mají setkat v příštích dnech. Podle správce infrastruktury dluží PKP Intercity a Przewozy Regionalne celkem 400 milionů zlotých (asi 2,5 miliardy korun.).

05. 05. 2010 Draham podrazil úklid vlaků, vagony mají být čistší

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/draham-podrazil-uklid-vlak-u-vagony-maji-byt-cistsi-fw-h-eko-doprava.asp?c=A100505_1379773_eko-doprava_fih)

České dráhy postupně vyměnily většinu úklidových firem, které se starají o pořádek v jejich vlacích. Státem vlastněný dopravce si od nových smluv slibuje hlavně čistší vagony. Za úklid si však připlatí. Jeden z největších obchodů v uklízacím byznysu řešil i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), ale nakonec na tendrech nenašel nic závadného. Výběr úklidových firem trval přes rok, většinu soutěží vyhrála společnost V-Trade. "Kvalita služeb se od ledna skutečně znatelně zlepšila," tvrdí Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah. Brněnská firma získala smlouvy na úklid ve čtyřech z pěti dep kolejových vozidel v celkové hodnotě 277 milionů korun ročně. Neuspěla pouze v Praze, kde si dráhy vybraly konsorcium úklidových firem ISS/Gade. Ročně České dráhy propuklují přes 400 milionů korun.

Do vagonů s vlastními chemikáliemi

V-Trade už pro dráhy uklízel, ale zdaleka ne v tak velkém množství. "Dráhy jsou teď náš hlavní zákazník, vozy uklízíme na 71 místech," uvedl majitel firmy Antonín Vítek. Podle něj V-Trade vyhrál díky tomu, že si sám ve spolupráci s VUT Brno vyvíjí a následně i vyrábí vlastní čisticí prostředky. "Ty jsou pak levnější, máme například speciální chemikálie na odstranění graffiti," vysvětluje Vítek. Na úklid pro dráhy vyvíjí například i nové vůně. Firmu, která v roce 2008 při čtvrtmiliardovém obratu vydělala 45 milionů korun, podle svých slov nehodlá prodávat. Proti třem z pěti soutěžích na úklidovou firmu podala stížnost k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže společnost Inex Česká republika. Ta se domnívala, že dráhy postupovaly při hodnocení její nabídky diskriminačně a neobjektivně, protože nezohlednily všechny části nabídky. Nakonec tři stížnosti firma loni v létě stáhla. Rozkladové řízení však skončilo až letos. Inex se k soutěži už nechce dále vyjadřovat.

Dráhy za úklid zaplatí více než dosud. Jednorázový úklid vagonu nově vyjde na 96 korun namísto 90 korun z loňského roku, tedy o 7 procent draž. Podobně dražší i zevrubnější úklid vagonu jednou za dva týdny nebo za tři měsíce. Podle Joklíka jsou však v novém systému mnohem lépe nastaveny sankce za případné nedostatky v úklidu. "V případě zjištění nedostatků dochází hlavně ke krácení plateb, řádově jde zatím o desítky tisíc za první tři měsíce," dodal Joklík. Dráhy mají na úklid Katalog standardů kvality, sledují tak 550 hlavně dálkových souprav. "Tento systém budeme rozšiřovat i na regionální vlaky," slibuje Joklík.

Žaluda nařídil jarní úklid

Větší pořádek chce mít šéf drah Petr Žaluda i na nádražích. Podřízeným před několika dny poslal výzvu k provedení mimořádného úklidu. "Zákazníci čistotu odbavovacích prostor a okolí stanic vnímají mimořádně citlivě," napsal Žaluda zaměstnancům. Při úklidu se proto mají zaměřit na "prostory přístupné veřejnosti nebo pohledově exponované plochy". Nařízení se týká i dceřiných společností drah, například nákladního dopravce ČD Cargo. Podle Joklíka jde o každoroční akci, letos pouze Žaluda vyzval odpovědné pracovníky, aby na úklid sami dohlédli. "Sám počítá s tím, že spolu s dalšími zástupci představenstva ČD navštíví regiony a vybrané stanice," dodal Joklík.

Jak se uklízejí vlaky ČD

- vratné čištění: rychlý úklid podlahy, WC, vynesení košů. Stojí 96 Kč za vagon, probíhá nejméně jednou za 24 hodin.
- výchozí čištění: řádné čištění WC, kupé, stěn, sedaček a podlah. Stojí 259 Kč, probíhá nejméně jednou za 14 dnů.
- základní čištění: celkově vyčištění vozu včetně oken, stropů či střechy. Stojí 1 063 Kč, nejméně jednou za 3 měsíce.

05. 05. 2010 České dráhy mohou dostat za Traťovou strojní společnost 600 milionů korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6183/>)

Nejlépeší nabídku na odkup cca 51 % akcií společnosti TSS předložila Českým drahám společnost Ostravské opravy a strojírna, s.r.o. (OOS). Jediným kritériem veřejné soutěže na odkup akcií přitom byla právě cena. České dráhy o prodeji akcií stavební společnosti TSS rozhodly v loňském roce. Definitivní prodej pak podléhá ještě schválení Řídícím výborem Českých drah. Společnost OOS nabídla ve druhém kole veřejné soutěže za odkup akcií 600,4 milionu Kč. Dalším účastníkem soutěže,

kteří předložil finální nabídku do druhého kola, byla společnost OHL ŽS, a.s. ve sdružení Swietelsky m.b.H.

České dráhy rozhodly o prodeji akcií stavební společnosti TSS v druhé polovině loňského roku. Společnost TSS vznikla v rámci transformace Českých drah, kdy do ní byly soustředěny činnosti související se stavební činností a provozem speciálních stavebních strojů pro drážní infrastrukturu. Společnost se tak podílí na údržbě, obnově a modernizaci různých tratí včetně hlavních železničních koridorů. Michaela Oharková, ředitelka odboru majetkových účastí, k tomu říká: „Dnes jsou tyto aktivity zcela mimo rozvojové záměry Českých drah, které se soustřeďují na své jádrové činnosti a jejich rozvoj. Tam patří především činnost železničního dopravce.“ Připomněla, že České dráhy dnes ani nevlastní železniční infrastrukturu.

České dráhy nabídly cestou výběrového řízení odkoupení 76 ks kmenových akcií společnosti TSS, které představují 51,01 % podílu na základním kapitálu společnosti. Jmenovitá hodnota každé akcie je 5 milionů Kč. Celkově tak jde o akcie ve jmenovité hodnotě 380 mil. Kč. Předchozí souhlas k přijetí přípravných kroků směřujících k eventuálnímu prodeji schválil Řídící výbor společnosti 29. července 2009. Řídící výbor, který u Českých drah plní funkci valné hromady akcionářů, bude také schvalovat případnou kupní smlouvu na prodej těchto akcií. Tímto bodem by se mohl zabývat na svém červnovém zasedání.

06. 05. 2010 Pochod Praha – Prčice (15. 5. 2010, REGIONet Středočeský/Prčice za 100 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-6210/>)

V souvislosti s 45. ročníkem pochodu Praha – Prčice posílí České dráhy v sobotu 15. května dopravu na trati Praha – České Budějovice. Pro pěší i cyklisty je připravena řada různě dlouhých tras, například z Čerčan, Benešova u Prahy, Bystřice u Benešova, Olbramovic, Střezimíře, Tábora nebo Sedlčan. Do všech těchto míst je možné se přepravit posílenými i mimořádně zavedenými vlaky Českých drah. Upozorňujeme však, že vzhledem k tomu, že ve stanici Votice probíhá přestavba, letos zde nebudou pro cestující jedoucí na pochod zastavovat rychlíky ani mimořádné vlaky. Pro cestující bude připravena speciální jízdenka REGIONet Středočeský / Prčice za 100 Kč, která bude platit v den pochodu ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje (rozsah je shodný jako v případě jízdenky REGIONet Středočeský).

Mimořádné vlaky

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Odjíždět budou z Prahy hl.n. v 6:46 a 7:46, zpět do Prahy pak z Heřmaniček v 18:11 a 20:11. Ve směru z Prahy zastaví oba tyto vlaky v Praze-Vršovicích, Praze-Hostivaři, Bystřici u Benešova a Olbramovicích, končit budou ve Střezimíři. Spěšný vlak v 7:46 zastaví navíc i v Benešově u Prahy (vlak v 6:46 zde nestaví!). Cestujícím na Pochod Praha – Prčice doporučujeme využít přednostně tyto mimořádné vlaky. Ve směru do Prahy pojedou celkem tři mimořádné spěšné vlaky, dva pojedou z Heřmaniček – v 18:11 a 20:11 (zastaví v Olbramovicích, Bystřici u Benešova, Benešově u Prahy, Čerčanech, Praze-Hostivaři, Praze-Vršovicích a končí ve stanici Praze hl.n. nebo Praha-Smíchov) – třetí pak z Benešova u Prahy v 19:38 (jako přípoj od osobního vlaku z Tábora). Na těchto mimořádných posilových spěšných vlacích (Praha hl.n. – Střezimíř a Heřmaničky – Praha hl.n.) budou řazeny desetivozové soupravy s dostatečnou kapacitou. Cestujícím však doporučujeme zajistit si jízdenky pro cestu na pochod v předstihu.

Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Bystřice u Benešova a Heřmaničky

Účastníci pochodu Praha – Prčice mohou využít k cestě na startovní místa v Bystřici u Benešova nebo Střezimíři také pravidelné dopolední rychlíky s odjezdem z Prahy hl.n. v 6:16, 7:16, 8:16 i 9:16 a pravidelný spěšný vlak v 8:43, které tu mimořádně zastaví. Zastaví tu i rychlíky, které odjíždějí z Tábora v 7:04, 8:04 a 9:04. Vystoupit tu mohou také ti, kteří pojedou mimořádnými spěšnými vlaky. Zpět do Prahy mohou cestující využít rychlíky České Budějovice – Praha, které mimořádně zastaví také ve stanici Heřmaničky. Odjezdy odtud budou každou hodinu od 13:33 do 21:33. Cestujícím z Heřmaniček doporučujeme, aby nastupovali do zadních vozů souprav, které jsou výrazně volnější.

Posílené vlaky

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do většiny rychlíků mimořádné posilové vozy. Nejvíce (4 až 5) jich bude řazeno v ranních vlacích. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (ranní

vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora i z Olbramovic do Sedlčan.

Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky a Sedlec – Milevsko

V sobotu 15. května odpoledne bude zajištěna smluvní kyvadlová autobusová doprava z náměstí v Prčici k železniční stanici Heřmaničky do cca 21:00 hod. Do Milevska, Sedlčan a Petrovic bude zajištěna doprava autobusy z náměstí v Sedlci do cca 19:30. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce www.praha-prcice.cz/pochod.

Speciální jízdenky REGIONet Středočeský / Prčice

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně jízdenky REGIONet Středočeský / Prčice (<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/-5876/>) za 100 Kč pro jednoho cestujícího. Jízdenka bude platit jen v sobotu 15. května 2010 (do 24:00 hodin) ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti REGIONet Středočeský) na těchto tratích: 010 Kolín – Přelouč, 011, 012, 014, 020 Velký Osek – Chlumec n. C., 060, 061 Nymburk hl. n. – Kopiclno, 062, 063, 064 Mladá Boleslav hl. n. – Dolní Bousov, 070, 071, 072 Lysá n. L. – Štětí, 074, 076, 080 Bakov nad Jizerou – Doksy, 090 Kralupy n. V. – Roudnice n. L., 091, 092, 093, 094, 095 Vraňany - Straškov, 096, 110 Kralupy n. V. – Louny, 111, 114 Louny – Postoloprty, 120 Praha – Rakovník, 121, 122, 123 Žatec – Postoloprty, 124 Lužná u Rakovníka - Žatec, 126 Rakovník - Louny, 161 Rakovník – Blatno u Jesenice, 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka, 170 Beroun – Rokycany, 171, 172, 173, 174, 200 Zdice – Písek, 203 Březnice – Blatná, 204, 210, 212, 220 Benešov u Prahy – Tábor, 221, 222, 223, 230 Kolín – Světlá n. S., 231, 232, 235, 236. V 1. vozové třídě jízdenka neplatí, výjimkou je pouze předložení síťového časového doplatek do 1. vozové třídy na In-kartě/Rail plus.

Nárok na tuto akviziční slevu se neproказuje.

Předprodej jízdenek REGIONet Středočeský / Prčice probíhá u všech pokladních přepážek ČD od 26. dubna 2010, dne 15. května 2010 bude možno zakoupit tyto jízdenky i u pověřeného zaměstnance ČD ve vlaku s manipulační přírůžkou. Prodej těchto jízdenek bude ukončen ve 12:00 hodin dne 15. května.

06. 05. 2010 ČD Cargo přepravilo v prvním čtvrtletí o 8 % více zboží než loni

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6227/>)

Společnost ČD Cargo přepravila v prvním čtvrtletí přes 17 milionů tun zboží, což je v porovnání se stejným obdobím minulého roku o 8 % více. O necelé 1 % meziročně vzrostl také přepravní výkon, který za první tři měsíce tohoto roku dosáhl 2,9 miliardy tunokilometrů. Tržby z přepravy zboží za první čtvrtletí činily 2,9 miliardy korun, což je téměř o 2 % více ve srovnání se shodným obdobím předchozího roku. Rozdílné tempo růstu přepraveného objemu zboží, růstu přepravního výkonu a růstu tržeb z přepravy je způsobeno odlišnou strukturou přepraveného zboží, jež ovlivňuje přepravní vzdálenost i jednotkovou cenu za přepravu. V evropském měřítku je vývoj objemu přeprav i výkonů společnosti ČD Cargo v prvním čtvrtletí obdobný, jaký vykazují zahraniční železniční dopravci podle statistiky Mezinárodní železniční unie (UIC).

V prvním čtvrtletí tohoto roku společnost ČD Cargo vytvořila zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) ve výši 232 milionů korun. Ukazatel EBT (zisk před zdaněním) dosáhl za čtvrtletí záporné výše – ztráty 50 milionů korun. Při srovnání se stejným ukazatelem za 1. čtvrtletí roku 2009, kterým byla ztráta (EBT) ve výši 311 milionů korun, tak společnost ČD Cargo dosáhla meziročního zlepšení výsledku hospodaření o 261 milionů korun. Společnost ČD Cargo nadále hospodář s dostatečně kladným cash flow. Rozdíl mezi indikátory EBITDA a EBT je projevem vysoké míry odpisů. Právě u odpisů došlo k meziročnímu nárůstu o 27 milionů korun. Růst odpisů odpovídá zvýšenému objemu realizovaných investic do lokomotiv a železničních vozů. V prvním čtvrtletí roku 2010 dosáhl objem investic sumy 317 milionů korun.

Celkové náklady společnosti za první čtvrtletí roku 2010 dosáhly 3,53 miliardy korun, což představuje meziroční úsporu nákladů přes 340 milionů korun. Meziroční úspora nákladů firmy tak činí téměř 9 %. Za tímto významným snížením nákladů stojí pozitivní efekty protikrizových opatření, která vedení firmy přijalo koncem roku 2008 a v průběhu celého roku 2009 (o protikrizovém balíčku společnost ČD Cargo informovala podrobně v samostatné tiskové zprávě). Nejvyšší měrou se na úsporách nákladů podílel pokles finančních nákladů (meziroční pokles o 44 %), snížení spotřeby materiálu a netrakovní energie (o 28 %), pokles osobních nákladů, tj. mezd včetně odvodů (o 14 %), a úspora ostatních služeb (o 15 %).

Na druhou stranu, v souladu s plánem společnosti na obnovu železničních kolejových vozidel, došlo k nárůstu nákladů na leasing (o 53 %) a nárůstu odpisů (o 11 %). Meziročně došlo také ke zvýšení spotřeby trakčního paliva (o 17 %) a trakční elektrické energie (o 11 %), což je způsobeno zvýšením výkonů firmy, nárůstem cen, ale i vyššími provozními nároky během letošního zimního období.

V prvním čtvrtletí se projevily příznivým způsobem také další účinky protikrizového balíčku, došlo:

- k meziročnímu zvýšení průměrné hmotnosti nákladního vlaku o téměř 8 %,
- k meziročnímu zvýšení denní produktivity na jednu lokomotivu (počet hrubých tunokilometrů na jednu lokomotivu) o 6 %,
- k meziročnímu nárůstu podílu přepraveného zboží (v tunách) na jednoho zaměstnance ČD Cargo o 9 %,
- k meziročnímu snížení podílu jízd lokomotivních vlaků (tj. samotných lokomotiv bez přepravy zboží) na celkových ujetých vlakových kilometrech o 7 %.

Náročné zimní období, jež se projevilo déletrvajícím mrazivým počasím v lednu a únoru a několika sněhovými kalamitami, mělo negativní dopad nejen na zvýšení variabilních nákladů (spotřeby trakční elektřiny a nafty), ale také ovlivnilo požadavky zákazníků na některé druhy přeprav. Zejména došlo k významnému poklesu přeprav hromadných substrátů, především pak přeprav hnědého uhlí o 27 % – pokles přeprav oproti stejnému období roku 2009 činil 1,2 milionu tun. Analýza poptávky zákazníků prokázala, že výpadky přeprav hromadných substrátů z prvního čtvrtletí budou nahrazeny přepravami ve druhém pololetí.

Podle předběžných výsledků společnosti ČD Cargo za měsíc duben tohoto roku vyplývá, že dubnový objem přepraveného zboží je v meziročním srovnání výrazně lepší než výsledky z dubna loňského roku (nárůst o 30 %) a zároveň je také vyšší než objem přepraveného zboží v březnu tohoto roku. Aktuální výsledky tak potvrzují růstovou tendenci, společnost ČD Cargo předpokládá návrat k ziskovému hospodaření již s těmito dubnovými výsledky. Na základě dosavadního trendu vývoje objemů přeprav, tržeb a nákladů společnost předpokládá splnění plánovaného letošního hospodářského výsledku, tedy dosažení zisku před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) 1,3 miliardy korun a zisku před zdaněním (EBT) ve výši cca 150 milionů korun.

Z hlediska jednotlivých skupin přeprav zaznamenala v porovnání s prvním čtvrtletím roku 2009 nejvyšší nárůst komodita železo a strojírenské výrobky (meziroční nárůst 50 %), což souvisí s oživením hutní výroby. Obdobně došlo k nárůstu přeprav černého uhlí a koksu (o 35 %), přeprav pro automobilový průmysl (o 32 %), kombinované dopravy (o 28 %) a přeprav v komoditě dřevo a papírenské výrobky (o 26 %). Naopak významný dočasný pokles zaznamenala přeprava potravin a zemědělských výrobků (o 37 %), hnědého uhlí (o 27 %) a chemických výrobků a kapalných paliv (o 12 %). Z hlediska struktury přeprav došlo v prvním čtvrtletí k významnému nárůstu v segmentu tranzitních přeprav o 500 tisíc tun (tj. o 40 %). V tomto období rovněž došlo ke zvýšení množství dovezeného zboží o 34 %, vývozní přepravy vzrostly o 10 %. Nárůst těchto mezinárodních přeprav vynahradil pokles vnitrostátních přeprav o 10 %, který byl způsoben zejména uvedeným výpadkem přeprav hnědého uhlí.

Protikrizový balíček společnosti zahrnoval také opatření na podporu aktivnější obchodní politiky. Mezi pozitivní přínosy přijatých opatření lze zařadit mj. znovuoživení přeprav hutních výrobků z Ostravy do Španělska, získání nových přeprav strusky z Ostravy do Polska, nárůst tranzitních přeprav polského uhlí přes ČR do Maďarska a na Balkán, dovoz dřeva z Litvy pro papírenský průmysl, navýšení přeprav z automobilky Hyundai v Nošovicích do evropských autoterminálů včetně námořních přístavů, zavedení nových vývozních přeprav osobních a nákladních automobilů, mj. do Španělska a zemí Společenství nezávislých států (SNS). Pozitivním signálem je také zavedení nové relace vlaků kombinované dopravy z Prahy Uhřetěvesi do Rotterdamu.

„Letošní pozitivní a stále se zlepšující výsledky společnosti ČD Cargo potvrzují mírné oživení na trhu a také ukazují, že účinky protikrizového balíčku firmy se již začínají plně projevovat,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel společnosti ČD Cargo Ing. Josef Bazala. „Rozsáhlé úspory nákladů, efektivnější pracovní postupy a nové přístupy v obchodní politice přinesly zvýšení produktivity práce v provozu i zvýšení podílu přepraveného zboží na jednoho zaměstnance meziročně o 9 procent,“ dodal Bazala. „Na základě aktuálních pozitivních výsledků můžeme již nyní konstatovat, že se společnost ČD Cargo vrací zpět k ziskovému hospodaření,“ uzavřel generální ředitel Ing. Josef Bazala.

06. 05. 2010 Železničáři simulovali srážku s autem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89165-zeleznicari-simulovali-srazku-s-autem/>)

Na vlečce ČKD v Kutné Hoře narážely vlaky do aut. Nejednalo se o nehody, ale o simulaci Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV), který chtěl zjistit, co se při takovém střetu děje s posádkou auta i se samotným vlakem. Podle ředitele VÚKV Zdeňka Malkovského to byl první komplexní test svého druhu nejen v Česku, ale i v Evropské unii. "Výsledky budou sloužit výrobcům aut a kolejových vozidel. Cílem je zmírnit následky nehod na přejezdech. Jen mezi roky 2003 až 2008 na nich zemřelo 299 lidí," upozornil ředitel ústavu.



Motorový vůz, který VÚKV pro testy použil, narazil v různé rychlosti do tří různých aut. V první testu se střetl zhruba v 25kilometrové rychlosti s favoritem, který potom před sebou tlačil asi 40 metrů. "Pocit to nebyl moc dobrý, naše bezpečnost ale ohrožena nebyla," řekl strojvedoucí Jiří Uher. V profesním životě zatím podobnou kolizi nezažil. Při další simulované srážce dostal vlak speciální pluh, který auto odhodil. Tím by se měly zvýšit šance posádky automobilu přežít nehodu s co nejmenšími následky. Srážky aut s vlakem se natáčely na tři rychlokamery. Záběry umožní sledovat průběh nehody milimetr po milimetru. Test budou železniční výzkumníci detailně analyzovat. Výsledky budou podle Malkovského známy za několik týdnů až měsíců.

06. 05. 2010 SŽDC představila brněnskou myčku vagonů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89181-szdc-predstavila-brnenskou-mycku-vagonu/>)

Odstavené nádraží v Brně, jehož dominantou má být myčka kolejových vozidel, otevře Správa železniční dopravní cesty do května. Myčka, kterou dnes SŽDC představila, má být v provozu od července. Celý areál za 3,3 miliardy korun je první fází postupné přestavby brněnského železničního uzlu. Jakým způsobem bude přestavba pokračovat, není zatím jasné. Uvažuje se o stavbě docela nového hlavního nádraží, jeho projekt ale nemá podle rozhodnutí brněnského krajského soudu platné územní rozhodnutí.

Nová myčka má zvládnout očistit 200 vozidel denně. Oproti té na pražském odstavném nádraží je více než dvakrát delší, měří 216 metrů. Myčka bude používat především dešťovou vodu zachycenou na střeše, všechny odpadní vody se přímo na místě čistí a dále používají na oplach souprav. Oproti stávající brněnské myčce bude v provozu i v zimě. Na novém odstavném nádraží jsou kromě myčky také průjezdné koleje pro nákladní vlaky, protihlukové stěny a rozsáhlý železniční podjezd ulice Sokolova. "Na všech stavbách probíhají dokončovací práce, 10. a 21. května nás čekají bezpečnostní zkoušky. Předávat budeme vše na konci měsíce," řekl Petr Mrkva z olomoucké pobočky SŽDC. Odstavné nádraží je navrženo tak, aby ho bylo možné využít pro obě možné varianty budoucího hlavního nádraží. Vedle výstavby nové stanice u autobusového nádraží Zvonařka je možná také rekonstrukce stávající historické stanice v centru.

07. 05. 2010 Rekonstrukce nástupiště číslo 3 v železniční stanici Klatovy dokončena

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

Železniční stanice Klatovy se ode dneška může pyšnit zrekonstruovaným ostrovním nástupištěm číslo 3. Stavba probíhala od 16. října loňského roku. Nástupiště nyní splňuje všechny parametry potřebné pro moderní a bezpečné cestování. Rekonstrukce se dočkalo také zastřešení. Nástupištní hrana je nyní ve výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice, což výrazně usnadňuje nástup a výstup cestujících. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty.



Rekonstrukcí prošly také pochozí plochy nástupiště. Nahrazeny byly i původní betonové nástupištní zídky, které byly v nevyhovujícím stavu. Nahrazeny byly novými železobetonovými prefabrikáty tvaru L a povrch nástupiště zámkovou dlažbou. Nechybí ani žluté bezpečnostní pásy. Rekonstrukce ostrovního nástupiště číslo 3 se nachází mezi kolejemi číslo 2 a 4 a svými parametry vyhovuje průjezdnému průřezu Z-GC, stejně tak nástupištní přístřešek, který byl i pro tento průřez upraven v roce 2006. Nový obklad světle modré barvy na obou výstupech na nástupiště číslo 2 a 3 a na čelní stěně podchodu odpovídá stěnám u výstupů. Současně s novým obložením byla instalována nová moderní ocelového madla a krátká zábradlí na výstupech

pro napojení stávajících schodišť na novou úroveň nástupiště. V rámci stavby bylo upraveno sdělovací a zabezpečovací zařízení a rozvody nízkého napětí. Pro cestující nejviditelnější změnou v této souvislosti jsou jistě nové informační tabule, navigační majáky pro nevidomé včetně kabelových přívodů a osvětlení nástupiště. Do železničního spodku nebylo při stavbě zasahováno. Stavba byla financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Náklady na realizaci představují částku 13 136 016 Kč. Projekt vypracovala akciová společnost SUDOP Project Plzeň.

Technické údaje

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel:	DOSTA Tábor s.r.o.
Projektant:	SUDOP Project Plzeň a.s.
Zahájení stavby:	16. října 2009
Ukončení stavby:	7. května 2010
Náklady:	13 136 016 Kč
Financování stavby:	Státní fond dopravní infrastruktury ČR

07. 05. 2010 Jančura: Olomoucký kraj lhal o smlouvě s ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89261-jancura-olomoucky-kraj-lhal-o-smlouve-s-cd/>)

Železniční dopravce RegioJet, dceřiná společnost Student Agency, podala trestní oznámení na Olomoucký kraj. Podle jejího majitele Radima Jančury zástupci kraje lhali o podmínkách smlouvy, kterou uzavřeli s Českými drahami. Jančura také na Olomoucku zahájil odvetnou kampaň – se svými žlutými vlaky bude cestující vozit za symbolickou pětikorunu. Jančura tvrdí, že v listopadu loňského roku nabídl kraji, že na příštích 15 let zajistí vlakovou dopravu na regionálních tratích komfortněji a hlavně levněji než České dráhy, a to zhruba o 40 milionů ročně. Podle něj se ale kraj nabídkou dostatečně nezabýval a odpověděl až po třech měsících na konci ledna. Poté prý hejtman a jeho náměstek pro dopravu uvedli do médií, že České dráhy budou přepravovat cestující levněji, než je ve skutečnosti uvedeno ve smlouvě. Zástupci kraje ale toto obvinění odmítají. Tiskový mluvčí Ivo Hager potvrdil, že trestní oznámení na neznámou osobu za pomluvu obdrželi, ale že pracovníci již podali příslušným orgánům vysvětlení. Případem se zabývá policie.

07. 05. 2010 Některé vlaky v Polsku stále nejezdí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89273-nektere-vlakly-v-polsku-stale-nejezdi/>)

Část vlaků polského dopravce Przewozy Regionalne stále nejezdí. Kvůli dluhům dopravní společnosti je od úterý nepouští na koleje správce infrastruktury Polskie Linie Kolejowe (PLK). Podle sdělení dopravce potvrzuje omezení nejméně do neděle. Vypravit se nepodařilo téměř 60 spojů kategorie Interregio, které odpovídají českým rychlíkům. Jako náhradu mohou cestující použít vlaky konkurenčního dopravce PKP Intercity. "Ve vlacích PKP Intercity (TLK a Express Intercity) platí jízdenky na vlaky Interregio zakoupené v předprodeji před 3. květnem 2010," sdělil dopravce. Cestující nemusí mít ve vlaku kategorie EIC jinak povinnou místenku, pochopitelně však nebude mít jisté, že si sedne. PKP Intercity ovšem začala posilovat své spoje.

Samotné PKP Intercity má ovšem u správce kolejí také dluhy. Hrozí tak, že 15. května nevyjedou ani jeho spoje a železniční doprava v Polsku tak z velké části ustane. Všechny tři společnosti – PLK, PKP Intercity i Przewozy Regionalne – byly původně součástí společnosti státních drah (PKP). Z ní později vznikla státem vlastněná skupina s několika dceřinými akciovými společnostmi. Przewozy Regionalne ale tuto skupinu předloni opustily, jejich akcie nově dostala jednotlivá polská vojvodství. Společnost, která měla původně provozovat pouze regionální spoje, potom začala konkurovat PKP Intercity, která naopak provozuje výhradně dálkové vlaky.

10. 05. 2010 Pendolina ujela již 10 milionů kilometrů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6257/>)

Česká pendolina už urazila 10 milionů kilometrů. V prosinci přitom oslavila teprve 5 let od zahájení provozu. V současnosti jde o nejspolehlivější vlaky Českých drah, jejichž provoz je zajišťován jen

s minimální zálohou. Ze sedmi souprav je jich denně na tratích pět, ve špičkách dokonce šest. Soupravy jezdící na trati Praha – Ostrava ujedou denně více než 1100 kilometrů. Oficiálně překročila pendolina hranici 10 milionů najetých kilometrů v úterý 4. května 2010 přibližně kolem 13.30 hodin v úseku Červenka – Olomouc na střední Moravě. Hranici 10 milionů kilometrů za pendolina oficiálně pokořila souprava 680 007 na spoji SC 505 z Prahy do Ostravy. Pendolina jsou nejrychlejší vlaky České republiky. Trasu 351 kilometrů mezi pražským hlavním nádražím a ostravským Svinovem ujedou za 2 hod. 56 min. průměrnou rychlostí 120 km/h. Tímto časem konkurují dokonce letecké dopravě mezi Prahou a Ostravou. Pendolinům patří také český železniční rychlostní rekord 237 km/h, který dosáhly na běžné trati na jižní Moravě.

Spoje SC Pendolino dnes operují v přibližně dvouhodinovém intervalu mezi Prahou, Pardubicemi, Olomoucí a Ostravou. V pátek a v pondělí je prodloužena cesta jednoho ze spojů až do Českého Těšína a Třince. V současné době jezdí jeden pár vlaků také na trase Praha – Brno – Vídeň – Vídeňské Nové Město. Od prosince 2010 by měl být zaveden jeden pár spojů mezi Prahou a Bratislavou a jedná se o možném nasazení vlaků o rok později také do Německa. Rychlovlaky pendolina jsou také komerčně úspěšné a dnes si vydělávají na své provozní náklady. Denně je na své cestě především mezi Prahou a Ostravou využívá tisíce cestujících od seniorů a studentů přes manažery, osobnosti kultury a sportu až po politiky. Služeb rychlovlaků SC Pendolino využil také prezident republiky Václav Klaus.

10. 05. 2010 Nová lokomotiva Škoda opustí na konci května zkušební okruh (109 E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89452-nova-lokomotiva-skoda-opusti-na-konci-kvetna-zkusebni-okruh/>)

Zkušební provoz na veřejných tratích chce na konci května zahájit plzeňská Škoda se svojí novou elektrickou lokomotivou typu 109E. Vývoj stroje, jehož dvacetikusovou sérii si objednaly České dráhy, má velké zpoždění, lokomotivy totiž pouze pomalu procházejí náročnými zkouškami. České koleje zatím dobývá konkurenční Siemens. Jeho univerzální lokomotivy ES64U4 přezdívané Taurus jezdí v čele vlaků Eurocity, ČD Cargo si zase chce půjčit jejich nákladního "bratra" ES64F4, aby se s lokomotivou seznámili jeho strojevodoucí.

Siemens ES64F4 získal nedávno povolení ke zkušebnímu provozu na hlavních tratích mezi Děčínem, Břeclaví a Bohumínem. Přímou v barvách ČD Cargo se ale zřejmě tyto stroje v dohledné době neobjeví, podle mluvčího dopravce Zdeňka Větrovce neuvažuje společnost o jejich pronájmu. Může se však podílet na provozu lokomotiv patřících například německému DB Schenker. Německý výrobce přesto nemá strach, že by v Česku ostrouhal. "Zájem o tuto lokomotivu již projevili jak státní, tak i soukromí nákladní dopravci," řekl mluvčí Siemensu Pavel Kaidl. Cena se podle něj pohybuje řádově v desítkách milionů korun dle požadavků zákazníka.

Naproti tomu Škoda, jejíž lokomotivy jsou třísystémové, a měly by tak zvládnout jízdu pod trolejemi ve všech středoevropských státech, zatím může pouze obdivovat výrobky konkurentů. Ačkoli má společnost v kapse smlouvu na dodávku lokomotiv pro ČD i na odvozenou verzi pro slovenskou ZSSK, její nové stroje se zatím neobjevily v čele žádného vlaku. Jezdit přitom měly už loni. Podle technického ředitele Škody Vladimíra Malého je momentálně hlavním problémem požadavek drah na schválení strojů nejenom v Česku, ale také v sousedních zemích a v Maďarsku.

ČD, které na nové lokomotivy netrpělivě čekají, se zatím mohou utěšovat tím, že na Škodě zřejmě vymohou vysoké penále. "Budeme to uplatňovat, definitivní vyčíslení bude až po splnění kontraktu," řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Zatím jsou v čele vlaků, které měly tahat nové škodovky, k vidění červené stroje Siemens, za jejichž pronájem musí dráhy platit Rakouským spolkovým drahám, a staré a poruchové lokomotivy, které sice kdysi Škoda vyrobila, dnes však patří Železniční společnosti Slovensko, a České dráhy tak musí platit i za jejich používání.

11. 05. 2010 České dráhy zrevitalizují 110 rychlíkových vozů a navíc zmodernizují 21 restauračních vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6283/>)

České dráhy vyhláší tři veřejná zadávací řízení (soutěže) na modernizaci rychlíkových vozů. Dvě řízení jsou zaměřena na revitalizaci dohromady až 110 vozů pro běžné rychlíkové spoje. Třetí soutěž počítá s modernizací 21 restauračních vozů pro vlaky EuroCity, InterCity a některé další spoje.

Dráhy vylepší 110 rychlíkových vozů

V rámci dvou zadávacích řízení chtějí České dráhy revitalizovat několik typů vozů pro běžné rychlíkové spoje. Půjde o vozy 1. třídy, kombinované vozy 1. a 2. třídy a také 2. třídy se zavazadlovým oddílem. Největší počet vozů určených k „omlazovací kůře“ bude 2. třídy. Zadání revitalizace vychází z provedených prototypů představených v polovině března na pražském Masarykově nádraží. Bude zahrnovat částečnou výměnu vnitřních obložen, kompletní výměnu podlah, kompletní opravy sedaček včetně výměny koženkového potahu za textilní, výměnu podokenních stolků, opravu nástupních i oddílových dveří, komplexní renovaci projdou WC a umývárny. Opraveny budou zavazadlové police a okna, která dostanou také nová těsnění. Celkový objem investic pro tyto kontrakty je předpokládán ve výši cca 167 milionů Kč. Revitalizace má začít v letošním roce a její dokončení se předpokládá v roce 2011 v návaznosti na schválení investičního plánu příštího roku.

21 restauračních vozů bude v novém

České dráhy provedou také renovaci 21 restauračních vozů, které se využívají především ve spojích EuroCity a InterCity, ale také v některých expresech a rychlících. Modernizace těchto vozů zasáhne jak do vybavení určeného pro cestující a personálu gastronomického provozu, tak dojde k významnému zlepšení technických parametrů vozů. Cestující a osádka vozu ocení především nový interiér jídelny a bistra, moderní informační systém a především klimatizaci. Nově bude zařízeno také vybavení kuchyně. Kompletní opravou projde také skříň vozu. Budou dosazena nová okna či dveře, které budou snadno ovládané tlačítky a budou za jízdy blokováné. Rekonstrukcí projdou podvozky, u kterých budou dosazeny nové kotoučové brzdy. Systém brzdy bude navíc doplněn o možnost překlenutí záchranné brzdy, který se používá především na tratích s velkým množstvím tunelů a umožňuje vlaku i v nouzových případech rychlé a bezpečné opuštění tunelu. Předpokládaná hodnota kontraktu by mohla dosáhnout 735 milionů Kč. S modernizací vozů by se mělo začít ještě letos a celý kontrakt zahrnující všech 21 vozů bude dokončen nejpozději do 3 let od podpisu.

11. 05. 2010 ČD poslaly proti Regiojetu nové pantografy i motorák

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89644-cd-poslaly-proti-regiojetu-nove-pantografy-i-motorak/>)

Válku železničních dopravců mohou od soboty v přímém přenosu sledovat cestující v Olomouckém kraji. Z Olomouce do Uničova začaly jezdit motoráky soukromého dopravce Regiojet. Proti moderním soupravám Siemens Desiro "postavily" České dráhy, kterým jsou žluté vlaky trnem v oku, dieselovou jednotku Regioshuttle, kterou si podobně jako konkurence pronajaly v Německu. Na hlavní trati do Šumperka se navíc objevily dvoupodlažní elektrické jednotky CityElefant. Žlutá desira Regiojetu jsou v Olomouckém kraji v provozu do 21. května. Zatím jezdí na trase Olomouc – Uničov, příští týden budou k vidění na trase Olomouc – Senice. Spoje jezdí v nepravidelném intervalu, na obou tratích vypraví dopravce šest párů spojů denně.

Regioshuttle Českých drah se rovněž objevuje mezi Olomoucí a Uničovem, jezdí také z Olomouce přes Hrubou Vodu do Moravského Berouna. V příštím týdnu bude konkurovat desirům na trati do Senice na Hané. "Cestující si mohou prakticky vyzkoušet, jaký komfort nabídnou nové vlaky Českých drah, které pro Olomoucký kraj během několika měsíců objednáme," uvedl Petr Holánek z krajského centra ČD. Regioshuttle ale jezdí jen jeden, a tak na rozdíl od desir Regiojetu zdaleka nezajišťuje všechny spoje Českých drah. Naproti tomu patrové vlaky CityElefant jezdí mezi Nezamyslicemi, Olomoucí a Šumperkem dva. Vzhledem k dlouhé trase ale ani ony nestíhají obslužit všechny spoje. Pro Regiojet i České dráhy je nasazení moderních vozidel pouze dočasná reklamní akce. Po dvou týdnech se železnice vrátí o desítky let zpět a cestující z Olomouckého kraje u nástupiště opět naleznou dobře známá stárnoucí vozidla.

12. 05. 2010 Telička staví železnici, spojí Varšavu s Tallinnem (Rail Baltica)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=668062>)

Cestující z Varšavy do Tallinnu a zpět by do několika let mohl vozit nový vlak. V estonském Tallinnu to prohlásil Pavel Telička, který je koordinátorem Evropské unie pro projekt Rail Baltica. Později by se přes tři pobaltské státy mohlo jezdit až z Helsinek do Berlína. Rail Baltica je pro Pobaltí podobně důležitý integrační projekt jako přijetí eura. Baltské státy mají totiž podobně jako některé severské státy a Rusko širší rozchod kolejí než "evropských" 1435 milimetrů. Plynulé vlakové spojení s Evropou, kam Pobaltí usilovně směřuje, to velmi komplikuje.

Z Tallinnu do Berlína. Nebo do Pekingu

"Bude to vyžadovat dobrou spolupráci a odhodlání od všech tří pobaltských států a Evropské komise," řekl po setkání s Teličkou estonský ministr pro ekonomiku Juhan Parts. Země podle něj na projekt už vyčlenila 1,3 miliardy estonských korun (asi dvě miliardy Kč). "Stejně důležité je, aby bylo možné po železnici dost rychle cestovat do Varšavy," připomněl význam hlavního města Polska jako jednoho z největších železničních uzlů střední Evropy. Bez zajímavosti není ani to, že přes Varšavu má vést jedna z uvažovaných větví rychlostního vlakového koridoru, který chce do západní Evropy postavit Čína. Z Londýna do Pekingu by tak cesta vlakem přes Varšavu trvala dva dny. Média letos v březnu informovala, že jednání se sedmnácti dotčenými zeměmi už začala.

Polovinu peněz dá EU

Rail Baltica je už také zahrnuta v mezinárodním programu Transevropské dopravní sítě pro období do roku 2013 schváleném Evropskou komisí. To projektu automaticky dává nárok na poloviční dotaci od EU, zbytek musejí zaplatit pobaltské státy samy. Železnice z Tallinnu do Varšavy by byla dlouhá 950 kilometrů. Projekt ale v budoucnosti počítá s tunelem, kterým by se vlaky dostaly až do finských Helsinek, na opačné straně pak s prodloužením do Berlína. Podle Wikipedie má projekt dvě hlavní řešení. To levnější počítá s vylepšením současných drah v Pobaltí, zachováním "ruského" rozvoru kolejí a vybudováním přecladiště. Vlaky by po ní měly jezdit rychlostí 160 kilometrů v hodině. Tato verze Rail Baltica by měla stát 1,5 miliardy eur.

Vlaky mají jezdit až 250 km/h

Druhá verze počítá s v Pobaltí novými "evropskými" kolejemi, po kterých by vlaky mohly uhnět 200 – 250 kilometrů v hodině. Tato verze by podle wikipedie měla přijít na 2,4 miliardy eur. Estonská vláda hájí podle serveru Balticbusiness první, levnější možnost. Na zbylé evropské trase Rail Baltica by se železnice pouze upravila na vyšší standard. V dubnu spustily baltické státy studii proveditelnosti, která má zjistit udržitelnost projektu stavby nové "evropské" železnice a její případné přínosy pro jednotlivé země. Soutěž na vypracování studie vyhrála britská společnost AECOM. Jen samotná studie má stát 369 tisíc eur a hotová má být počátkem příštího roku. Na základě jejích výsledků se pak státy rozhodnou, jestli trať postaví.

12. 05. 2010 Ekonomická opatření managementu zafungovala ČD hospodaří se ziskem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6340/>)

V prvním čtvrtletí vykázaly České dráhy kladný hospodářský výsledek a to i přes to, že na základě dlouhodobých smluv platí kraje za zajištění osobní dopravy o 56 milionů méně, dráhy masivně investují do modernizace vozidlového parku a zvýšily také investice do běžné údržby a oprav vozidel. Za úspěchem jsou především vnitřní úspory a tržby, které rostou, aniž by došlo ke zdražování jízdného. Ke konci března tak ČD vykázaly hospodářský výsledek +2 miliony Kč, což je o 125 mil. Kč lepší výsledek než v loňském roce ve stejném období.

„V mezinárodně srovnatelném údaji EBITDA, tedy před započtením odpisů, jsme dosáhli kladný výsledek +535 milionů Kč. Je to meziroční zlepšení o 21 %,“ uvádí generální ředitel Českých drah Petr Žaluda a dodává údaje o příjmech a nákladech společnosti: „Celkové tržby v prvním čtvrtletí dosáhly 6,5 miliardy korun a náklady 6 miliard.“ V souladu s uzavřenými smlouvami s objednateli klesla úhrada závazku o 56 milionů Kč na 3 miliardy. Tento výpadek vyrovnávají především tržby z osobní dopravy, které meziročně rostly o 3 % a dosáhly 1,4 miliardy Kč.

Náklady společnosti zůstávají na úrovni roku 2009. V této oblasti se daří snižovat především osobní náklady a náklady na trakční energii, zejména na elektřinu, kterou nyní České dráhy nakupují přímo a ne od SŽDC. Tyto složky klesly meziročně dohromady o více než 70 milionů Kč. V souvislosti s rostoucí cenou nafty ale může dojít v příštích měsících k nárůstu nákladů na trakční energii. Společnost v prvním čtvrtletí vydala mnohem více na opravy, především železničních vozidel. Tato položka meziročně vzrostla o 59 milionů Kč na 241 milionů Kč.

V 1. čtvrtletí se také rozjely zcela nové propagační aktivity zaměřené na oslovení nových cestujících a dosažení dalšího zlepšení příjmů. S velkým úspěchem se setkala akce „Vlakem za korunu“, která byla v březnu a následně v dubnu podniknuta na tratích Milovice – Praha a Havířov – Ostrava. V prvním případě již evidujeme znatelný nárůst tržeb na trati spojující Milovice a Prahu, kde jsme meziročně zaznamenali o 100 000 Kč vyšší tržby a o 1 200 kusů prodaných jízdenek více. Velmi úspěšná je také akce určená pro základní školy, kterým jsme nabídli zpáteční cestu do Prahy

za 80 Kč z jakéhokoliv místa ČR. Děti se tak mohou seznámit s hlavním městem. Od března do konce dubna využilo této nabídky zhruba 10 000 dětí.

Naplno se rozjíždí také v březnu avizovaná modernizace vozidlového parku. V únoru byla podepsána smlouva na modernizaci 66 čtyřnápravových osobních vozů k motorovým soupravám, minulý týden byl uzavřen kontrakt na výrobu 33 zcela nových motorových vozů od firmy Stadler. V současnosti je vyhlášeno dalších 5 zadávacích řízení (soutěží) na modernizaci souprav Českých drah. Jde o modernizaci 58 vozů pro vlaky EuroCity, modernizaci 19 lokomotiv „brejlovec“ a 21 restauračních vozů a také dvě řízení na revitalizaci rychlíkových vozů. České dráhy plánují v letošním roce rekordní úroveň investic do obnovy svého vozidlového parku.

Celkový objem investic včetně záloh na vozidla, která budou dodaná v roce 2011 na základě letos uzavřených kontraktů, má dosáhnout 9,4 miliardy Kč. Přímou do provozu by měla být uvedena nová a modernizovaná vozidla v hodnotě více než 5 miliard Kč. Celkový objem letos uzavřených kontraktů na modernizaci vlaků pro letošní rok a nadcházející léta dosáhne přibližně 16 miliard Kč. České dráhy letos plánují uzavřít nové kontrakty nejen na modernizaci současných souprav, ale také na nákup zcela nových typů, především dvouvozové nízkopodlažní motorové jednotky a moderních nízkopodlažních pantografů pro regionální dopravu v různých krajích České republiky.

K 31. březnu 2010 měly České dráhy 27 366 zaměstnanců. Ve stejném termínu České dráhy evidovaly 2 056 hnacích vozidel, lokomotiv, motorových vozů a jednotek, a 3 327 různých osobních vozů včetně lůžkových a restauračních.

12. 05. 2010 ČD Cargo hodlá dosáhnout úspor ve spotřebě elektrické energie

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6341/>)

ČD Cargo vyzvalo kvalifikované zájemce k předložení závazných nabídek pro veřejnou zakázku. Ta byla vypsána na vybavení lokomotiv elektrické trakce zařízením pro měření spotřeby elektrické energie a dodání IS (informačního systému) pro energetický dispečink ČD Cargo. Veřejná zakázka byla vyhlášena na konci února 2010 formou jednacího řízení s uveřejněním. Zájemci o tuto zakázku nejprve doložili splnění řady kvalifikačních požadavků. Termín pro předložení nabídek je stanoven na 11. června 2010. Primárním cílem nadlimitní veřejné zakázky je měření spotřeby elektrické energie hnacích vozidel. Předmětem zakázky je požadavek na vybavení 331 hnacích vozidel zařízením pro měření spotřeby elektrické energie a zároveň dodávka nezbytné aplikační podpory pro centrální energetický dispečink společnosti.

V průběhu následujících dvou let by měl dodavatel zajistit osazení vybraných hnacích vozidel měřicím zařízením, jehož součástí budou následující základní prvky:

- elektroměr,
- rozvaděč elektroměru,
- snímače proudu,
- snímače napětí,
- komunikační část (komunikační jednotka, anténa GSM/GPRS),
- další příslušenství (kabeláž, mechanické zařízení apod).

Předmětem zakázky je také sladění měřicích zařízení na 21 hnacích vozidlech, která byla měření osazena již v minulosti. Všechna měřicí zařízení budou schopna komunikovat s tzv. energetickým dispečinkem společnosti pomocí technologie veřejných mobilních operátorů GSM/GPRS. Komunikační systém bude možné v budoucnu doplnit o modul GSM-R, který je již postupně na některých tratích zaváděn. Předpokládá se, že vyhodnocování spotřeby elektrické energie bude prováděno jak na samotném elektroměru v hnacím vozidle, tak zejména s využitím dat uložených v centrální databázi, kde budou shromažďována data ze všech měřicích zařízení. Stěžejním východiskem pro realizaci této zakázky je uznání měřicích zařízení a naměřených dat o spotřebě trakční energie provozovatelem energetické distribuční soustavy, resp. dodavatelem elektřiny.

V rámci zakázky se neuvazuje pouze o osazení měřicími přístroji. Součástí dodávky by také mělo být osazení stanovišť strojvedoucího standardizovanými LCD displeji. LCD displeje budou rovněž instalovány do 21 hnacích vozidel, která již mají namontována zařízení pro měření spotřeby elektrické energie. Dodávka a montáž LCD displejů by měla být realizována ve stejném období jako dodávka a montáž měřicích zařízení, tedy do konce roku 2012.

Instalované displeje by měly nabídnout kromě sledování spotřeby elektrické energie také další aplikace pro strojvedoucího:

- elektronický jízdní řád - ETD dle normy UIC 623-05
- asistenční systém strojvedoucího,
- deník poruch,
- příp. další aplikace vhodné pro tento LCD displej.

Dále je součástí zakázky proškolení zaměstnanců ČD Cargo pro montáž a obsluhu měřicích zařízení a LCD displejů. Společnost ČD Cargo patří v České republice mezi největší odběratele elektrické energie. Realizace projektu by měla společnosti v budoucnu přinést významné úspory při nákupu a optimalizaci odběru elektrické energie pro hnací vozidla.

12. 05. 2010 Slavnostní zahájení optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín

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

Slavnostně zahájena dnes byla další významná stavba na III. tranzitním železničním koridoru. Jedná se o stavbu Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín. Stavba byla zahájena loni v červnu a její dokončení je plánováno na březen 2012. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC). Generální ředitel státní SŽDC Ing. Jan Komárek uvedl: „Jedná se o klasickou liniovou stavbu, která téměř v celém rozsahu probíhá na existujícím železničním tělese. Nově bude trasa vedena v zastávce Ropice. Původní 1200 metrů dlouhá trasa pak bude rekultivována. Výrazně bude zvýšena bezpečnost železničního i silničního provozu. V rámci stavby totiž budou vybudovány čtyři nové podjezdy, které nahradí současná úroňová křížení s pozemními komunikacemi. Zbývajících šest přejezdů bude vybaveno a zabezpečeno nejmodernější technologií a plnými závorami“.

Stavba začíná v kilometru 305,807 v železniční stanici Bystřice nad Olší, kde navazuje na rovněž probíhající optimalizaci koridoru v úseku Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova – státní hranice se Slovenskem, a končí v kilometru 317,296 na vjezdu do železniční stanice Český Těšín. Zahrnuje dva mezistaniční úseky, modernizaci železniční stanice Třinec a přestavbu železničních zastávek Vendryně, Třinec Kanská a Ropice. Součástí zakázky je také rekonstrukce trakční napájecí stanice Třinec. Celková délka optimalizovaného úseku je 11 489 m a stavba je členěna celkem na 166 stavebních objektů a 59 provozních souborů.

Optimalizace zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku, rekonstrukci nástupišť, včetně výstavby mimoúrovňových přístupů na ostrovní nástupiště, sanaci nestabilního podloží železničního spodku a výstavbu pozemních objektů pro umístění technologických zařízení. V celém úseku bude vybudováno nové trakční a kabelové vedení, sdělovací a zabezpečovací zařízení a osvětlení. V zastávce Ropice vyrostě na přeložce trati nový most a celkem bude rekonstruováno dalších 18 železničních mostů a 6 propustků. Nové podchody pro cestující v zastávce Vendryně a Třinec Kanská budou vybaveny výtahy pro bezbariérový přístup na nástupiště. V zastávce Vendryně bude postavena nová ocelová lávka pro pěší, v železniční stanici bude lávka opravena. Stavební práce probíhají bez přerušení provozu vždy v jedné koleji podle schváleného plánu výluk.

Investorem této stavby, jejíž celkové náklady dosáhnou téměř 2,9 miliardy Kč (bez DPH), je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury a současně bylo zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti přesáhne 1,38 miliardy Kč. Žádost o poskytnutí dotace byla Ministerstvem dopravy ČR schválena v listopadu 2009 a bude následovat schvalovací proces na úrovni Evropské komise. Zhotovitelem je sdružení firem „BYTČ“, jehož členy jsou OHL ŽS, a.s. (vedoucí účastník sdružení), Subterra a.s. a EIFFAGE CONSTRUCTION Česká republika spol. s r. o. Projekt zpracoval SUDOP PRAHA a.s.

Základní údaje o stavbě

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant:	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel:	Sdružení „BYTČ“ (OHL ŽS, a.s., Subterra a.s. a EIFFAGE CONSTRUCTION Česká republika
Náklady (bez DPH)	2 599 691 101 Kč
Plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti EU	1 380 944 880 Kč
Datum zahájení	červen 2009

Datum ukončení	březen 2012
Železniční svršek	
Zřízení nového železničního svršku	
- nový materiál	22 978 m
- regenerovaný materiál	2 135 m
Výhybky	
- na betonových pražcích	25
- regenerované na dřevěných pražcích	10
- úprava stávajících	16
Nástupiště nová úrovňová a ostrovní	
- nástupištní hrany včetně zastřešení a přístřešků	2 680 m
Další objekty	
- podjezdy	4
- nový most	1
- rekonstrukce mostů	18
- rekonstrukce propustků	6

13. 05. 2010 Kolaudační rozhodnutí: Optimalizace traťového úseku Břeclav – státní hranice ČR/SR

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/100513vyhlaska.pdf>)

Rekonstrukce celostátní dráhy v uvedeném úseku, optimalizace železniční trati za účelem komplexního zvýšení její výkonnosti. Optimalizací je dosaženo přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D 4 UIC, zvýšení maximální traťové rychlosti do 160 km/h, zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC–GC a požadované propustnosti tratě, odstranění trvalých i dočasných omezení traťové rychlosti. Byla provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, dále modernizováno technologické vybavení a zařízení, zejména sdělovací a zabezpečovací zařízení, trakční a energetické zařízení. V rámci rekonstrukce žel. stanice Lanžhot bylo zřízeno ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem cestujících (podchod). U mostních objektů byla provedena částečná nebo komplexní rekonstrukce při dodržení požadavku nesnižovat úroveň spodní hrany konstrukce z titulu zachování průtočnosti u vodních toků nebo podjezdné výšky u komunikací. Součástí stavby je vybudování dvou protihlukových stěn.

Povolení k zahájení užívání stavby se uděluje za těchto podmínek:

1) Stavba bude užívána a provozována podle projektové dokumentace ověřené Drážním úřadem, provozního řádu a bezpečnostních předpisů, které se na tuto stavbu vztahují. Při užívání musí být zabezpečeny zájmy ochrany životního prostředí.

2) Trvalý provoz v traťovém úseku se povoluje do rychlosti pro klasické soupravy a vozy s naklápečími skříněmi následovně :

číslo koleje	km poloha od – do	traťová rychlost km/hod.
1	0,800 – 0,966	80
	0,966 – 2,143	85
	2,143 – 4,960	130
	4,960 – 9,925	160
	9,925 – 11,475	120
2	0,800 – 0,966	80
	0,966 – 2,143	85
	2,143 – 4,960	130
	4,960 – 9,919	160

- 3) Dosažená třída zatížení trati odpovídá kategorii D4 UIC, prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC-GC.
- 4) Stavebník dodrží termíny prohlídek a revizí uvedených v průkazech technické způsobilosti určených technických zařízení.

13. 05. 2010 Praha chce více peněz na železniční trati

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/89880-praha-chce-vice-penez-na-zeleznicni-trati/>)

Do rozvoje železnice v Praze jde málo peněz. Tvrdí to dopravní výbor městského zastupitelstva, podle něhož by měl Státní fond dopravní infrastruktury výrazně zvýšit podporu oprav a staveb tratí a další infrastruktury v Praze. Výbor doporučil zastupitelům požádat ministerstvo dopravy o více peněz na opravu trati z Holešovic do Bubenče včetně výstavby nové zastávky Podbaba. Více peněz by měl dát stát také na rekonstrukci kladenské trati, od níž by měla odbočovat také nová dráha na ruzyňské letiště. Podle materiálu, který pro členy výboru zpracovala městská organizace ROPID, počítá fond dopravní infrastruktury letos a v příštích dvou letech pouze s pracemi v úsecích Běchovice – Úvaly a Vysočany – Lysá nad Labem. Dohromady mají stát zhruba 2,4 miliardy korun.

Dopravní výbor je ale přesvědčen o tom, že oprava trati v Holešovicích a Bubenči a stavba nové zastávky je podobně důležitá jako rekonstrukce dráhy na Lysou, nebo i důležitější. K plánované podbabské zastávce by totiž měla začít jezdit tramvaj, to ale nebude možné, pokud zastávka nevznikne. "Tato stavba je připravena, v podstatě by se mohlo začít stavět okamžitě, kdyby byla vůle," řekl na jednání výboru Pavel Adámek z ROPIDu.

Tzv. rychlodráha na letiště, která má vzniknout v rámci rekonstrukce kladenské trati, je podle zprávy ROPIDu v ohrožení. Její vznik slibuje memorandum, už je ale téměř jisté, že se nestihne původně plánovaný termín otevření v roce 2013. Podle Adámka se navíc uvažuje o zásadní redukci projektu. Jedna z nejvytíženějších příměstských tratí by tak mohla zůstat neelektrizovaná, v úseku Veleslavín – Bubny by byla jednokolejná a nevznikla by zastávka Výstaviště. V Holešovicích by tak vlaky nadále zastavovaly pouze na odlehlém bubenském nádraží. S tím ale Praha není příliš spokojena. "Jednokolejný úsek znehodnocuje celou modernizaci," podotkl Adámek.

Další důležité stavby, které však nemají v nejbližších letech zajištěno financování, je rekonstrukce a zdvoukolejnění úseku Libeň – Malešice. Na spojce, po níž dnes jezdí pouze nákladní vlaky, má také vzniknout zastávka Depo Hostivař. Podle ROPIDu by bylo dále vhodné zmodernizovat trať z hlavního nádraží do Hostivaře, kde by rovněž vznikly nové zastávky, a zmodernizovat i trať do Berouna.

13. 05. 2010 Opravená budova v Holešově slouží cestujícím

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6392/>)

Dnes, 13. května, byla slavnostně ukončena rekonstrukce holešovské výpravní budovy. Tímto dnem začíná sloužit všem cestujícím. Budova prošla kompletní přestavbou, do které investovaly České dráhy téměř 20 milionů korun. Na místě dosavadní čekárny vznikla i nová komerční zóna. Celková přestavba začala koncem září loňského roku. Vydatná zima nakonec nijak výrazně nezpозdila plánovaný termín znovuotevření. „České dráhy investovaly do oprav 19,8 milionu korun, což obnáší novou střechu, zateplení objektu a novou fasádu. Vyměnili jsme všechna okna, dveře a proměnou prošla i sociální zařízení. Částečně jsme rekonstruovali i restauraci a byty umístěné v prvním patře,“ uvádí Milan Matzenauer, náměstek generálního ředitele ČD pro správu majetku. Nová podoba opravené výpravní budovy se tak blíží té původní, včetně barevného provedení fasády. Každý cestující jistě ocení i zcela nový přístřešek směrem k nástupišťům nebo zvětšení vestibulu. Celý interiér prošel rozsáhlou modernizací a byl dispozičně změněn. Díky tomu vznikly i nové komerční prostory, pro které již České dráhy hledají provozovatele.

13. 05. 2010 V sobotu naplno začíná sezóna v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka, vyjedou parní vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6393/>)

Tuto sobotu a neděli 15. a 16. května vypraví České dráhy parní vlaky z Prahy do Lužné u Rakovníka, kde bude probíhat akce „První parní víkend“. Milovníci železniční historie navíc mohou oba dva dny

vyrazit na krátký výlet z Lužné do Milostína nebo do Stochova. Lákadlem pro děti i jejich rodiče bude Kinematovlak, který bude v areálu muzea promítat pohádky a filmy. Železniční muzeum navíc nově zvýhodní cestující, kteří přijedou do Lužné pravidelnými vlaky Českých drah: s In-kartou nebo běžnými jízdenkami ČD do Lužné u Rakovníka mohou navštívit areál muzea se slevou 20 %.

Parní vlak, sestavený z historických vozů 2. třídy, poveze oba dva dny lokomotiva „Papoušek“ (477.043). Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné u Rakovníka zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou i zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let. „Vlak bude odjíždět oba dva dny z Prahy Masarykova nádraží v 8:10. Příjezd do Lužné u Rakovníka je naplánován pět minut po desáté hodině. Zastavovat bude v Dejvicích, Hostivici, Kladně, Stochově, Novém Strašecí a Řevničově. Zpět do Prahy se pak bude vracet pět minut po půl třetí,“ vysvětluje František Kaplan z Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka.

Komu nebude stačit jízda do Lužné u Rakovníka, může v sobotu i neděli pokračovat jinými parními vlaky až do Milostína nebo se naopak vrátit do Stochova. „Odjezd do Milostína bude z luženského nádraží v půl jedenácté. Vlak poveze v sobotu lokomotiva řady 434.1100 zvaná »Čtyřkolák«, v neděli ji vystřídá »Všudybylka« řady 354.195. Návrat zpět do Lužné je naplánován na 11:12,“ popisuje František Kaplan. „Kdo nepojede do Milostína, může se svézt opačným směrem do Stochova, kde bude otevřený prezidentský salonek Tomáše Garigue Masaryka. Vlak poveze v sobotu »Všudybylka«, v neděli pak »Čtyřkolák«. Odjezd z Lužné bude ve 12:29.“ Jízdenky do všech těchto parních vlaků bude prodávat vlakový personál.

Atrakce v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka

V železničním muzeu si návštěvníci prohlédnou stálou výstavu parních lokomotiv a historických vozidel, modelovou železnici nebo expozici historické železniční techniky. Po oba dva dny bude v provozu úzkorozchodná parní lokomotiva B 50 a parní motorový vůz M 124.001 „Komarek“ (obojí zapůjčilo Národní technické muzeum v Praze). Chybět nebude ani zahradní železnice spolku Bayreuther Gartenbahn GbR. Děti se mohou těšit na Kinematovlak, který bude v sobotu a neděli vždy od 9:30 do 16:30 promítat pohádky a filmy, a na Vláček – hráček, ve kterém budou v sobotu soutěžit v řadě her a soutěží. V sobotu od 10 do 14 hodin bude probíhat autogramiáda Zdeňka Šindlauer, která bude součástí vernisáže výstavy jeho ilustrací, která je umístěna v modelářské expozici.

Sleva na vstupném do areálu muzea v Lužné u Rakovníka

České dráhy připravily od 14. května 2010 výhodnou nabídku v rámci programu ČD Bonus pro všechny, kteří přijedou do železničního muzea pravidelnými vlaky Českých drah. Cestující, kteří jsou držiteli In-karty nebo se prokážou jízdenkou ČD v libovolné hodnotě, která bude použita k cestě do Lužné u Rakovníka v den návštěvy muzea, si mohou zakoupit vstupenky do areálu muzea se slevou 20%. Dospělí tak místo obvyklých 75 zaplatí jen 60 korun, děti od 6 do 15 let a důchodci pak místo 45 jen 36 korun. Děti do 6 let mají vstup zdarma. Nabídka neplatí pro cestující s jízdenkami na historické vlaky.

Parní vlak Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka (15. a 16. 05. 2010)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
příjezd	odjezd stanice	příjezd odjezd
	08:10 Praha Masarykovo nádraží	16:40
08:24	08:27 Praha-Dejvice	16:22 16:24
08:47	08:53 Hostivice	16:02 16:07
09:07	09:17 Kladno	15:22 15:43
09:31	09:34 Stochov	15:03 15:07
09:43	09:48 Nové Strašecí	14:52 14:54
09:54	09:56 Řevničov	14:44 14:46
10:05	Lužná u Rakovníka	14:35

Parní vlak Lužná u Rakovníka – Milostín a zpět (15. a 16. 05. 2010)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
10:30	Lužná u Rakovníka	11:12
10:37	Krupá	11:05
10:44	Milostín	10:55

Parní vlak Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět (15. a 16. 05. 2010)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
12:29	Lužná u Rakovníka	13:57
12:44	Řevničov	13:44
12:53	Nové Strašecí	13:30
13:03	Stochov	13:18

Jízdné během Prvního parního víkendu (15. a 16. 05. 2010)

	dospělí	děti 6 – 15 let
- z Prahy Masarykova n., Prahy-Dejvic a Hostivice do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	120 Kč	60 Kč
- z Kladna a Stochova do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	80 Kč	40 Kč
- z Nového Strašecí a Řevničova do Lužné u Rakovníka	40 Kč	20 Kč
- Lužná u Rakovníka – Milostín (jednosměrná)	20 Kč	10 Kč
- Lužná u Rakovníka – Milostín (zpáteční)	40 Kč	20 Kč
- Lužná u Rakovníka – Stochov (jednosměrná)	40 Kč	20 Kč
- Lužná u Rakovníka – Stochov (zpáteční)	80 Kč	40 Kč

14. 05. 2010 Stát pořídí měřicí vozy za půl miliardy. Pro rychlejší tratě, než má

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-poridi-merici-vozy-za-pul-miliardy-pro-rychlejsi-trate-nez-ma-10v-ekonomika.asp?c=A100513_221522_ekonomika_iky)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se chystá nakoupit dosud nejdražší vagon pro českou železnici. Za téměř půl miliardy korun koupí státní organizace jeden měřicí vůz a dva starší chce zmodernizovat. Vagony mají správci drtivě většiny českých železnic ukázat, v jakém stavu jsou troleje. Parametry pro nákup jsou však zvláštní: čtyřnápravový vůz musí umět jezdit i na tratích s rychlostí 230 kilometrů v hodině, zatímco maximální rychlost v Česku činí 160 kilometrů za hodinu. "Dělá to pak dojem, že to je naprosto bezkonceptní nebo ušité na míru jediné firmě," říká dopravní odborník a někdejší šéf dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žák.

Není to poprvé, kdy stát nakupuje vlaky se zbytečně lepšími parametry: typickou ukázkou jsou pendolina, která mohou jezdit rychlostí 230 kilometrů v hodině, ale po českých železnicích se "plouží" stošedesátkou. Dá se přitom předpokládat, že vůz na nižší rychlost by byl levnější, protože by nemusel splňovat například náročnější požadavky na podvozek. Celá zakázka v odhadované ceně 450 milionů korun zřejmě skončí u některé zahraniční firmy, v Česku nikdo měřicí vozy nevyrábí. Na první pohled vysoká cena je podle SŽDC daná tím, že jde o konstrukčně specifická vozidla.

Správce tratě vlastní šest speciálních měřicích vozů, nejstarší z roku 1978, nejmladší z roku 1994. Vozy i jejich vybavení jsou podle mluvčího firmy Pavla Hally už na pokraji životnosti. SŽDC nákup vozů s lepšími parametry obhajuje tím, že se v budoucnu u nás počítá stejně s rychlejšími železnicemi. "V rámci napojení České republiky na mezinárodní železniční koridory jsou již nyní projekčně připravovány modernizace úseků tratí s maximální rychlostí 200 kilometrů za hodinu," říká Halla. Podle něj jsou už jsou navíc v Česku dva zkušební úseky pro dvousetkilometrovou rychlost. Jde o úseky Pardubice - Uhersko a Břeclav - Vranovice. A na nich už podle normy musí mít vůz maximální konstrukční rychlost o deset procent a dalších deset kilometrů v hodině vyšší. Tedy požadovaných 230 kilometrů v hodině. Zatím však není jasné, kdy u nás vlaky budou jezdit běžně dvoustovkou. "Předpokládaná životnost měřicího vozu je 25 let a více a je velmi reálné, že v tomto časovém horizontu bude naprosto nutným diagnostickým prostředkem," tvrdí Halla.

Pronájem jen výjimečně

Podle SŽDC nemá smysl si měřicí vůz půjčit v zahraničí. Podle analýzy by totiž vyšel jeho roční pronájem nejméně na 60 milionů korun. Ročně například měřicí vůz na trakční vedení najede 11 500 kilometrů. Zahraniční vozy jsou navíc velmi často nekompatibilní pro české železnice. "Výjimečné případy pronájmu diagnostických vozů mají vždy individuální, krátkodobý charakter a nemohou celoročně pokrýt potřebný rozsah všech měření," dodal Halla. SŽDC je jedním z největších porcovaců veřejných peněz v Česku, jen loni hospodařila s více než 32 miliardami korun.

15. 05. 2010 Požární poplach zastavil na chvíli vlaky pod kanálem La Manche

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90040-pozarni-poplach-zastavil-na-chvili-vlaky-pod-kanalem-la-manche/>)

Provoz na železnici mezi kontinentální Evropou a Británií pod Lamanšským kanálem byl dnes dopoledne nakrátko přerušen kvůli podezření, že v tunelu vypukl požár. Podezření se nakonec nepotvrdilo, vyšetřování ale zdrželo obnovení přepravy až do odpoledních hodin. Vlaky nabraly zpoždění jednu až tři hodiny. "Vlaková souprava musela být zastavena, když směřovala k Anglii a byla přibližně ve své polovině cesty," uvedla mluvčí společnosti Eurotunnel. Britská policie oznámila, že alarm spustil požární senzor při průjezdu nákladního vlaku. Podle platných předpisů pak byli všichni lidé z tunelu evakuováni. Žádný z vysokorychlostních vlaků Eurostar nebyl podle mluvčí společnosti v dané době v tunelu zablokován.

V tunelu pod průlivem je na 50 kilometrech podmořské trasy instalován systém senzorů, jehož cílem je upozorňovat na sebemenší náznak plamenů nebo kouře. S podobnými událostmi, jako byla ta dnešní, se provoz na této trati potýká relativně často. Zatím naposledy bylo kvůli spuštěnému alarmu evakuováno 450 cestujících na konci března. Nejdelší podmořský tunel na světě byl otevřen v roce 1994. Měří 51 kilometrů, z toho 38 kilometrů vede pod hladinou moře. V minulosti v tunelu hořelo již třikrát, požár vždy způsobily přepravované nákladní vozy. V roce 1996 byl tunel po požáru uzavřen měsíc a přepravovat náklady začal až po sedmi měsících. Poslední požár zde vypukl na přelomu roku 2008 a 2009, provoz se pak obnovil v únoru 2009.

16. 05. 2010 Soutěž o rychlíky nejdříve příští rok, začne se v Ostravě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/90095-soutez-o-rychliky-nejdrive-pristi-rok-zacne-se-v-ostrove/>)

Konkurence Českých drah dostane šanci vstoupit do soutěže se státním dopravcem o zakázku na provozování rychlíků nejdříve příští rok. Jako pilotní trať pro první soutěž vybralo ministerstvo dopravy a jeho pracovní skupina spojení Ostrava - Opava - Krnov - Olomouc. Ministr dopravy Gustav Slamečka potvrdil, že platí jeho záměr během deseti let soutěžit až o 75 procent české rychlíkové dopravy. První tendr se však letos již nestihne vypsat, neboť rok předem je třeba plán oznámit Evropské komisi v rámci takzvané notifikace.

MD podle Slamečky nyní řeší otázku, zda po notifikaci se soutěž vypsat musí, nebo může. "Dali jsme v tomto smyslu dotaz na Evropskou komisi a řeší to i právníci v České republice," uvedl Slamečka. Po vyřešení otázky by mohla notifikace putovat do Bruselu ještě letos. Ministerstvo řeší i další problémy spojené s případným vstupem konkurence na železnici. Týkají se například takzvaného oslapaného, tedy poplatků za využití nádraží a dalšího příslušenství pro cestující. Nádraží totiž patří Českým drahám, které financují jejich provoz.

Po pilotní soutěži o trať z Ostravy přes Opavu do Olomouce by měly přijít na řadu v prvním standardním balíčku tratě Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín. V jednom celku by se mělo soutěžit též o motorové rychlíky z Prahy. Rychlíky provozují nyní výhradně České dráhy, které mají od loňska s ministerstvem desetiletou smlouvu. Slamečka do ní ale prosadil klauzuli, podle které lze každý rok ze smlouvy vyjmout 15 procent výkonů. Ministerstvo dopravy jako objednatel platí za rychlíky čtyři miliardy korun ročně. V pracovní skupině MD jsou zastoupeni vedle ČD také další dopravci, třeba Arriva, RegioJet, Veolia Transport a Viamont.

17. 05. 2010 Na severu Moravy nejezdí vlaky, uzavřeny jsou i silnice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90155-na-severu-moravy-nejezdi-vlaky-uzavreny-jsou-i-silnice/>)

Děšť, vítr a povodně výrazně komplikují dopravu na severní Moravě. Uzavřena je řada místních komunikací i několik státních silnic na Novojičínsku, Vsetínsku, Ostravsku a Karvinsku. Kvůli záplavám je dočasně nesjízdných padesát silnic. Na Moravě záplavy uzavřely dvě železniční tratě. V úseku mezi Hustopečemi nad Bečvou a Hranicemi na Moravě jezdily během dne vlaky pouze v jednom směru. Vlaky nabírají velká zpoždění, některé vůbec nevyjely. Zrušené spoje jsou nahrazovány autobusy. Omezen je také provoz MHD v Ostravě, kde během dne kolabovala v centru doprava. Ostravský

magistrát vyzval řidiče, aby nejezdili se svými auty do centra města. Lidé mají používat městskou hromadnou dopravu.

Ve vyloučených železničních úsecích jezdí náhradní autobusová doprava, vznikají tak velká zpoždění. Vlaky jezdí oproti jízdnímu řádu opožděny půl hodiny až hodinu. Největší zpoždění mají rychlíky z Ostravy přes Opavu do Jeseníku, respektive Olomouce.

Uzavřené tratě

- trať 270 (Česká Třebová - Přerov - Bohumín) uzavřena v úseku Polanka nad Odrou - Ostrava-Svinov
- trať 832 (Ostrava - Bohumín - Chalupki - Katowice) uzavřena v úseku Bohumín a Chalupki (Polsko)
- trať 320 (Bohumín - Čadca; Dětmárovice - Petrovice u Karviné) uzavřena v úseku Karviná hlavní nádraží - Louky nad Olší; Dětmárovice - Petrovice u Karviné

Obnoven už je provoz na trati z Opavy do Dolních Životic. Další hlavní tah na Slovensko z Hranic na Moravě naopak může být uzavřen, pokud bude řeka Bečva nadále stoupat. Provoz se podařilo odpoledne obnovit i na trati z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm. Stejná situace je i mezi Frýdlandem nad Ostravicí a Ostravicí.

Velká voda zalila železnice a silnice také v Polsku

Povodně komplikují dopravu také v Polsku. Vlaky nejezdí přes polsko-slovenské hranice mezi Zwardoní a Čadcou a Muszynou a slovenskou obcí Plaveč. Mezistátní spoje do Česka sice jezdí, ale se zpožděním. Řidiči jsou odkláněni na objížďky ze zaplavených ulic v okolí Cieszyna. V Ropczycích v Podkarpatském vojvodství je pod vodou silniční tah, kterým se jezdí na Slovensko. Povodeň ohrožuje také Krakov.

18. 05. 2010 Jančura koupil devět lokomotiv, od března chce konkurovat drahám (E 630 FNME / 163 ČD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancura-koupil-devet-lokomotiv-od-brezna-chce-konkurovat-drahám-p85-ekoakcie.asp?c=A100517_193852_ekoakcie_vel)

Majitel RegioJetu Radim Jančura, který dlouhodobě kritizuje České dráhy, bude mít zřejmě už příští rok v březnu možnost ukázat, zda dokáže provozovat železniční dopravu lépe než státem vlastněný obr. Podařilo se mu totiž uzavřít dohodu o nákupu devíti elektrických lokomotiv od italského soukromého dopravce Ferrovie Nord Milano. Italská strana obchod potvrdila. Nyní Student Agency vybírá dodavatele vagonů a podala žádost Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), aby mu přidělila potřebnou kapacitu tratí. "Nemáme obavu, že bychom při přípravě jízdního řádu měli být diskriminováni oproti Českým drahám," uvedl obchodní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt. "Jako sestavovatel jízdních řádů jim v tom nemůžeme bránit," komentoval krok RegioJetu mluvčí SŽDC Pavel Halla.



Firma zatím tají, na které tratě by chtěla vyrazit. Podle informací MF DNES má však největší šanci trasa mezi Prahou a Ostravou, která patří mezi několik málo úseků, kde se vlaky užíjí i bez dotací. Podobný pokus učinil už dříve dopravce Railtrans, ale nakonec od projektu ustoupil. "Pokud stát nevypíše soutěže, budeme jezdit jako konkurence vlaků EuroCity a InterCity," naznačil Radim Jančura, že právě hlavní tahy společnost zajímají nejvíce. Doprava, na jejíž provozování přispívá stát a kraje, však RegioJet přitahuje ještě silněji. Možnost bojovat o první dotovanou trať v soutěži však nenastane dříve než v létě příštího roku, kdy by mohlo ministerstvo dopravy vypsát první tendr. Jednalo by se o trať mezi Olomoucí, Krnovem a Ostravou.

Příběh mašinek: od ČD do Itálie, z Itálie k Jančurovi

O vstupu na železnici mluví Radim Jančura už čtyři roky. Až dosud však zůstal jen u slov: na poslední chvíli třeba couvl z tendru na provoz regionálních vlaků na Liberecku. Na jaře však spustil reklamní jízdy s pronajatými vlaky, jimiž přepravil 40 tisíc lidí. RegioJet, který je dcerou Student Agency, už připravuje nábor zaměstnanců. Chce drahám přetáhnout třeba strojvedoucí. Jistým způsobem se mu přetahovaná už podařila u lokomotiv. Z Itálie totiž nakoupí stroje, které jsou českým cestujícím dobře známé – lehce upravené lokomotivy řady 163, které v 80. a na začátku 90. let vyráběla plzeňská Škoda. Naprostá většina z nich skončila v Česku a na Slovensku. Devět kusů z poslední série, které byly vyrobeny pro České dráhy, však dopravce již neodebral, a tak putovaly do Itálie, kde jezdily s malými úpravami pod jiným označením. "Lokomotivy jsou zaplacené, řešíme jen, kdy je dostaneme do Česka," uvedl Jančura. Lokomotivy ho stály přes půl miliardy korun, přesnou cenu firma, která mašiny zaplatila z vlastních zdrojů, neuvědla.

Lokomotivy ještě čekají menší úpravy, RegioJet však nepředpokládá, že by měl problém s jejich schvalováním pro provoz v Česku. Stroje dostanou zabezpečovací systémy na tuzemské tratě, jejich rychlost se zvýší ze 120 na 140 kilometrů v hodině. "Italové je moc nepoužívali, jsou ve stavu, jako kdyby s nimi jezdili tak tři roky. Navíc jsme k nim získali spoustu náhradních dílů," pochvaluje si nákup Jančura. Na vagony si chce půjčit nebo je koupit na leasing. Mělo by jít o nové vozy, jejich počet zatím firma neupřesnila.

18. 05. 2010 Na Moravě opět záplavy komplikují dopravu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90257-na-morave-opet-zaplavy-komplikuji-dopravu/>)

Počasi dnes opět komplikuje silniční a železniční dopravu. Železničářům se ale už podařilo zprůjezdnit uzavřený úsek tranzitního koridoru mezi Ostravou-Svinovem a Polankou nad Odrou. Zatím zde vlaky z bezpečnostních důvodů projíždějí pouze třicetikilometrovou rychlostí po jedné traťové koleji. Poslední uzavřená železnice je v Moravskoslezském kraji v úseku Bohumín-Chalupki, kde jsou problémy na polské straně. Od noci do odpoledne byly pod vodou koleje před svinovským nádražím v Ostravě. Vlaky tak jezdily odklonem přes Vítkovice a Kunčice. Cestujícím se ale v některých případech nedostávaly informace o výluce. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally je také hodně vody v podchodech v železničních stanicích Český Těšín a Karviná, i tam ale železničáři se záplavou bojují a snaží se její následky odstranit. Provoz byl zastaven i na železnici spojující region se Slovenskem. Výluka na trati Mosty u Jablunkova – Čadca ale nesouvisela s povodněmi, železničáři tam odstraňovali do půl druhé poruchu na trakčním vedení.



Uzavřené tratě

- trať 832 (Ostrava - Bohumín - Chalupki - Katowice) uzavřena v úseku Bohumín a Chalupki (Polsko)
- trať 270 (Česká Třebová – Bohumín) je v úseku Polanka – Ostrava průjezdná po jedné koleji sníženou rychlostí

18. 05. 2010 Ve Žďáru nad Sázavou se bude modernizovat nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90313-ve-zdaru-nad-sazavou-se-bude-modernizovat-nadrazi/>)

Výpravní budova vlakového nádraží ve Žďáru nad Sázavou se dočká rekonstrukce zřejmě letos na podzim. Práce za více než 40 milionů korun by měly být dokončeny během příštího roku, uvedla mluvčí Českých drah (ČD) Kateřina Šubová. Několika miliony se bude na modernizaci nádraží podílet také žďárská radnice. Nádražní budova byla postavena přibližně před 40 lety na trati, po které jezdí rychlíky mezi Prahou a Brnem. Dráhy nejprve chtěly pro stanici sehnat soukromého investora. Opakovaně ho hledaly v projektu Živá nádraží, ale bez úspěchu. Podle Šubové teď sám dopravce chystá kompletní rekonstrukci výpravní budovy. Projektovou dokumentaci teď ještě musejí schválit statutární orgány ČD a pak začne výběrové řízení na dodavatele prací.

Dráhy udržují na Vysočině 63 výpravních budov. Už letos budou mít kvalitnější zázemí cestující v Telči na Jihlavsku, kde bude na začátku léta otevřen nový přestupní terminál. Na projektu, který dotuje Evropská unie, se dráhy podílejí spolu s městem. V rámci projektu Živá nádraží se dráhám na Vysočině podařilo pronajmout nádraží v Havlíčkově Brodě, a to firmě AŽD. Tato firma provádí přestavbu výpravní budovy. Práce měly skončit v roce 2012, ale protáhnou se o dva roky. Do letošního jara byla rekonstrukce pozastavena kvůli úpravě smlouvy s drahami.

18. 05. 2010 Ředitel SŽDC by chtěl zrušit nevytížené lokálky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90339-reditel-szdc-by-chtel-zrusit-nevytizene-lokalky/>)

Správa železniční dopravní cesty by uvítala, kdyby se stát rozhodl zrušit málo vytížené lokálky. Během diskuse k budoucnosti dopravní infrastruktury to řekl ředitel SŽDC Jan Komárek. Železniční správa má na jejich údržbu málo peněz, ty jsou proto ve špatném stavu, jezdí se po nich pomalu, přitom je pro udržování provozu potřeba mnoho lidí.

Česko má jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě, většina drah vznikla ještě v 19. století. "Převažující část tratí byla budována v době, kdy jedinou konkurencí byl koňský povoz, dnes se z husté sítě stala obrovská nevýhoda," uvedl Komárek. Část z nich od té doby nebyla takřka nijak modernizována. Bezpečnost tak zajišťuje historická technika, provoz zpomalují úroňové přejezdy. Některé lokálky jsou přitom udržovány pouze kvůli slabé osobní dopravě – nákladní vlaky po nich nejezdí, řada firem totiž začala používat nákladní auta. Podle ředitele SŽDC bude nutné řadu méně vytížených tratí zrušit. "Bude nutné přistoupit k optimalizaci té husté sítě, to je věc, která před železnici stojí," řekl Komárek. Česká republika má zhruba 9 500 kilometrů kolejí, z toho 1 400 kilometrů nejdůležitějších tratí tzv. koridorového typu. Podle Komárka však právě po koridorech jezdí naprostá většina vlaků. Komárkovu snahu o "přehodnocení úlohy" lokálek podpořil i ministr dopravy Gustav Slamečka. Podle ministra by bylo pro stát levnější provozovat na některých spojích taxíky než vlaky.

19. 05. 2010 Nové nádraží v podobě sedmipatrového „brouka“ prověří premiér (Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/nove-nadrazi-v-podobe-sedmipatroveho-brouka-proveri-premier-p52/-brno-zpravy.asp?c=A100518_204932_brno-zpravy_aja)

Jak koaličním zeleným, tak opoziční ODS na brněnském magistrátě vadí, že nic nevědí o změnách v projektu nového železničního nádraží. Zelení proto budou žádat premiéra Jana Fischera, aby projekt prověřil. Je jen málo věcí, na kterých se shodnou brněnští zastupitelé z koalice za zelené s těmi opozičními z ODS. Tajemná příprava stavby obřího obchodního domu nad novým železničním nádražím v Brně však patří mezi tyto výjimky. "Dodnes není zřejmé, kdo objednal studii stavby u architektonické firmy Parolli a ani to, kdo platí její zpracování do projektové dokumentace Europoint Brno," stěžuje si kandidát na brněnského primátora za ODS Robert Kotzian.



Na vysvětlenou: původně měla jednotlivá nástupiště nového nádraží propojovat jednoduchá stavba, takzvaná levitující lávka. Město ji přitom vybralo ve veřejné architektonické soutěži, za kterou zaplatilo milion korun. Před asi dvěma lety však vyšlo najevo, že architekti z firmy Parolli navrhli pro brněnské nádraží jinou stavbu. Sedmipatrová komerční budova připomíná brouka, takzvaného Scarabea. Kdo ten projekt zadal? Oficiálně se k němu nehlásí nikdo. Město ani investor - tedy Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) - jej lidem nikdy nepředstavily. Zelení budou kvůli nezodpovězeným otázkám tento týden jednat s premiérem Janem Fischerem. V minulých měsících se totiž několikrát ptali na Ministerstvu dopravy i SŽDC, kdo prosadil a platí přípravu velkého obchodního domu, kterému říkají komerční zastřešení.

Zelení chtějí analýzu projektu

"Nikdo nechce říct, proč se ten projekt mění. Kdo to chce a proč. V žádném z orgánů města se to nikdy neprojednávalo," vysvětluje náměstek primátora Martin Ander, proč nepokládá přípravu nádraží za transparentní. "Budeme žádat, aby bylo pozastaveno financování a aby byl projekt podroben analýze. Postup SŽDC mi nepřijde v souladu s pravidly pro nakládání s veřejnými prostředky," dodal. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally ještě není rozhodnuto, že v Brně bude Scarabeus stát. "Teď jde o to sladit potřeby železniční, městské, autobusové a automobilové dopravy. Jinými slovy nyní neznemožnit takové pokračování stavby v budoucnu," uvedl Hala.

Petici pro premiéra podepsala tisícovka Brňanů

Jedna věc je obchodní dům, druhá nádraží samotné. Zelení tento týden předají premiérovi také petici od více než tisícovky Brňanů, která ho znovu žádá zachování nádraží v centru. "Pane premiére, zasadte se prosím o to, aby stát neplýtval financemi na projektování odsunu nádraží, který mi zkomplikuje cestování," píše se ve výzvě, kterou podepsali. Že ještě odsun nádraží není hotová věc, dokazují i plány společnosti Brno new station development, která má pronajaty pozemky pod starým nádražím a okolí a chce tam stavět novou městskou čtvrť. Má připravenou variantu jak se starým, tak s novým, i s oběma nádražími. A čeká.

Přišly desítky námitek

Nové nádraží totiž ještě nemá územní rozhodnutí, na jehož vydání je závislá žádost o evropské dotace. Ty mají pokrýt víc než třetinu nákladů. Poté, co bylo územní řízení zastaveno kvůli řízení o výjimce z ochrany zvláště chráněných živočichů, se v březnu znovu rozběhlo. Do konce dubna bylo možné podat proti projektu námítky. "Těch přišlo několik desítek, což se dá u tak velkého projektu očekávat. Jsou podobné, jako u předešlého řízení: hluk, zastínění nemovitostí, zhoršení podmínek pohody bydlení," uvedl mluvčí radnice Brno-střed, která má "územko" vydat, Roman Burián. Teď se

úřad musí s námitkami vypořádat. A kdy lze územní rozhodnutí očekávat? Podle Buriána "vám to u tak velkého projektu nikdo neřekne".

Nové nádraží

Výstavba měla začít v roce 2006 a skončit v roce 2015. Zatím se postavilo jen odstavné nádraží, které s odsunem hlavního nádraží z centra Brna nesouvisí. Pokud by se začalo stavět příští rok, bude hotovo nejdříve v roce 2019. Nádraží stále nemá územní rozhodnutí. To předchází zrušil kvůli nesrovnalostem soud na konci roku 2008. Vybudování nádraží má stát 20 miliard korun. Skluz ohrožuje získání evropských dotací ve výši až 8 miliard korun.

19. 05. 2010 Severomoravské silnice se otevírají, trať do Ostravy je zcela průjezdná

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90373-severomoravske-silnice-se-oteviraji-trat-do-ostravy-je-zcela-prujezdna/>)

Povodeň na severní Moravě nadále omezuje i dopravu. Povodeň vážně poškodila státní silnici u Karviné. Po některých dalších tazích se jezdí kyvadlově, protože je poničena část vozovky. Uzavřeno zůstává přes dvacet regionálních a místních silnic. Naopak železniční správě se daří udržovat průjezdné všechny tratě. V některých případech ale musí cestující očekávat pomalejší jízdu než obvykle. Velká voda dorazila i na jižní Moravu, kde však zatím nemá na dopravu výrazný vliv.

Opravy tratí vyjdou na 350 milionů

Záplavy již výrazněji neomezují provoz na nejdůležitějším severomoravském železničním tahu z Ostravy přes Bohumín do Českého Těšína. Mezi polanskou odbočkou a svinovským nádražím se již jezdí po obou kolejích. Protože ale voda poničila některá technická zařízení, jezdí se úsekem sníženou rychlostí. Oprava bude zřejmě trvat několik týdnů. "Přetrvává nepříjemná situace ve stanicích Karviná nebo Český Těšín, kde je zaplavený podchod a nedá se tudy procházet. Takže i těmito stanicemi se musí projíždět sníženou rychlostí," doplnil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Opravy škod, které způsobila velká voda na severomoravských tratích, bude stát železniční správu zhruba 350 milionů korun, uvedl Halla. SŽDC doufá, že jí na odstranění škod přispěje stát. Železničáři totiž ještě nestihli dokončit opravy po loňských povodních, které tratě poškodily ještě citelněji než ty letošní.

19. 05. 2010 Praha připravuje náhradní vlakovou dopravu do Řep (Praha-Smíchov – Praha-Zličín)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90384-praha-pripravuje-nahradni-vlakovou-dopravu-do-rep/>)

Během letní výluky tramvají mezi pražským Smíchovem a Řepy budou cestující moci využít náhradní vlakovou dopravu, kterou Praha objednala na trať tzv. Pražského semmeringu. V pracovní dny pojedou dvakrát za hodinu vlak ze zastávky Na Knížecí, která má vzniknout nedaleko stejnojmenné tramvajové zastávky, přes Jinonice a Cibulku do Zličína. Společně s návaznými spoji ze Zličína do Hostovic zároveň zajistí tyto spoje alternativní náhradní dopravu během výluky vlaků mezi Masarykovým nádražím a Dejvicemi. Tramvajová výluka mezi Smíchovem a smyčkou Sídliště Řepy proběhne v několika etapách od 1. června do 30. září. Podle pražského magistrátu budou kromě vlaků, které zajistí rychlé spojení Smíchova a Řep, jezdit také náhradní autobusy z Řep k motolské vozovně a k metru Stodůlky. Během výluky nebudou po Pražském semmeringu (v jízdním řádu trať 122) v pracovní dny jezdit běžné vlaky výchozí z hlavního nádraží. Náhradní vlaková doprava jezdila v Praze už několikrát, zatím ale nikdy v takovém rozsahu. V 90. letech přestupovali do vlaku cestující z autobusů, které nemohly jezdit během rekonstrukce silnice z Modřan do Komořan. Vlaky také jezdily místo jiných prostředků MHD během povodní v roce 2002.

19. 05. 2010 Dálnice, nádraží, mosty. Podívejte se, kdo si to rozdává v soutěži o dopravní stavbu roku 2009

Zdroj: iHNed.cz (<http://obrazem.ihned.cz/c1-43650550-dalnice-nadrazi-mosty-podivejte-se-kdo-si-to-rozda-v-soutezi-o-dopravni-stavbu-roku-2009>)

Soutěž Česká dopravní stavba a technologie roku vyhlašuje ministerstvo dopravy a SFDI již poosmé. Cílem je prezentace dopravního stavitelství a inženýrské profese nejen laické i odborné veřejnosti, ale také české a evropské politické reprezentaci. Jednotlivé projekty jsou rozděleny do 5 kategorií

(A – dopravní infrastruktura spolufinancovaná z EU, B - stavby dopr. infrastruktury nad 100 mil. Kč, C – stavby dopr. infrastruktury do 100 milionů, D – stavby zvyšující bezpečnost a plynulost dopravy, E – technologie). Odborná porota pod vedením děkana Dopravní fakulty ČVUT Petra Moose z nich vybrala 12 staveb a 3 technologie, z nichž vyjde 5 výherců pro každou kategorii. Další ceny pak udělují vyhlášovatel a partneři soutěže.

- Modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží, 2. část, nástupiště I – IV (kategorie D)
- Rekonstrukce budovy železniční stanice Mariánské Lázně + zastřešení nástupišť a podchodů (kategorie D)
- Elektrizace trati vč. PEÚ Letohrad – Lichkov. (kategorie A) Realizace stavby elektrizace trati umožnila jezdit v elektrické trakci a vyšší rychlostí pro vlaky z Polska přes Českou republiku, Slovensko, Maďarsko
- Rekonstrukce koleje a výhybek v železniční stanici Česká Kubice. (kategorie A)
- Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor (kategorie A)

20. 05. 2010 Všechny Jančurovy zisky spolkl nákup lokomotiv. A musely pomoci i banky

Zdroj: iHNed.cz (<http://hn.ihned.cz/c1-43665460-vsechny-jancurovy-zisky-spolkl-nakup-lokomotiv-a-musely-pomoc-i-banky>)

Student Agency Radima Jančury koupila devět lokomotiv, zvažuje jejich nasazení na nedotované Podnikatel Radim Jančura zriskoval a koupil devět elektrických lokomotiv, aniž by pro ně měl okamžité využití. Teď pro ně shání vagony a plánuje, co s projektem dál. Jako alternativa je ve hře i oprášení starého projektu žlutých vlaků mezi Prahou a Ostravou. Na nákup lokomotiv použila Student Agency zisk téměř sto milionů z loňského roku i nerozdělené zisky předchozích let a zbytek dorovnal banky. Devět lokomotiv má podle ocenění hodnotu půl miliardy korun, kupní cena ale byla údajně nižší. Zatímco na vlaky, které si pořizují České dráhy, je možné čerpat dotace EU, Student Agency tento nárok neměla, nejsou totiž spojeny se závazkem veřejné služby. "Banky jsou zvyklé, že si prostudují smlouvy, které má dopravce se státem, a pak půjčí. My jsme ale žádné smlouvy s nikým neměli," popisuje Jiří Schmidt, obchodní ředitel společnosti RegioJet, která se v Jančurově skupině Student Agency věnuje železniční dopravě. Jednání s bankami je tak náročnější, stále se dojednávají možnosti financování nákupu vagonů. "Důležité je, že lokomotivy i vagony jsou pro banku zajímavé jako zástava, soupravy jsou pro ně méně atraktivní," popisuje Schmidt.

Lokomotivy s vagony kupují kvůli tendrům, doufají, že kraje a ministerstvo dopravy je budou v následujících letech vypisovat. Údajně se nic nemění na záměru, že chtějí v tendrech nabízet elektrické a motorové soupravy. "Lokomotivy budou spíše plnit roli operačních záloh," říká Schmidt. Pokud se ale ukáže, že není vůle tendry vypsat, Student Agency bude pro lokomotivy hledat komerční využití. "Zatím je můžeme pronajímat, už teď máme řadu zájemců, ale cílem je samozřejmě s nimi vozit lidi," dodává Schmidt. A v Česku jsou podle něj dvě tratě, na kterých to má bez dotací smysl. Cesty z Berlína přes Prahu a Brno do Vídně a trať mezi Prahou a Ostravou, druhá z nich je přitom reálnější. Vlaky by se na kolejích mohly objevit již letos v zimě, firma již požádala o přidělení prostoru v grafikoněch. Konkrétní informace ale nechce nikdo sdělit. S tím, že by Student Agency mohla na trati do Ostravy provozovat vlak, přišel Radim Jančura před čtyřmi lety. Z původního projektu, kdy měla spojení zajišťovat luxusní švýcarská souprava Stadler, však sešlo. Vlak měl mít šest tříd, přičemž i ta nejhorší měla být lepší než první třída v pendolinech Českých drah i ve vlacích ICE německých drah. "Původní projekt, upřímně řečeno, je trochu rozšafný," přiznává Schmidt s tím, že s klasickým spojením lokomotivy a vagonů by si na sebe projekt měl vydělat. Firma chce ukázat, že to s železnici myslí vážně a vyvrátit spekulace, že jde jen o netradiční reklamní kampaň.

20. 05. 2010 Zahájení stavebního řízení: Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/100520vyhlaska-1.pdf>)

Předpokládaná doba výstavby podle žádosti:

Zahájení stavby: 2010, dokončení stavby: 2013, zkušební provoz: podle povahy PS a SO až 24 měsíců, kolaudace stavby: do provozu bude uvedena jako celek

Staničení a délka úseku stavby:

ZÚ km 213,280, KÚ km 215,900, délka 2,620 km, za začátek a konec úprav zasahují úpravy kolejí a zařízení (napojení na stávající stav)

Traťová rychlost:

Stávající stav : 100 km/h, průměrná 83,12 km/h, navrhovaný stav kolej č.1, 901: podle traťového úseku a druhu drážních vozidel od 100 km/h do 140 km/h

Účel stavby:

Základním smyslem navrhované stavby je modernizace uvedeného traťového úseku České Budějovice – Nemanice I podle schválených zásad modernizace a optimalizace vybrané sítě železničních drah České republiky. Modernizací se zvýší třída traťového zatížení na D4 UIC (dostatečná únosnost železničního spodku a umělých staveb – mosty, propustky), prostorová průchodnost bude splňovat požadavek na ložnou míru UIC GC a umožní průjezd širším vozidlům (včetně nároků na odstupové vzdálenosti staveb na a podél trati). Rovněž se zlepší propustnost trati a celkově se zvýší bezpečnost provozu moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením. Železniční stanice a zastávky budou vybaveny novými nástupišti s předepsanou výškou hran nad temeny kolejnic, součástí stavby jsou i opatření umožňující používání staveb dráhy osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Stavba musí splňovat požadavky na dodržení technických parametrů trati a zařízení podle směrnic k zajištění tzv. interoperability na tratích zařazených do evropského železničního systému. Projektem řešený traťový úsek České Budějovice – Nemanice I je součástí vnitrostátní vybrané železniční sítě (IV. tranzitní koridor) a zároveň patří do sítě železničních magistral podle mezinárodních dohod.

Stavba „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“ řeší jednak osobní nádraží v žst. České Budějovice (mimo jižní zhlaví) a za druhé traťový úsek České Budějovice – Nemanice (mimo), především zdvoukolejnění úseku trati přes nadjezdy ulic Skuherského a Pekárenská a zahrnuje i rekonstrukci železniční zastávky České Budějovice – severní zastávka. Jižní zhlaví osobního nádraží České Budějovice není součástí stavby vzhledem ke svému vyhovujícímu stavu. Stavba se nedotkne seřaďovacího nádraží v Českých Budějovicích, ani nového odstavného kolejíště. Na stavbu „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“ navazují stavby - na jihu již probíhající realizace stavby „Optimalizace trati Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice“, na severní straně je projekčně připravena další stavba „Modernizace Nemanice I – Ševětín“.

Železniční stanice České Budějovice, úsek ZÚ km 213,280 – severní zhlaví – rozsah prací zahrnuje rekonstrukci severního zhlaví a kolejí podél nástupiště, která budou rekonstruována, stávající památkově chráněné přístřešky budou zachovány. Podchody a stávající mosty na severním zhlaví budou rekonstruovány a podchod v km 213,390 bude vybaven výtahy (zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště).

Železniční stanice České Budějovice, úsek km 214,916 – severní zhlaví – stávající jednokolejná trať (plzeňská kolej) přes nadjezdy ulic Skuherského a Pekárenská a vlečku Feronu bude zdvoukolejněna, tj. drážní těleso bude rozšířeno směrem k průmyslové zóně. V části úseku bude zřízena nová opěrná zeď a protihluková stěna k ulici Nádražní, stávající mosty budou rekonstruovány. Stávající dvoukolejná trať (pražská) bude v místech přejezdů přes ulice Skuherského a Pekárenská provedena jako jednokolejná, přejezdy v km 214,097 (ul. Skuherského) a km 214,273 (ul. Pekárenská) budou rekonstruovány a jednokolejné.

Traťový úsek km 214,916 – KÚ km 215,900 – Stávající dvoukolejný úsek bude zrekonstruován, budou vybudovány dva nové mostní objekty – jeden na prodloužení ulice Klaricovy km 214,940 a druhý přes přeložku koryta Dobrovodské stoky km 215,025. Úrovňový přejezd v km 215,003 (propojení do Husovy kolonie) bude zrušen. Zastávka České Budějovice severní zastávka bude rekonstruována ve stávající poloze a vybaví se novými přístřešky pro cestující. Podchod pro pěší v km 215,025 i most přes Pražskou třídu budou rekonstruovány, směrem k areálu Empatie bude postavena protihluková stěna (podél zastávky a přes most přes Pražskou třídu).

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami:

Vzhledem ke skutečnosti, že stavba prochází zástavbou města České Budějovice, kde je plánována řada dalších dopravních staveb, je logické, že byla s těmito stavbami koordinována. Jedná se o následující stavby:

- Silnice I/34 – propojení dopravních okruhů České Budějovice
- České Budějovice, ZTV Husova kolonie, 1. a 3. stavba – vodovod a kanalizace
- Přeložka silnic II/156, II/157 – „zanádražní“ komunikace

- Přeložka silnic II/156 a II/157 – 1. etapa, část 1.2
- Přeložka silnic II/156 a II/157 – 3. etapa
- Stavební úpravy Pekárenská ulice
- České Budějovice, prodloužení Klaricovy ulice
- Podchod pro pěší a cyklisty pod nádražím Českých drah v Českých Budějovicích
- Revitalizace vlakového nádraží České Budějovice a dopravně komerční zóna (výhled).

20. 05. 2010 První etapa rekonstrukce železničního uzlu Břeclav dokončena

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/breclav-1-etapa-dokoncena.html>)

Slavnostně ukončena dnes byla první část náročné rekonstrukce železničního uzlu Břeclav. Ten je pro železniční síť České republiky strategicky důležitý, protože jím prochází I. a II. tranzitní železniční koridor. Zároveň se jedná o hraniční přechodovou stanici do Rakouska a na Slovensko. Investorem projektu „Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, I. stavba“, byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace.

Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: "Železniční uzel Břeclav spojuje hned pět středoevropských metropolí – Berlín, Prahu, Bratislavu, Vídeň a Varšavu. Nyní je Břeclav propojená s již dříve dokončenými stavbami, a to: Břeclav – státní hranice s Rakouskem, Břeclav – státní hranice se Slovenskem, Břeclav – Vranovice a Břeclav – Hodonín. Podařilo se také zrychlit průjezd vlaků Břeclaví v oblasti přednádraží a severního zhlaví z původních 80 až na 130 kilometrů v hodině."

Kromě zvýšení rychlosti je zajištěna prostorová průchodnost podle evropské normy UIC-GC a přechodnost traťové třídy D4 (nápravový tlak 22,5 t). Odpovídajícího komfortu se dočkali také cestující. V železniční stanici Břeclav byla tři nástupiště rekonstruována a čtyři nově vybudována, všechna s výškou nástupištní hrany 550 milimetrů nad temenem kolejnice pro pohodlnější nástup a výstup. Zcela nové je ostrovní nástupiště místo koleje číslo 12 a jazykové nástupiště v místě koleje číslo 9. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi číslo 2 a 6 bylo rozšířeno. „Přístup na nástupiště umožňuje zrekonstruovaný a prodloužený podchod, samozřejmostí jsou také výtahy a nechybí ani moderní informační a navigační systém," řekl dnes Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Modernizací prošlo také celé jižní zhlaví stanice včetně pětikolejného mostu přes řeku Dyji v kilometru 82,467. Rekonstrukce středního zhlaví proběhne v rámci následné etapy, tj. 2. etapy rekonstrukce. Investiční náklady na realizaci byly 2,419 mld. korun, finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Současně bylo zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti představuje cca 1,9 miliardy korun. Žádost o poskytnutí dotace byla Ministerstvem dopravy ČR schválena v srpnu 2008 a nyní probíhá schvalovací proces na úrovni Evropské komise. Zhotovitelem stavby je Sdružení „Břeclavský uzel“, jehož členy jsou akciové společnosti OHL ŽS (vedoucí účastník sdružení), Skanska a EUROVIA CS. Stavba byla zahájena 10. října 2007 a dokončena v dubnu 2010.

Základní údaje

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel:	Sdružení „Břeclavský uzel“, jehož členy jsou OHL ŽS, a.s. (vedoucí účastník sdružení), Skanska a.s. a EUROVIA CS, a.s.
Projektant:	SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Zahájení stavby:	10/2007
Ukončení stavby:	04/2010

Kapacitní údaje stavby

Železniční svršek

- rekonstrukce novým svrškem UIC60	17 312 m
- rekonstrukce novým svrškem S49	2 117 m

Výhybky

- počet nových výhybek UIC60	36
------------------------------	----

- počet nových výhybek S49	13
- počet regenerovaných výhybek	9
Délka rekonstruovaných a nových nástupištních hran	3 236 m
Rekonstrukce železničních mostů	4
Rekonstrukce podchodů	1
Rekonstrukce propustků	4
Nové trafostanice	8
Rekonstrukce rozvodů	1
Elektrická předtápěcí zařízení – stojany	10
Nové rozvody 22 kV	2 200 m
Nové rozvody nízké napětí	15 500 m
Trakční vedení	
- nové	41,7 km
- rekonstrukce	37,7 km
Sdělovací zařízení	
- kabelové trasy - volné	4 648 m
- kabelové trasy v kabelovodu	1 600 m
- rozhlasová ústředna	1
Zabezpečovací zařízení	
- úpravy stávajícího reléového zabezpečovacího zařízení	54
- úpravy stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení	3,35 km

21. 05. 2010 Na západočeskou trať se sesunul svah, provoz zůstane přerušeno déle (Blatno u Jesenice – Žihle)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90580-na-zapadoceskou-trat-se-sesunul-svah-provoz-zustane-prerusen-dele/>)

Na železniční trať mezi Žihlív na Plzeňsku a Blatnem na Lounsku se sesunul svah. Na rychlíkové lince Plzeň–Most a regionální lince Plzeň – Podbořany je proto přerušeno provoz, mezi Žihlív a Blatnem jezdí náhradní autobusová doprava. Podle údajů Českých drah potrvá výluka delší dobu, přesnější údaj bude znám až po dokončení geologického průzkumu. Od pondělí proto bude platit zvláštní výlukový jízdní řád. Podle upraveného grafikonu bude nadále mezi Žihlív a Blatnem jezdit autobus, vlaky z Blatna dále do Podbořan, respektive Mostu ale budou pokračovat zhruba s desetiminutovým zpožděním. V opačném směru pojedou rychlíky z Mostu do Blatna až se sedmnáctiminutovým předstihem, aby stihly křížení na jednokolejně trati. Dráhy zároveň zavedou druhou linku náhradních autobusů, které pojedou ze Žihle po hlavní silnici a zastaví pouze v Žatci, Chomutově, Jirkově a Mostu.

21. 05. 2010 Změna jízdního řádu přinese elektrické vlaky do Velenic i Regiojet do Domažlic

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90589-zmena-jizdniho-radu-prinese-elektricke-vlak-y-do-velenic-i-regiojet-do-domazlic/>)

Změna jízdního řádu, která bude platit od 13. června, přinese několik drobných zlepšení v regionální dopravě. Na nové spoje se mohou těšit především obyvatelé Jihočeského kraje, kde bude zaveden postrádaný dopolední vlak mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi, navíc bude zahájen elektrický provoz z krajského města do Gmündu. V pozměněném jízdním řádu, který zveřejnily České dráhy, se poprvé oficiálně objeví také spoje dopravce Regiojet, který bude od poloviny června do konce července jezdit se čtyřmi páry spěšných vlaků mezi Plzní a Domažlicemi.

Zlepšení v jižních Čechách...

V jižních Čechách přibude v pracovní dny dopolední pár vlaků z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic a zpět, který pojedou v době, kdy dosud nebyly menší zastávky nijak obslouženy. Zásadního zlepšení se potom dočkají cestující z obcí u trati České Budějovice – České Velenice – Gmünd. Od 13. června bude v celém úseku zahájen elektrický provoz, z Budějovic do Velenic tak budou moci jezdit přímé vlaky ve dvouhodinovém taktu. Na ně budou na renovovaném velenickém nádraží navazovat spoje do Vídně. Přesně dvouhodinových intervalů mezi spoji se díky tomu dočkají také obyvatelé obcí ležících u trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

... zhoršení na východě Čech i Moravy

Královéhradecký kraj, který v zimě dramaticky omezil počet spojů na svých tratích, ve škrtech pokračuje. Sice přibude odpolední pár vlaků z Trutnova do Hostinného, zrušen však bude ranní pár vlaků z Meziměstí do Radvanic a z Radvanic do Broumova. Mezi Broumovem a Meziměstím ubudou i další spoje. V rušení spojů pokračuje i Pardubický kraj. Zruší například večerní pár spojů z Pardubic přes Chrudim do Slatiňan. Na drobná omezení se musí připravit také obyvatelé Zlínského kraje, který zredukuje večerní a ranní provoz u Veselí nad Moravou a Uherského Hradiště. Z příměstské dopravy v okolí Prahy zmizí další staré elektrické jednotky, na trati do Berouna přibude spojů, na nichž budou celotýdně jezdit nové vlaky CityElefant.

RegioJet bude konkurovat moderním rychlíkům

Spoje RegioJetu, který je dceřinou společností autobusového dopravce Student Agency, budou z Plzně do Domažlic jezdit půl hodiny až hodinu po odjezdu rychlíku Českých drah, v opačném směru pojedou zhruba v polovině rychlíkového intervalu. Svoji rychlostí budou konkurovat spíše rychlíkům, ačkoli pojedou déle a budou zastavovat na všech větších nádražích, zatímco rychlíky ČD mezi Plzní a Domažlicemi nestavějí. V tomto případě však bude mít RegioJet, který chce cestující přesvědčit, že jim dokáže nabídnout kvalitnější vlaky než ČD, těžkou práci. Na domažlických rychlících, které pokračují dále do Mnichova, respektive Norimberku totiž jezdí to nejlepší, co České dráhy mají. Na zastávkových osobních vlacích jsou potom k vidění většinou zrekonstruované velké motorové vozy, které svým pohodlím oproti jednotkám Desiro RegioJetu příliš nezaostávají. Chybí jim především klimatizace.

21. 05. 2010 Vlakem ze Šumperka do Olomouce a zpět za 10 Kč (25. května 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6594/>)

V úterý 25. května mohou obyvatelé Šumperka a další zájemci vyzkoušet vlakové spojení do Olomouce a zpět za deset korun. Jedná se o společnou akci Českých drah a Olomouckého kraje. Za symbolickou cenu 10 korun budou České dráhy celé úterý prodávat v Šumperku zpáteční jízdenky Šumperk – Olomouc – Šumperk. Dopravce tak chce motivovat obyvatele Šumperka, aby místo aut začali do práce či za zábavou do Olomouce jezdit vlaky na nově elektrifikované trati. Cestovat za 10 Kč mohou cestující kdykoli v úterý 25. května 2010 kterýmkoli ze spojů ze Šumperka do Olomouce přes Zábřeh na Moravě. Všechny zpáteční jízdenky zakoupené za speciální cenu 10 Kč platí až do půlnoci 26. května 2010. Tyto speciální jízdenky budou v prodeji v úterý 25. května v pokladnách ve stanici Šumperk. Mediálním partnerem akce je Deník.

„Chceme ukázat široké veřejnosti, že se pohodlně a rychle dostanou ze svých domovů do hanácké metropole. Vlaky jezdí v pravidelném intervalu. Na osmi vybraných osobních vlacích se navíc cestující svezou moderními klimatizovanými jednotkami řady 471 CityElefant, které ČD nasadily od 8. do 31. května na páteční lince Olomouckého kraje, tedy mezi Šumperkem, Zábřehem na Moravě, Olomoucí, Přerovem a Nezamyslicemi,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „V úterý 9. března 2010 proběhla první taková propagační akce na nově elektrizované trati Milovice – Praha. V Moravskoslezském kraji pak mezi Havířovem a Ostravou 26. dubna. Výsledkem je zvýšení zájmu o cestování vlakem,“ dodává. Jízdu vlakem ze Šumperka do Olomouce a zpět za 10 korun si také vyzkouší starosta Šumperka Zdeněk Brož. Do krajské metropole vyrazí úterním osobním vlakem v 7:14. Po jeho příjezdu na olomoucké hlavní nádraží se bude v prostorách ČD Lounge v 8:30 konat krátký tiskový brífink. Tématem diskuze bude rozvoj regionální vlakové dopravy v Olomouckém kraji. Vedle představitelů Českých drah se setkání bude účastnit i náměstek hejtmána Olomouckého kraje Alois Mačák. Olomoucký kraj je po Středočeském a Moravskoslezským kraji třetí, kde se taková propagační akce koná. Podobné plánují České dráhy ve všech krajích České republiky. Jejich cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu zejména tam, kde dopravce nabízí kvalitní vlakové spojení.

21. 05. 2010 Žluté vlaky budou dva týdny brázdít okolí Brna (Skalice nad Svitavou – Brno – Šakvice)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/zlute-vlak-y-budou-dva-tydny-brazdit-okoli-brna-flg-/brno-zpravy.asp?c=A100521_141936_brno-zpravy_zma)

Nové žluté vozy společnosti RegioJet budou čtrnáct dní jezdit mezi Skalici nad Svitavou, Brnem a Šakvicemi. Vlaky začnou jezdit v sobotu a každý den zvládnou tuto trasu celkem šestkrát. Kampaní Žluté jaro na železnici chce vedení společnosti prezentovat cestujícím nabídku železniční dopravy, kterou předložilo kraji. "Smyslem kampaně je upozornit na nestandardní a neférové jednání kraje. Všichni zájemci o provozování drážní dopravy, tedy kromě Českých drah, byli vedením kraje vyloučeni z trhu," sdělil majitel Student Agency Radim Jančura. Nabídka RegioJetu garantovala kompletní nasazení svých vlaků na dvou ztrátových linkách od roku 2012. "Nabídlí jsme kraji úplně nové vlaky a žádali jsme je o dotaci 98 korun na kilometr. Kraj v čele s hejtmánem Michalem Haškem si však vybral České dráhy, kterým platí dotace sto šedesát korun za kilometr," okomentoval volbu vedení Jihomoravského kraje Jančura. Podle jeho slov tak půjde z krajského rozpočtu na provoz na železnici zhruba o 180 milionů korun ročně víc.

Další dopravci na dráze až v roce 2014

Kraj měl s Českými drahami smlouvu do roku 2014. Její platnost však prodloužil až do konce roku 2019. "Vylučuji, že bychom panu Jančurovi jakkoli uškodili. Do roku 2014 máme smlouvu s Českými drahami, takže by nebylo fér spíš vůči Českým drahám, kdybychom dali smlouvu RegioJetu," uvedl radní kraje pro dopravu Jaroslav Pospíšil. Podle něj bude mít Jančura za čtyři roky další šanci dostat se na železnici. Současně s prodloužením smlouvy se kraj s vedením Českých drah domluvil na tom, že do budoucna bude možné trh otevřít i jiným dopravcům. "Ti by mohli po roce 2014 zabezpečit až pětadesát procent služeb," tvrdí Pospíšil. Podle jeho slov považuje kraj konkurenci za užitečnou. "Jestli pan Jančura v kampani komentuje, že by RegioJet jezdila levněji a kvalitněji, než jiná firma, tak je to hloupost. Tohle musí prokázat až teprve soutěž," dodal.

22. 05. 2010 České dráhy chtějí miliardové půjčky na nové vlaky, ministerstvu se to nelíbí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-miliardove-pujcky-na-nove-vlak-y-ministerstvu-se-to-nelibi-1w2-/ekonomika.asp?c=A100521_191927_ekonomika_vel)

Státem vlastněné České dráhy chtějí vydat dluhopisy za 300 milionů eur, aby mohly nakoupit nové vlaky. Ministerstvu financí se ale nápad příliš nezamlouvá. České dráhy se obhajují tím, že jsou dosud málo zadlužené. Vedle dluhopisů si také chtějí vzít půjčku od Evropské investiční banky. Dohromady si tak mají napůjčovat přes 11 miliard korun. Pokud dozorčí rada příští týden plány představenstva schválí, může zadlužení státem vlastněného dopravce stoupnout v příštích letech na více než dvojnásobek. Vyplývá to z materiálu pro dozorčí radu, který má MF DNES k dispozici. ČD se do schválení nechtějí k plánu vyjadřovat. Plán na vydání dalších dluhopisů však v dubnu potvrdil v rozhovoru pro MF DNES přímo Žaluda. Dráhy potřebují na nákup nových vlaků o 2,6 miliardy korun více, než ještě loni na podzim předpokládaly.

Materiál "Strategie investičního financování ČD 2010 – 11" počítá s vydáním dluhopisů v eurech za 300 milionů, což odpovídá více než 7,5 miliardám korun a s půjčkou od Evropské investiční banky ve výši 3,9 miliardy korun na nákup vlaků pro regionální tratě. Už loni na sklonku roku se přitom proti zadlužování postavilo ministerstvo financí, kterému se nelíbily dluhopisy za dvě miliardy. Zakázat jejich vydání úřad drahám nemůže, a proto je dopravce nakonec vydal. "Vyjadřujeme obavu nejen o splatnost vydaných dluhopisů, ale i následně splatných stávajících garantovaných úvěrů," napsali tehdy z ministerstva drahám.

Dluhopisy nebo leasing?

Opatrné zůstává ministerstvo i nyní. "Zatím nemáme oficiální žádost, ale už proběhlo setkání s ministrem a slíbili podrobnější údaje. Měli by se každopádně chovat obezřetně," uvedl mluvčí úřadu Ondřej Jakob. "Dráhy bezhlavě vydávají dluhopisy, vlaky se dají nakupovat i na leasing," kritizuje obligace bývalý šéf dozorčí rady ČD Zdeněk Žák. České dráhy chtějí podle materiálu urychlit vydání eurodluhopisů a už na přelomu května a června začít pracovat na získání ratingu. K tomu chtějí ještě rozšířit svůj směnečný program o 3 miliardy korun. Ten však skončí hned po vydání dluhopisů. Dluhopisy chtějí dráhy umístit na mezinárodní kapitálové trhy. "Ty v letošním roce nabízejí unikátní

příležitost financování vzhledem k vysoké poptávce investorů po emisích silných a méně rizikových společností," píše dráhy dozorčí radě. O dvoumiliardové dluhopisy byl loni na konci roku velký zájem a byly rychle rozprodány. Jedním z největších kupců je například spolumajitel největší české cestovky Exim Tours Ferid Nasr.

"Nejsme tak zadlužení, jak se zdá"

Materiál měla schválit už na začátku května dozorčí rada, ta ale rozhodnutí zatím odložila. "Nebylo to dostatečně projednané," vysvětluje člen dozorčí rady za zaměstnance Jan Bitter. Podle něj není zadlužení drah tak vysoké, jak se může na první pohled zdát. "V porovnání s jinými železničními dopravci v Evropě jsme zadlužení málo," upozorňuje Bitter. Například Deutsche Bahn mají podle své výroční zprávy zadluženost (poměr cizích zdrojů k celkovému majetku) přibližně 72 procent. České dráhy měly v roce 2008 za celou skupinu zadluženost 36 procent. Dosud mají dráhy napůjčováno u bank a majitelů dluhopisů necelých osm miliard korun. Drahám má pomoci nakupovat vlaky i rozprodej nepotřebného majetku. Například za svoji Traťovou strojní společnost mají inkasovat až 600 milionů korun. Vedle této sumy mají letos prodejem či zpětným leasingem majetku získat další 1,1 miliardy korun.

23. 05. 2010 Sesuvy půdy smetly na východě Číny vlak: 19 mrtvých

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/asia-a-pacifik/clanek.phtml?id=668957>)

Na východě Číny v provincii Ťiang-si v neděli vykolejil vlak kvůli sesuvu půdy z podmáčeného svahu. Bahno a kamení strhlo z kolejí osm vagónů. Při nehodě zemřelo nejméně 19 cestujících a 71 dalších bylo zraněno, informovala agentura AFP. První informace hovořily o 10 mrtvých a 55 zraněných. Úřady se ale obávají, že se počet mrtvých a zraněných ještě zvýší, neboť trosky stále prohledávají záchranáři. Vlak mířil ze Šangaje do města Kuej-lin v provincii Kuang-si, které je častým cílem turistů.

Když vlak projížděl hornatou oblastí, z podmáčeného svahu se na něj svalila lavina kamení a bahna. Z kolejí strhla osm z jeho sedmnácti vagónů. Některé z nich se následně převrátily na bok nebo na střechnu, některé pád z kolejí pokroutil. Oblast v minulých dnech zasáhly prudké bouře, které způsobily záplavy v několika městech a vesnicích a také farmářům zničily úrodu. V regionu muselo být evakuováno přes 44 tisíc obyvatel.

Podle čínských úřadů zatím není jasné, kolik lidí ve vlaku cestovalo. "Každý vagón má 118 sedadel. Ještě stále nevíme, kolik cestujících uvnitř sedělo," řekl místní zpravodajské agentuře Xinhua policejní mluvčí Luo. Podle agentury z vlaku po nehodě samo vystoupilo na 280 cestujících a asi 53 dalších záchranáři vyprostili z trosk vagónů. 11 osob utrpělo velmi těžká poranění, dodala Xinhua. Přesné počty mrtvých a zraněných zatím nejsou k dispozici. Záchranáři jsou totiž stále na místě, prohledávají zničené vagóny a vyprošťují zraněné.



24. 05. 2010 Vlaky z Prahy nejezdily, u Vršovic spadla trolej

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90796-vlak-y-z-prahy-nejezdily-u-vrsovic-spadla-trolej/>)

Železniční dopravu v Praze ochromila na celé dopoledne stržená trolej u vršovického nádraží. Úsekem nemohly od rána projíždět elektrické vlaky. Vršovickými přitom projíždí všechny soupravy, které se přistavují z odstavného nádraží na hlavní nádraží. Spoje tak nabíraly hodinové až dvouhodinové zpoždění. Ranní Eurocity z Prahy do Berlína odjelo dokonce s tříhodinovou ztrátou. Několik rychlíků z Prahy do Českých Budějovic dráhy odřekly. Provoz ve Vršovících byl obnoven před jedenáctou hodinou. Technici Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) trolej spravili v půl jedenácté. "Došlo ke stržení troleje mezi 1. a 2. traťovou kolejí. Museli jsme z bezpečnostních důvodů vypnout celou oblast," popsal mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Událost ovlivnila i regionální dopravu na lince z Prahy do Strančic a Benešova. Osobní vlaky stejně jako rychlíky Praha – České Budějovice jezdily z hlavního nádraží do Hostivaře odklonem přes Malešice, a nezastavovaly tak ve Vršovících. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka by se provoz měl vrátit do normálu v odpoledních hodinách. I po skončení výluky jezdí vlaky s výrazným zpožděním. Některé dálkové spoje mohou být zpožděny ještě večer, protože budou muset čekat

na opožděné soupravy. Celkem zpoždění nabraly desítky dálkových i regionálních spojů, na některé musely dráhy nasadit dieselové lokomotivy. S časovým mankem jel například mezinárodní vlak do Vídně, rychlík do Ústí nad Labem nebo vlak do slovenské Žiliny.

24. 05. 2010 SŽDC zrekonstruuje trať Pardubice – Chrudim i orlickoústecké nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90813-szdc-zrekonstruuje-trat-pardubice-chrudim-i-orlickoustecke-nadrazi/>)

Správa železniční dopravní cesty zmodernizuje v příštích třech letech několik významnějších tratí v Pardubickém kraji. Zdvoukolejnění je plánováno mezi Stéblovou a Opatovicemi nad Labem na tahu z Pardubic na Hradec Králové a Liberec, zvýšit kapacitu slíbila železniční správa také na dráze z Pardubic do Chrudimi. Počítá se také s opravou nástupišť a přejezdů. Společnost chce také začít připravovat přeložku koridorové trati Choceň – Ústí nad Orlicí. Celkem investuje SŽDC v regionu 1,8 miliardy korun. Představitelé SŽDC a Pardubického kraje podepsali dnes memorandum, které shrnuje plány na zlepšení železniční infrastruktury do roku 2013. Kromě prací na tratích z Pardubic do Hradce Králové a do Chrudimi počítá také s problematickou rekonstrukcí orlickoústeckého nádraží. "Z železnice je potřeba udělat páteřní záležitost dopravního systému v kraji. Máme zde dohodnuté priority, kam budeme směřovat přípravu staveb a realizaci," řekl generální ředitel SŽDC Jan Komárek.

Pardubický kraj letos platí Českým drahám za regionální železniční dopravu 295 milionů korun, což je o deset milionů korun více než loni. Od státu kraj obdrží 135 milionů korun. Do roku 2012 by na tratích měly jezdit nové vlaky, upozornil hejtman Radko Martínek. "Máme připravenou výzvu na nová kolejová vozidla. K tomu, aby měly po čem jezdit, se musí zlepšit stav železniční dopravní cesty," řekl hejtman.

25. 05. 2010 Pražský Den dětí s ČD: parní vlaky, vyhlídkové jízdy na „Most intelligence“ a trenážer Pendolina

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6617/>)

Parní lokomotiva Čtyřkolák z roku 1917 (434.2186) bude v neděli 30. května v čele parních vlaků, které pojedou v rámci Dětského dne mezi pražským Braníkem a zastávkou v Modřanech. Zájemci se mohou těšit také na vyhlídkové jízdy Regionovou z Braníka na „Most intelligence“. V sobotu a neděli je navíc připravena výstava modelového kolejiště ve Vládním salonku na hlavním nádraží. Velkým lákadlem tu bude také simulátor jízdy strojvedoucího (trenážer).

V neděli 30. května se mohou děti, jejich rodiče, ale i milovníci železniční historie svést parní lokomotivou Čtyřkolák mezi pražským nádražím Braník a zastávkou v Modřanech. Parní vlak vyjede v průběhu dne celkem sedmkrát. Odjezdy z Braníka budou v 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 13:52, 14:50 a 15:50. Mezi Braníkem a hlavním nádražím pojedou při zahájení akce a po jejím skončení moderní motorová souprava pro regionální trať Regionova. V průběhu akce bude tato motorová souprava vyjíždět z Braníka na vyhlídkové jízdy na „Most intelligence“ nad branickým nádražím přes Vltavu. Odjezdy z Braníka budou v 10:21, 11:28, 12:18, 13:19, 14:18 a 15:10. Mezi zvláštními vlaky je zajištěn ve stanici Praha-Braník přestup.

Ve stanici Praha-Braník bude probíhat výstava současných lokomotiv Českých drah s možnou prohlídkou strojovny a kabiny strojvedoucího. Připraveny jsou jízdy na inspektorské drezině, motorového vozu M 131 „Hurvínek“ a motorové lokomotivy „Karkulka“. Představí se hasičská technika Správy železniční dopravní cesty, model parního traktoru a modelová železnice v měřítku 1:17. Dům dětí a mládeže Praha 5 připravil pro děti bohatý program a soutěže včetně ukávek tanečních skupin a sólistů. Zpáteční jízdenky do všech těchto vlaků budou stát 80 korun, děti od 6 do 15 let mají poloviční slevu. Děti do 6 let pojedou zdarma. V prodeji bude také celodenní jízdenka za 160 korun. Vstup na výstavu a program v Praze-Braníku bude zdarma.

Výstava modelové železnice a trenážer ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží

U příležitosti Dne dětí se v sobotu 29. května od 11 do 17 hodin a v neděli 30. května od 9 do 14 hodin koná v atraktivním prostředí Vládního salonku ve Fantově budově pražského hlavního nádraží výstava funkční modelové železnice zaměstnanců Českých drah v měřítku 1:87 (H0). Zájemci si navíc mohou v salonku vyzkoušet simulátor jízdy strojvedoucího v Regionově a Pendolinu.

Základní modul modelové železnice má rozměry 80 × 40 cm. Moduly jsou spojeny v jeden celek s krajními stanicemi pro obrat a odstavování souprav. Celkem bude spojeno 7 modulů a koncová stanice o délce cca 8 metrů. Skupina pro volnočasové aktivity v oblasti železničního dědictví

a modelové železnice vznikla u ČD v roce 2007. Skupina spolupracuje se železničáři z Maďarska, Německa a Francie na původem francouzském projektu propojitelných modulů Junior v měřítku 1:87 (H0). Od té doby na modulech pracují čtyři kluby železničních modelářů – v Holicích v Čechách, Hradci Králové, Kostelci nad Orlicí a Chrudimi, členů skupiny modelové železnice ČD. Pozornost poutá klub v Kostelci nad Orlicí, jehož členskou základnu tvoří děti a moduly zhotovují bez průmyslově produkovaného příslušenství a doplňků, veškeré díly jsou vytvářeny ručně.

Jízdní řád parního vlaku Praha-Braník – Praha-Modřany zastávka (30. května 2010)

Praha-Braník	10:00	11:00	12:00	13:00	13:52	14:50	15:50
Praha-Modřany zastávka (přij.)	10:05	11:05	12:05	13:05	13:57	14:55	15:55
Praha-Modřany zastávka (odj.)	10:11	11:20	12:10	13:10	14:02	15:00	16:00
Praha-Braník	10:16	11:25	12:15	13:15	14:07	15:05	16:05

Jízdní řád zvláštních vlaků Praha hl.n. – Praha-Braník (Regionova) (30. května 2010)

9:32	Praha hl.n.	16:29
9:37	Praha-Vršovice	16:25
9:45	Praha-Krč	16:18
9:50	Praha-Braník	16:12

Odjezdy Regionovy z Prahy-Braníka na „Most intelligence“ (30. května 2010)

10:21	11:28	12:18	13:19	14:18	15:10
-------	-------	-------	-------	-------	-------

Ceník jízdného během Dětského dne 30. května 2010

jedna jízda (zpáteční)	80 Kč
celodenní jízdenka	160 Kč
děti od 6 do 15 let	50 % sleva
děti do 6 let	zdarma

25. 05. 2010 Slavnostní ukončení stavby Brno – 1. část odstavného nádraží, I. etapa

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/brno-1-cast-i-etapa.html>)

Další významná stavba železniční infrastruktury České republiky je dokončena. Jedná se 1. část odstavného nádraží Brno, I. etapu. Odstavné nádraží je umístěno v lokalitě nynější železniční stanice Brno – Horní Heršpice a je samostatným technickým a provozním celkem v rámci železničního uzlu Brno. Po úplném dobudování (II. etapa se již připravuje) bude sloužit pro komplexní provozní ošetření a odstavování vlakových souprav, elektrických jednotek i samotných lokomotiv. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

Cílem stavby bylo vybudování halového umývače včetně potřebného technologického kolejiště, odstavného kolejiště, rekonstrukce a rozšíření trakční napájecí stanice Modřice, výstavba silničního podjezdu spojujícího ulice Sokolova a Bohunická, komplexu drážních zařízení pro zajištění bezpečného provozu (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení, trakční vedení a osvětlení), nové mostní objekty a pozemní komunikace v kolejišti, potřebné pozemní objekty pro novou technologii a vybudování přípojek a rozvodů technické infrastruktury. Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek připomněl, že „v rámci výstavby se podařilo vyřešit mimoúrovňové komunikační propojení ulic Vídeňská - Kšírova přes železniční koridor odstavného nádraží v Horních Heršpicích. Nahrazen byl stávající úrovnový železniční přejezd a nadchodová lávka v Sokolově ulici. Mimoúrovňové komunikační propojení doplňuje stávající možnosti spojení Brna, které je rozděleno dráhou. Podjezd ulice Sokolova byl uveden do předčasného užívání již 2. října 2009.“ Nová komunikace má podjezdnou výšku 4,35 metru a v podjezdu je vybudován samostatný 3 metry široký koridor pro pěší i cyklistickou dopravu.

Hala myčky je situována v prostoru stávajícího kolejiště na koleji č. 208 nově navrženého, tzv. technologického kolejiště. Výkonnost halového umývače vozových skříní je závislá na míře znečištění přistavené soupravy, ale i na způsobu výměny umytých souprav za další, které na tento servis teprve čekají. Proto byl již pro I. etapu vyprojektován alespoň minimální počet obslužných kolejí, sloužících pro odsun a novou přístavbu vozů. Kolej č. 208 nového halového umývače vozových skříní je napojena na všechna současná odstavná nádraží brněnského uzlu. Před halou a za ní je kolej

zatrolejována, k vratům haly pojednou soupravy s vlastním pohonem, ostatní budou posunovány podle potřeby lokomotivou závislé i nezávislé trakce. Pohyb v hale je zajištěn lanovým posunovacím zařízením s výsunem před halu na její severní straně. Další jízda bude zajištěna buď vlastním pohonem soupravy nebo posunující lokomotivou. Hala pojme až 7 osobních vozů do délky 26,8 metru. Celé procesy mytí probíhají automaticky dle předem zvoleného programu - rozhodujícím faktorem je typ mytého vozidla. Dále si může obsluha předem navolit, jakým režimem mytí má přistavené vozidlo projít. Jsou naprogramovány tři režimy: automatické mytí intenzivní, automatické mytí krátké a automatické mytí ekologické. Jednotlivé režimy mytí se od sebe odlišují intenzitou dávkování čisticího prostředku a délkou mytí čel vozidla. U intenzivního mytí se běžně používá cca 7% roztok, u normálního mytí cca 3 až 4% roztok, ekologické mytí probíhá bez čisticího prostředku. Mytí jednoho čela u normálního režimu trvá 7 minut, u intenzivního režimu 14 minut. Myčka bude uvedena do plného provozu 27. 5. 2010. Do této doby probíhaly technické zkoušky zařízení.

Celkové investiční náklady na realizaci stavby činí 3,1 miliardy korun. Příspěvek statutárního města Brna na vybudování podjezdu Sokolova představuje částku 188 milionů korun. Stavba I. etapy 1. části odstavného nádraží byla zahájena v říjnu 2007 a ukončena v květnu 2010. Projekt stavby vypracoval SUDOP BRNO, spol. s r.o., a realizaci provedlo sdružení „Brněnský drak“, jehož členy jsou akciové společnosti OHL ŽS a Skanska.

Vybrané technické údaje

Železniční most	14
Silniční most	1
Návěstní lávka	1
Opěrné zdi	14 390 m
Zpevněné plochy a komunikace celkem	24 326 m ²
Zřízení podkladních vrstev	14 550 m
Trativody	6 051 m
Příkopové žlaby	668 m
Počet zřizovaných výhybek UIC60	16
Počet zřizovaných výhybek S49, R65	26
Délka zřizovaných kolejí UIC60	4 348 m
Délka zřizovaných kolejí S49	8 192 m
Regenerované koleje R65, S49	1 704 m
Nové trakční vedení	24,5 km
- z toho v širých tratích	2,5 km
- v dopravnách	22 km
Dopravní s novým staničním zabezpečovacím zařízením elektronickým 3. kategorie	2
Počet výměnových jednotek zabezpečených SZZ	54
Úprava obousměrného autobloku tříznakového na dvoukolejně trati s LVZ	1 823 m
Trafostanice 22/0,4 kV – nová	6
Trafostanice 22/0,4 kV – rekonstrukce, doplnění stávající TS	1
Rozvodna nízkého napětí - nová	2
Rozvodna nn - rekonstrukce, doplnění	2
Elektricky vyhřívané výhybky jednoduché	32
Elektricky vyhřívané výhybky křížovatkové	3
Nové osvětlení kolejiště - svítidla na trakčních podpěrách	134
Nové osvětlení kolejiště - osvětlovací stožár 12 – 14 m	48
Nové osvětlení veřejných komunikací	30
Přeložky kabelových vedení 22 kV	650 m
Nové kabelové rozvody 22 kV	4 050 m

Protihlukové stěny	1 177 m
Kapacity mycí linky	200 vozů/24 hodin, 31 souprav
Schopnost mytí při venkovních teplotách	
- souprava	- 10 °C až + 35 °C
- samostatné stojící vozidlo v myčce	- 20 °C až + 35 °C

25. 05. 2010 Lokomotiva Škoda 109E vyjela na trať

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90972-lokomotiva-skoda-109e-vyjela-na-trat/>)

Univerzální elektrická lokomotiva od Škody vyjela poprvé vlastní silou na trať. Jeden ze strojů, které dosud jezdily pouze na zkušebním okruhu ve Velimě, zahájil zkušební provoz. Od středy bude jezdit v čele nákladních vlaků dopravce ČD Cargo, uvedl mluvčí společnosti Zdeněk Větrovec. Ve čtvrtek představí Škoda stroj veřejnosti na plzeňském hlavním nádraží. Kdy se objeví také v čele osobního vlaku, závisí především na průběhu zkušebního provozu. Zkušební provoz lokomotivy, která je vedena jako řada 380, na tratích SŽDC povolil na počátku května Drážní úřad. "Jednu lokomotivu už máme na trati," uvedla mluvčí Škody Jolana Čihová. Ačkoli bude stroj zprvu k vidění v čele nákladních vlaků, v budoucnu by měla vodit především osobní expresy. Dvacet lokomotiv si objednaly České dráhy, které od Škody chtěly, aby stroje mohly jezdit i do všech sousedních států a do Maďarska. Zakázka přišla dráhy na 2,6 miliardy korun, dodávka lokomotiv však má už rok zpoždění. V čele vlaků včetně dálkových expresních spojů tak stále jezdí stroje staré desítky let, případně novější lokomotivy pronajaté od Rakouských spolkových drah.

25. 05. 2010 Den veřejné dopravy – 10 let EgroNetu (29. května 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6659/>)

Před deseti lety začal fungovat v Evropě zcela ojedinělý přeshraniční systém integrované dopravy nazvaný EgroNet. Při této příležitosti pořádá Rozvojový dopravní svaz (RDS) v sobotu 29. května akci Den veřejné dopravy – 10 let EgroNetu. RDS je sdružení, jehož členové jsou všichni železniční a autobusoví dopravci provozující veřejnou dopravu v Karlovarském kraji. „V rámci celého území Karlovarského kraje budou vypraveny zvláštní vlaky i autobusy, ve kterých se bude možno zdarma přepravit za památkami regionu. České dráhy vypravují z Mariánských Lázní do Bečova nad Teplou zvláštní vlak vedený parní lokomotivou. Tento vlak bude po trase doprovázen tzv. fotobusem. V době od devíti hodin do odjezdu parního vlaku v 9:30 vystoupí na mariánskolázeňském nádraží Dechový orchestr mladých s mažoretkami,“ upřesňuje ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Karlových Varech Vladimír Omelka. Zájemci budou mít rovněž možnost prohlédnout si novou dopravní kancelář Českých drah, ze které nově výpravčí řídí celý úsek trati z Plané u Mariánských Lázní do Lázní Kynžvart. Po předložení pamětní jízdenky, kterou každý účastník obdrží ve zvláštních vlacích a autobusech, bude možné navštívit památky, jako např. hrad a zámek Bečov, hrad Loket, zámky Kynžvart a Chyšne nebo klášter Teplá, se zvýhodněným vstupným.

Parním vlakem do Bečova

Parní vlak vyjíždí z Mariánských Lázní v 9:30, do Teplé přijede v 10:50 a do cílové stanice, do Bečova nad Teplou přijede v 11:18 hod.. Zpět do Mariánských Lázní vlak vyjíždí v z Bečova nad Teplou ve 14:10, v Teplé zastavuje ve 15:10 a do Mariánských Lázní přijede v 15:48 hod.

Výhodná nabídka jízdenek

Pro přepravu na pravidelných linkách a vlacích v oblasti EgroNet si budou moci cestující v sobotu 29. května 2010 zakoupit jednodenní jízdenku EgroNet, která pro tento den platí pro 2 dospělé osoby a čtyři děti do věku čtrnácti let včetně. Dva dospělí cestující či rodina tak ušetří 50 % na jízdném, neboť si nemusí kupovat dvě jednodenní jízdenky EgroNet. Více informací poskytnou pracovníci ČD Centra na nádraží v Mariánských Lázní a jsou také na internetových stránkách www.egronet.cz. Den veřejné dopravy se uskuteční ve spolupráci s Euregiem Egrensis a je hrazen EU z Evropského fondu pro regionální rozvoj z programu Cíl 3, který podporuje přeshraniční spolupráci mezi Českou republikou a Saskem za přispění Karlovarského kraje.

EgroNet je výjimečný

EgroNet je v Evropě zcela ojedinělý způsob přeshraniční integrované dopravy. Tento systém po deseti letech fungování sdružuje celkem 62 německých a českých dopravců. Jedná se o dopravní systém, který umožňuje cestovat prostřednictvím autobusů, trolejbusů, vlaků a některých lanových drah v regionu tzv. „čtyřzemí“ (částí Bavorska, Saska, Durynska a celého Karlovarského kraje). Na jednu jízdenku lze přitom cestovat libovolnými dopravními prostředky veřejné dopravy a v době její platnosti uskutečnit libovolný počet jízd. Cena jízdenky je v ČR pro všechny železniční i autobusové dopravce jednotně stanovena na 150 korun pro jednu osobu a platí v celé oblasti EgroNetu. Cestujícím umožňuje například zajet z Karlových Varů (nebo z jiné železniční stanice v Karlovarském kraji) do německých měst Weiden, Bayreuth, Gera, Zwickau nebo Kulmbach. V České republice lze cestovat všemi osobními vlaky i rychlíky, v Německu pak vlaky označenými RB, RE, IRE, VBG, a ALX. Jízdenka REGIONet EgroNet má i další výhody, po jejím předložení lze získat různé slevy jako např. na vstupném při návštěvách vyjmenovaných památek, muzeí, bazénů nebo na různé kulturní či sportovní akce.

26. 05. 2010 České kraje nechtějí "žluté vlaky", Jančura si bude stěžovat v Bruselu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/91077-ceske-kraje-nechteji-zlute-vlak-y-jancura-si-bude-stezovat-v-bruselu/>)

Dopravní společnost Student Agency si bude stěžovat u Evropské komise (EK). Koncem týdne pošle podnět na všechny české kraje. Společnost chce, aby byla vypsána nová výběrová řízení na regionální železniční dopravu v krajích. Ty totiž loni v prosinci daly zakázku Českým drahám (ČD) na deset i více let. Stížnost žádá kraje, aby zrušily smlouvy s ČD. Celá analýza, která má přes 1 000 stran a odborníci ji zpracovávali půl roku, popisuje, jak se kraje zachovaly, srovnává konkurenční nabídky a kritizuje nepřiměřenou výši krajských dotací pro ČD.

Plzeňský kraj nechtěl ušetřit 50 milionů, radši dal zakázku Českým drahám

Čtyři kraje chtěly loni vypsát výběrové řízení a licencovaný železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency jim chtěl předložit nabídku. Tendr na tři tratě nakonec vypsál jen kraj Plzeňský. Po čtyřech dnech však řízení zrušil a zakázku dal ČD, a to na deset let. RegioJet přitom údajně oproti nabídce ČD deklaroval kraji roční úsporu ve výši 45 až 50 milionů korun. Na jihu Moravy se RegioJet ucházel o elektrické tratě, kde by podle firmy roční úspora činila 180 milionů korun.

Podle plzeňské hejtmanky Milady Emmerové (ČSSD) bylo rozhodnutí kraje podle všech právních rozborů a stanovisek v souladu s právem ČR i EU. ČD tak budou zajišťovat kompletní dopravní obslužnost v Plzeňském kraji po deset let. "V podepsaném dodatku ke smlouvě jsou stanoveny jak podmínky ke zlepšení kvality vozového parku, tak ustanovení, kterými si kraj vyhrazuje právo v průběhu desetiletého přechodného období vyhlášovat na jednotlivé tratě výběrová řízení," dodala.

Majitel Student Agency Radim Jančura: "Podnět pošleme ještě před volbami, aby si lidé uvědomili, že sociální demokraté ve vedení krajů uzavřeli železnici nejméně na následujících deset let pro dalšího konkurenčního dopravce."

ČR není jedinou zemí, kde se soukromí dopravci bouří

Obchodní šéf RegioJetu Jiří Schmidt: "EK nechce, aby veřejné zakázky o tak obrovské hodnotě (jen regionální doprava v ČR na příštích 15 let je kontrakt za 150 miliard korun) byly zadávány pod rukou, netransparentně a napřímo." Netransparentní a diskriminační zadávání veřejných zakázek v železniční i autobusové dopravě už EK řeší. Komise tak například měla mnoho připomínek ke státní podpoře dopravy v Dánsku. "Nyní je ještě v šetření případ tratí Berlín – Brandenburg a Rýn – Ruhr, kde EK indikuje pochyby o správnosti postupu jednotlivých zemí a vypadá to, že dopravci budou opět úspěšní," dodal obchodní šéf RegioJetu Jiří Schmidt. V řízení je ještě žalobní petit Irish Buses, kde jejich konkurent v autobusové dopravě získal opět zakázku bez výběrového řízení. Student Agency tak doufá, že komise uzná i jeho stížnost. Kraje podle Jančury porušily evropské právo. Pokud podnět uspěje, musely by vrátit zhruba miliardu korun ročně z regionální podpory i dotace z evropských programů ROP, kde mají rezervovány čtyři miliardy korun na nové vozy. V Portugalsku a Řecku už se tak prý stalo.

Student Agency zvažoval i stížnost jinými cestami

Majitel společnosti Radim Jančura: "Úřad pro ochranu hospodářské soutěže nám asi nebude chtít pomoci, protože ho řídí ČSSD, a ta nepůjde proti hejtmánům z ČSSD." Obchodní šéf RegioJetu Jiří Schmidt: "Nechceme jít proti lidem v ČR, kteří by to nakonec zaplatili. Pro nás je daleko lepší, když

Evropská komise ty případy otevře. Podnět je takový, že i když vyhrajeme, tak nezískáme jedinou korunu."

26. 05. 2010 Náhradní vlaková doprava během tramvajové výluky do Řep (Praha-Smíchov – Praha-Zličín)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6663/>)

Ve dnech 1. června až 30. září 2010 proběhne po jednotlivých etapách celková rekonstrukce tramvajové trati Anděl – Sídliště Řepy. Kromě náhradní autobusové dopravy bude především pro obyvatele řepského sídliště zřízeno rychlé náhradní spojení pomocí železniční linky S65 Praha-Zličín (Sídliště Řepy) – Praha-Smíchov Na Knížecí (stanice metra Anděl).

Tato linka bude v provozu v pracovní dny cca od 5:30 do 20:00 hodin a vlaky pojedou zpravidla v intervalu 30 min. Jízdní doba ze stanice Praha-Zličín na Smíchov bude činit jen zhruba 21 minut. „Zásadní výhodou náhradní vlakové dopravy je, že její jízdní řád nemůže být narušován případnými dopravními komplikacemi, jejichž vznik lze očekávat v místech stavebních prací na tramvajové trati,“ zdůrazňuje Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID. „Při železničních výlukách v oblasti Dejvic byly vlaky nahrazeny metrem a tramvajemi, nyní naopátku pojedou vlaky místo tramvají,“ doplňuje Procházka.

„Železnice již v minulosti několikrát zajišťovala náhradní dopravu za autobusy Pražské integrované dopravy. Například v roce 1995 jezdil vlak místo autobusů do Komořan nebo v roce 2005 zajišťovaly vlaky náhradní dopravu za autobusy při uzavírací silnice mezi Davlí a Štěchovicemi. Nyní poprvé, pomíneme-li mimořádnou dopravu při povodních v roce 2002, nahrazujeme i tramvaje. Pro obyvatele jihozápadní části metropole tak bude vlak během letních měsíců důležitým dopravním prostředkem,“ říká Alois Kašpar, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD pro Prahu a Středočeský kraj a doplňuje: „Na linku S65 nasadíme modernizované, částečně nízkopodlažní dvoudílné motorové vozy Regionova.“

Železniční stanice Praha-Zličín je umístěna v těsném sousedství tramvajové smyčky Sídliště Řepy. Vlaky dále zastaví v zastávkách Praha-Cibulka a Praha-Jinonice. Nově vybudovaná konečná stanice Praha-Smíchov Na Knížecí je umístěna v blízkosti autobusového terminálu Na Knížecí nedaleko Anděla. Vstup do stanice metra Anděl (Na Knížecí) je od provizorního nástupiště vzdálen cca 100 metrů, v těsné blízkosti železniční zastávky jsou také tramvajové zastávky Na Knížecí (v ulici Za Ženskými domovy i v ulici Nádražní).

Ve vlacích platí Tarif Pražské integrované dopravy a Tarif ČD. Lze tedy cestovat s předplatní časovou jízdenkou pro území Prahy („pražská tramvajenka“ i opencard s nahraným kuponem pro Prahu) i s jednotlivými jízdními doklady PID. Jednotlivé jízdenky je nutno ještě před nástupem do vlaku označit v označovači umístěném na nástupišti železniční stanice či zastávky (není-li již jízdenka předtím označena z jiného dopravního prostředku PID, např. při přestupu). Upozorňujeme cestující, že ve vlacích zařazených v systému PID platí odlišné podmínky tarifního odbavení pro cestující starší 70 let a cestující s průzkazy ZTP, ZTP-P (nepřepravují se bezplatně) i pro cestující se zaměstnaneckými jízdenkami DP Praha (ve vlaku neplatí).

26. 05. 2010 ČD koupí nové vlaky pro Karlovarský a Ústecký kraj

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91083-cd-koupi-nove-vlaky-pro-karlovarsky-a-ustecky-kraj/>)

Pro regionální tratě v Karlovarském a Ústeckém kraji koupí České dráhy nové vlaky asi za 1,5 miliardy korun. Začnou jezdit během tří let. Pro Karlovarský kraj nakoupí společnost dalších pět souprav za 420 milionů korun, pro Ústecký kraj sedm souprav za necelou miliardu. K tomu dráhy přikoupí za 170 milionů dvě soupravy, které zajistí spojení mezi oběma regiony. ČD získají část potřebných peněz z regionálních operačních programů Evropské unie. Generální ředitel firmy Petr Žaluda podepsal dnes se zástupci regionů smlouvu o čerpání evropských dotací.

K pořízení nových vlakových souprav se zavázaly ČD ve smlouvě o zajištění dopravní obslužnosti, kterou uzavřely v obou krajích loni na deset let. Právě tato dlouhodobá smlouva pak umožnila ČD podat žádost o dotaci z Regionálního operačního programu Evropské unie. Na nákup nových souprav přispěje EU 623,9 milionu korun. Zbývající část do 1,5 miliardy korun bude představovat vlastní podíl ČD (kolem deseti procent) a peníze z Evropské investiční banky, konstatoval Žaluda. Nyní ČD vyhlásí v co nejkratším možném termínu mezinárodní zadávací řízení na dodávky nových souprav a předpokládají, že se tendru může zúčastnit až sedm či osm výrobců kolejových vozidel. Podle

Žaludy není vyloučeno, že by se první nové soupravy mohly na regionálních tratích v Karlovarském a Ústeckém kraji objevit už v závěru roku 2011. Soupravy by měly být nízkopodlažní s klimatizací, chybět by neměly ani bezbariérové toalety a audiovizuální informační systém a čalouněné sedačky. Pro Karlovarský kraj chtějí dráhy nakoupit diesellové jednotky, v případě Ústeckého kraje má jít o elektrické vlaky.

Po dodání všech souprav dosáhne obnova vozového parku provozovaného ČD v Karlovarském kraji na regionálních tratích více než 80 procent. Do toho dopravce započítává šest modernizovaných souprav Regionova nasazených v posledních letech a další jednu až dvě, které se do regionu ještě dostanou. V Ústeckém kraji je těchto souprav čtrnáct, dalších deset Regionov tam má přijít. O provozování osobní regionální dopravy ve čtyřech krajích usilovala také firma RegioJet, kterou vlastní společnost Student Agency podnikatele Radima Jančury. Kraje ale nakonec výběrová řízení nevypsaly a uzavřely desetileté smlouvy s Českými drahami.

26. 05. 2010 Přispějte na opravu trati Liberec – Žitava, žádají Poláci sousední země

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91099-prispejte-na-opravu-trati-liberec-zitava-zadaji-polaci-sousedni-zeme/>)

Na rekonstrukci tříkilometrového polského úseku trati z Liberce do německé Žitavy by se mělo podle Poláků podílet Německo a Česko. Pro polské úřady je peážní úsek nezajímavý, podle staré smlouvy mezi někdejšími Československem a Polskem na něm vlaky nesmějí zastavovat, řekl na konferenci o dopravě v Euroregionu Nisa Krzysztof Bańkowski z odboru infrastruktury Dolnoslezského vojvodství. Tříkilometrová pomalá jízda ale brání rozvoji železničního spojení na důležité trati, kde by měl od příštího roku jezdit soukromý dopravce v hodinovém taktu. Polsko by muselo do rekonstrukce trati, která je v havarijním stavu, vložit zhruba tři miliony eur. Podle Bańkowského je potřeba dalších 120 tisíc eur na rekonstrukci železniční zastávky v Porajowě. Protože bude mít modernizace přínos hlavně pro Česko a Německo, měly by na ni oba státy přispět. Podobně učinilo Česko a Německo v případě stavby čtyřkilometrového silničního propojení mezi Libereckým krajem a východní výspou Saska.

Trať z Liberce do Žitavy prošla rekonstrukcí v německém i českém úseku. Správa železniční dopravní cesty do modernizace jednokolejné trati investovala přes sto milionů korun. V obou zemích je teď možné jet až stokilometrovou rychlostí. "Problémem je jen polský úsek," řekl Ivan Jágr ze SŽDC. Trať ze Žitavy na Liberec by měla být v budoucnu součástí páteřní trasy Euroregionu Nisa, která umožní cestovat z Německa přes Liberec a Tanvald do polské Sklářské Poreby a Jelení Hory. "Pro Liberecký kraj je trasa velmi významná, žije na ní zhruba polovina obyvatel kraje," řekla vedoucí krajského odboru dopravy Stanislava Jakešová.

27. 05. 2010 Dráhy před volbami oranžoví, do vedení přišli lidé z ČSSD

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-pred-volbami-oranzovi-do-vedeni-prisli-lide-z-cssd-p22-ekonomika.asp?c=A100526_194942_ekonomika_vel)

Přestože firemními barvami Českých drah jsou zejména modrá a bílá, vedení dopravce začíná před volbami kvůli možnému vítězství sociální demokracie ztlačně oranžově. Důvod je jednoduchý: současný management, který je myšlenkově i stranickou knížkou blízky hlavně ODS, chce zůstat ve státě vlastněném podniku i po volbách. Do vedení dopravce se tak během posledních měsíců dostali dva vysoce postavení členové ČSSD. Oranžová proniká i do firemního časopisu dceřiné firmy drah ČD Cargo. V květnovém vydání přinesl měsíčník Speciál ČD Cargo dvoustránkový rozhovor o vlacích s předsedou ČSSD Jiřím Paroubkem.

Už v březnu potichu přišel do dozorčí rady ČD moravskoslezský hejtman Jaroslav Palas. Dráhy o jeho zvolení neinformovaly, MF DNES jeho působení na drahách zjistila z obchodního rejstříku. V dozorčí radě vystřídal šéfa ČEZ Martina Romana, který loni na konci roku sám odešel. Post člena dozorčí rady je honorován třiceti tisíci korunami měsíčně. "V dozorčí radě ČD je za Asociaci krajů, nikoli za ČSSD. Důvod je ten, že kraje jsou významným objednavatelem služeb Českých drah," vysvětlil mluvčí ministra dopravy Karel Hanzelka. Dráhy se k záležitosti nechtěly vyjadřovat s tím, že je to na jejich majiteli. Tím je stát zastoupený právě ministerstvem. Otázka však je, proč v dozorčí radě dopravce zasedl muž, který se celoživotně věnuje hlavně zemědělství a myslivosti. Asociace krajů má vlastní dopravní komisi, tu vede jihomoravský hejtman Michal Hašek. Palas na dotazy MF DNES nereagoval. V dozorčí radě má i dalšího stranického kolegu: bývalého ministra Karla Březinu, ten je ale na drahách už od roku 2007.

Žaluda vítězství ČSSD neřeší

Oranžovění drah začalo už před rokem, kdy přišel někdejší šéf Státního fondu dopravní infrastruktury a člen ČSSD Pavel Švagr. Na dráze působí jako personální náměstek. Šéf drah Petr Žaluda zaměstnal i dalšího dříve vysoce postaveného politika ČSSD. Někdejší náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek teď šéfovi drah pomáhá při rozhovorech s hejtmany sociálnědemokratických krajů. Žaludovi se jako prvnímu šéfovi ČD podařilo uzavřít dlouhodobé smlouvy s kraji, díky kterým mají dráhy z veřejných peněz lépe zajištěnou budoucnost. Žaluda v dubnu v rozhovoru pro MF DNES odmítl, že by nějak případné vítězství ČSSD řešil. "Volby neovlivním, беру to fatalisticky," řekl Žaluda. Spekuluje se o tom, že by jeho místo mohl zabrat znovu někdejší šéf ČD Josef Bazala nebo Dalibor Zelený. Právě Bazalou vedené ČD Cargo přineslo ve svém časopise rozhovor s Paroubkem, v němž vzpomíná na "nádraží plná trampů", ale také vyjadřuje rozporuplné pocity z hospodaření Českých drah. "Budou jednou z priorit našeho ministra dopravy," slíbil v rozhovoru.

"Žádnou noc dlouhých nožů nechystáme"

Takový prostor pro politika, navíc těsně před volbami, je v tomto periodiku nezvyklý. Časopis otiskuje hlavně rozhovory s celebritami. Dva politici se objevili i v posledním čísle dalšího časopisu ČD Cargo Motion: Bohuslav Sobotka (ČSSD) a Martin Kocourek (ODS), v minulosti si mohli zákazníci firmy počíst například o šéfovi dozorčí rady ČD Cargo Oldřichu Vojířovi (ODS). Firma vydává celkem tři časopisy, na rozhovoru s Paroubkem nevidí nic špatného. "Společnost ČD Cargo se snaží představovat osobnosti českého i evropského železničního i společenského, politického a kulturního života," vysvětlil mluvčí firmy Zdeněk Větrovec.

Nákladní dopravce na rozdíl od ČD přesnou výši výdajů na marketing tají. Podle Větrovce je limit nastavený na jedno procento tržeb. To by u Carga odpovídalo 150 milionům korun ročně. "ČD Cargo obecně na marketing dává výrazně méně než jiné firmy obdobného rozsahu a zaměření," dodal Větrovec. ČSSD tvrdí, že v případě jejího vítězství nejsou personální výměny ve státních organizacích prioritou. "Není to téma, kterým se vláda ČSSD bude zabývat prvních sto dnů. Žádnou noc dlouhých nožů ČSSD nechystá," říká šéf její kampaně Jaroslav Tvrdík.

ČSSD na drahách

- Karel Březina – exministr bez portfeje je v dozorčí radě od roku 2007
- Jaroslav Palas – hejtman Moravskoslezského kraje, od března 2010 člen dozorčí rady ČD
- Vojtěch Kocourek – zmocněnec pro jednání s kraji spolupracuje s drahami od loňska.
- Pavel Švagr – bývalý šéf Státního fondu dopravní infrastruktury, teď náměstek gen. ředitele pro personalistiku

27. 05. 2010 V Polsku od června ubude vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91144-v-polsku-od-cervna-ubude-vlaku/>)

Největší polský dálkový železniční dopravce PKP Intercity od 1. června zkrátí trasu nebo docela zruší 44 spojů. Větší část z nich jezdí pozdě večer, jezdit však přestanou i některé další vlaky, převážně rychlíky kategorie TLK. Důvodem jsou problematické vztahy dopravce se správcem infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe. O splacení dluhu za užívání dopravní cesty se s ním naopak dohodl konkurenční dopravce Przewozy Regionalne, který tak od 1. června obnoví provoz spojů Interregio. Oba dopravci – PKP Intercity i Przewozy Regionalne – nadělali dluhy v celkové výši 400 milionů zlotých, když neplatili správci infrastruktury za využívání dopravní cesty. Na počátku května se Polskie Linie Kolejowe rozhodly k rozhodnému řešení situace a zakázaly společnosti Przewozy Regionalne vypravit několik desítek rychlíků kategorie Interregio. Následná jednání s PKP Intercity vyústila v omezení provozu části spojů TLK, které svou cenou konkurují právě vlakům Interregio.

Problematické vztahy mezi všemi třemi společnostmi jsou jedním z důsledků rozdělení původní státní společnosti PKP (Polskie Linie Panstwowe). Kromě oddělení správce infrastruktury od provozovatele dopravy byl i samotný dopravce rozdělen na dvě části. Po německém vzoru vznikla v Polsku společnost PKP Intercity, která měla provozovat dálkové spoje Intercity a Eurocity, a druhá firma PKP Przewozy Regionalne, které připadly zastávkové osobní vlaky a rychlíky. Oba dopravci si však začali konkurovat, situace se vyhroutilá poté, co byl regionální dopravce vydělen ze skupiny PKP a jeho akcie získala jednotlivá vojvodství. Prodělečná společnost se snažila zlepšit svoji situaci a začala provozovat i dálkové spoje Interregio, které nízkou cenou přetahovaly cestující z komfortnějších Intercity. Konkurence zareagovala rozšířením spojů TLK, které rovněž jezdí relativně levně. Obě firmy ale ve svém vzájemném boji zapomněly na svoji povinnost platit železniční správě za to, že mohou využívat její koleje.

27. 05. 2010 Karlovy Vary možná budou mít nové nádraží už příští rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91165-karlovy-vary-mozna-budou-mit-nove-nadrazi-uz-pristi-rok/>)

Na konci příštího roku by mohly mít Karlovy Vary nové nádraží. České dráhy se chystají strhnout stávající chátrající budovu a postavit jinou, sdělil generální ředitel společnosti Petr Žaluda. Po otevření nové budovy by měla Správa železniční dopravní cesty upravit také staniční kolejiště a postavit zvýšená ostrovní nástupiště. Z projektu rekonstrukce nádražní budovy couvla po zjištění jejího zvláště špatného stavu italská firma Grandi Stazioni, která opravuje Wilsonovo nádraží v Praze a stanici v Mariánských Lázních. Podle Žaludy se ČD s Grandi Stazioni hodlají dohodnout na kompenzacích vyplývajících z vypovězení smlouvy italskou společností. Na stržení nádraží a stavbě nového se bude podílet i město Karlovy Vary, pro které je stávající budova nedůstojnou vstupní branou. "Zaměříme se na úpravy v okolí nádraží," upřesnil náměstek primátora Tomáš Hybner.

Budova Dolního nádraží v Karlových Varech Budova Dolního nádraží v Karlových Varech Změn se dočká také druhá karlovarská železniční stanice – dolní nádraží. Město se dohodlo s drahami a ČSAD Plzeň, které společně vlastní asi dvě třetiny odbavovacího terminálu, na převodu celého majetku na Karlovy Vary. Město potom chce prodat budovu firmě Gama Property z developerské skupiny Lordship. Ta hodlá investovat do areálu dolního nádraží stovky milionů korun. Rozsáhlý projekt bude rozdělen do několika etap a doba jeho realizace má být kolem deseti let. Najít investora a prodat mu pozemky kolem dolního nádraží se ČD rozhodly po opakovaných výzvách města, aby se problém zanedbaného území řešil. Zasahuje do odpočinkové zóny na pravém břehu Ohře, kterou chce město propojit s další plochou ve směru do Doubí.

27. 05. 2010 Student Agency si stěžuje v Bruselu, kraje mohou přijít o miliardu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/91227-student-agency-si-stezuje-v-bruselu-kraje-mohou-prijit-o-miliardu/>)

Student Agency (SA) dnes zaslala stížnost do Bruselu. Na Evropskou komisi se obrací kvůli netransparentnímu zadávání zakázek na železnici v Česku. Kraje totiž uzavřely smlouvy na provoz regionálních spojů s Českými drahami bez výběrového řízení na deset i více let, a to i přesto, že SA nabízela nižší ceny. "Některé kraje si ale svoji chybu už dnes uvědomují a začínají uvažovat o výběrových řízeních. Do dnešního dne nás v této věci kontaktovaly již tři kraje," uvádí majitel firmy Radim Jančura. Kraje nicméně považují jednání Jančury za "marketingový tah", ne za podloženou stížnost.

Kraje podle SA nabídky vůbec neporovnávaly

Způsob, jakým kraje postupovaly, je podle firmy netransparentní a diskriminační. I když konkurenční firmy nabídku podaly, kraje je neporovnávaly a zadaly zakázku Českým drahám, přestože jejich nabídka byla dražší, uvádí Student Agency v tiskové zprávě. Předseda Asociace krajů a jihomoravský hejtman Michal Hašek (ČSSD) označil podání žaloby za "další, a ne příliš povedený, marketingový tah pana Jančury". Podle Haška útočí na regiony nepodložené. Kraje se zachovaly odpovědně a smlouvy s Českými drahami jsou v souladu s evropským právem, míní šéf asociace. V tiskovém prohlášení také mimo jiné uvedl, že Jančura si "ze svého neúspěchu chce udělat na poslední chvíli předvolební téma". "Jak to myslí pan Jančura s regionální dopravou, je zřejmé z toho, že v autobusové dopravě provozuje pouze dálkové linky," dodal Hašek.

O provoz regionálních vlaků usilovala dceřiná firma SA RegioJet. Loni chtěla podat nabídku čtyřem krajům, které se chystaly vypsát výběrové řízení. Tendr na tři tratě nakonec vypsali jen Plzeňský kraj, ale za čtyři dny jej zrušil a zakázku dal na deset let Českým drahám. RegioJet údajně nabízel kraji roční úsporu 45 až 50 milionů korun oproti nabídce ČD. Na jihu Moravy se RegioJet ucházel o elektrické trati, kde by podle firmy činila roční úspora 180 milionů korun. Kromě RegioJetu se o zakázku ucházeli i velcí evropští dopravci jako francouzská Veolia Transport nebo britská Arriva. "V případě, že by hejtmani respektovali zákon a pravidla Evropské unie, tak by se ušetřilo asi 22 miliard korun a skokově by občané této země získali nové vlaky," prohlásil Jančura v rozhovoru pro ČT24.

Pokud návrh Jančury uspěje, kraje za to zaplatí miliardou

Komise se v současnosti zabývá dvěma podobnými případy v Německu. Zatím nejsou vyřešené, přesto už podle Jančury komise sdělila, že byla nejspíš neslučitelná s trhem a bude požadovat

nápravu. "Případy jsou velmi podobné, proto věříme v naše vítězství," řekl Jančura. Firma ve stížnosti požaduje také prověření čerpání evropských dotací na nákup nových souprav na základě uzavřených smluv mezi kraji a ČD. Jedna z podmínek pro jejich čerpání požaduje, aby žadatel prokázal, že nabídl kraji nejlepší podmínky, což je možno ověřit pouze soutěží. Pokud podnik uspěje, musely by podle něj kraje vrátet zhruba miliardu korun ročně z regionální podpory i dotace z evropských programů ROP, kde mají rezervovány čtyři miliardy korun na nové vozy.

27. 05. 2010 V Česku jsou tisíce odstavených a nepoužívaných vagonů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91233-v-cesku-jsou-tisice-odstavenych-a-nepouzivanych-vagonu/>)

Krajinu kolem železničních tratí po celém Česku hyzdí tisíce odstavených nepoužívaných vagonů. Přespávají v nich často bezdomovci a hrají si v nich děti, i když tenhle druh zábavy je dost nebezpečný. Lidem v obcích kolem železnice to vadí a na nápravu si ale budou muset počkat, minimálně do konce roku 2011. Společnost ČD Cargo přiznává, že má po celém Česku odstavených pět tisíc nepoužívaných nákladních vagonů. Odstavené polorozpadlé vagony trápí také malé nádraží v Žimě na Teplicku, odhadem nějakých 300 tun šrotu. Prochází tam turisty oblíbená trať přes České středohoří. Místním lidem se situace nelíbí. "Rozkrádá se to, hnije to tam, věčně brečejí, že nemají peníze, prodávají nepotřebný nemovitosti a vagony jim tady stojí, kdyby to dali do šrotu, tak by vydělali plno peněz," uvedl starosta obce Žim Zdeněk Haramul.

Žim sice leží uprostřed chráněné krajinné oblasti, ani to ale železničářům nekomplikuje odstavení starých vagonů na malých nádražích daleko od hlavních tratí, protože vozy stojí na drážních pozemcích. Společnost ČD Cargo je původně chtěla opravit a vrátit do provozu. Jenže některé už na vedlejších kolejích reznou více než deset let. "Změnou struktury poptávky po jednotlivých typech vozů ... došlo k postupnému ponechávání některých řad odstavených vozů v místech odstavení, čímž došlo k dnešní situaci," řekl mluvčí ČD Cargo Zdeněk Větrovec. Podle slibu společnosti by polovina z pěti tisíc vagonů měla zmizet ještě letos, zbylé potom do konce příštího roku.

28. 05. 2010 Nový vlak od Škody se představil Slovákům (671 ZSSK)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90802-novy-vlak-od-skody-se-predstavil-slovakum/>)

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) představila dnes cestujícím prototyp dvousystémové patrové jednotky od ostravské Škody Vagonky. Bratranec známého CityElefantu byl k vidění v Žilině, odkud budou nové vlaky jezdit na zastávkových spojích do Košic. ZSSK u Škody objednala desetikusovou sérii těchto dvousystémových elektrických jednotek, zaplatí za ně 96,2 milionu eur. První cestující by se vlakem označeným jako řada 671 měli projet letos v říjnu. "Tato souprava se nyní ještě vrátí na okruh, kde se bude zkoušet. Zatím jsme ji zkoušeli na 120kilometrovou rychlost, ale při výměně podvozku se bude zkoušet na 170kilometrovou rychlost," poznamenal generální ředitel ZSSK Milan Chúpek.



V příštích dvou letech proběhne celá dodávka a nové jednotky začnou jezdit na tratích v okolí Žiliny a Košic. Oproti starší jednosystémové verzi 471, kterou už deset let odebírají České dráhy, mohou nové vlaky ZSSK zajet i do jižní části Slovenska nebo i Česka, kde je v trolejích jiné napětí. ZSSK u Škody objednala kromě dvousystémových jednotek také vratné dvoupodlažní soupravy s řídicím vozem a lokomotivou, které rovněž vycházejí ze CityElefantů, lokomotivy potom budou upravenou verzí rychlíkové řady 380, kterou Škoda vyrábí pro ČD. Tyto vlaky mají jezdit v příměstské dopravě v okolí Bratislavy. Jednotky určené pro Žilinu a Košice i vratné soupravy pro Bratislavu mají dosahovat rychlosti až 160 kilometrů za hodinu.

28. 05. 2010 Při nehodě vlaku v Indii 71 mrtvých, maoisté vytrhali koleje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/91249-pri-nehode-vlaku-v-indii-71-mrtvych-maoiste-vytrhali-koleje/>)

Indická policie obvinila maoistické povstalce z toho, že stojí za útokem proti vlaku v Západním Bengálsku. Ten časně ráno vykolejil na trase Kalkata-Bombaj a srazil se s nákladním vlakem. Zahynulo 71 lidí, 200 je zraněných. Počet obětí může ještě stoupnout. Povstalci odstranili část kolejnic

na trati. Záchrané práce komplikuje nedostatek těžké techniky. Úřady mluví o cílené sabotáži. Podle drážních vyšetřovatelů je zatím zřejmé, že byly poškozené spojnice, které u sebe drží koleje. "Udělal to maoisté," konstatoval podle agentury Reuters šéf policie v Bangle Bhúpinder Singh. Podle něj se povstalci k sabotáži přihlásili. "Vypadá to na případ sabotáže, při níž byla část kolejí odstraněna. Není zatím jasné, zda přitom bylo použito výbušnin," podotkl k tomu federální ministr vnitra Palaniappan Čidambaram. Noční rychlík s 13 vagony vykolejil okolo půl druhé ráno místního času (čtvrtek 22:00 SELČ). Některé z vozů uvízly na druhé koleji, kde do nich narazil protijedoucí nákladní vlak, upřesnil mluvčí indické železnice. Osobní vlak patřil k luxusním soupravám s lůžkovými vagony a jel z Bombaje do Kalkaty.



Původní údaje o možném výbuchu pocházely ze svědectví přeživších cestujících, kteří slyšeli silnou ránu. Ta mohla ale vzejít z kolize obou souprav. "Viděl jsem nejméně čtyři zcela rozmačkané osobní vagony a také hodně těl rozdrčených pod nákladním vlakem," citovala agentura Reuters očitého svědka. Na místě podle něj zavládl chaos a panika. "Lidé brečí. Záchranáři se snaží zachránit přeživší a vytáhnout těla," řekl po telefonu. "Moji švagrovou to rozdrtilo, když se vagon převrátil. Dívali jsme se na ni, jak umírá, a nemohli jsme udělat nic, abychom jí pomohli," řekl podle agentury AP pětadvacetiletý pasažér Šér Ali, který cestoval také s manželkou, dvěma dětmi, bratrem a jeho rodinou. Zbytek příbuzných přežil bez úhony až na desetiletého Aliho synovce, který utrpěl těžké zranění.

Akce maoistů si vyžádaly už tisíce obětí

Neštěstí se odehrálo v oblasti, která je známá jako bašta maoistických ultralevicových rebelů. Ti nedávno vyzvali obyvatele, aby ode dneška stávkovali. V krátké době udeřili v Indii maoisté už několikrát. Na počátku dubna při útoku na bezpečnostní složky zabili 73 lidí a začátkem měsíce dalších osm, když vyhodili do vzduchu vozidlo polovojenských sil. Asi 35 policistů a civilistů zahynulo uprostřed měsíce ve střední Indii, když autobus najel na pozemní minu nastraženou maoistickými povstalci. Maoisté zahájili boj proti vládě v roce 1967 a útoky podnikají ve dvacítce indických států. Tvrdí, že bojují za práva chudých a bezzemků a že jejich vzorem je někdejší čínský komunistický vůdce Mao Ce-tung. Jejich akce si vyžádaly už tisíce obětí. Častým cílem útoků jsou policisté a vládní zaměstnanci. Povstalci také pravidelně útočí na železniční tratě s cílem ochromit místní hospodářství. Podle indických zdrojů je v zemi asi 10 tisíc až 20 tisíc ultralevicových radikálů. Premiér Manmóhan Singh je nedávno označil za největší vnitřní hrozbu pro bezpečnost Indie.

28. 05. 2010 Španělští železničáři nevyjedou na protest proti vládním úsporám

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/91257-spanelsti-zeleznicari-nevyjedou-na-protest-proti-vladnim-usporam/>)

Železničáři ze Španělska chystají protesty proti změnám pracovních podmínek. Generální stávkou po včerejším schválení vládního úsporného balíčku za 15 miliard eur pohrozil i největší odborový svaz v zemi. Již dříve odbory mluvily o stávce naplánované na 8. června. Odbory nevyloučily ani další podobné akce právě včetně generální stávky. Zaměstnancům státní společnosti Renfe se nelíbí plánované úspory vlády premiéra Josého Luise Rodríguez Zapatera. Počítají například se snížením platů ve státním sektoru o pět či více procent. "Přijatá opatření nereflektují aktuální požadavky společnosti, jsou nespravedlivá a zbytečně zatěžují ty nejzranitelnější," říká lídr opoziční pravicové vlády Mariano Rajoy.

Španělsko se snaží přesvědčit finanční trhy, že má své veřejné finance pod kontrolou a nehrozí mu podobný scénář jako v Řecku. Přesto musela vláda úsporný plán na snížení deficitu parlamentem doslova protlačit. Prošel totiž o jediný hlas. Španělská ministryně financí Elena Salgado Španělská ministryně financí Elena Salgado "Opatření jsou bolestivá, ale nevyhnutelná. Vláda bezpochyby přijímá odpovědnost za nejlepší rozhodnutí pro Španělsko bez ohledu na to, jak obtížná můžou být."

Španělsko úsporami krotí vysoký deficit

Úsporná opatření mají srazit deficit státního rozpočtu v letošním roce na 9,3 procenta hrubého domácího produktu z loňských 11,2 procenta. Příští rok by měl deficit klesnout na šest procent a do roku 2013 se dostat na tři procenta HDP. Schválený balíček podle analytiků prozatím uklidnil ratingové agentury.

29. 05. 2010 Srážka vlaků v Indii si zatím vyžádala 110 mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/91357-srazka-vlaku-v-indii-si-zatim-vyzadala-110-mrtvych/>)

Počet obětí páteční srážky dvou vlaků ve východní Indii dál stoupá. Záchranáři už vyprostili z trosk nejméně 110 mrtvých, ale ještě se nedostali ke dvěma vagonům. Dalších asi 200 osob utrpělo zranění. Havárii podle místních úřadů způsobil útok maoistických povstalců, podezírají je z toho, že před průjezdem vlaku odstranili asi půl metru kolejnic. "Dosud jsme vyprostili 110 těl," řekl agentuře AFP vysoký policejní představitel indického státu Bangla, dříve Západní Bengálsko. Číslo ale podle něj ještě zřejmě naroste, protože se dosud nepodařilo prohledat dva vagony osobního vlaku, které se srazily s nákladním. Železniční dělníci a příslušníci paravojenských ozbrojených složek za pomoci jeřábů vyzdvihují vagony a jejich části, prohledávají je, zda v nich nejsou ještě oběti, a odstraňují trosky z trati. Panuje přesvědčení, že ve zbývajících poničených vagoncích ještě těla dalších obětí budou objevena.

Místo neštěstí je známé jako bašta maoistických rebelů

Železniční orgány dnes oznámily, že tratě v Západním Bengálsku zůstanou pro noční provoz uzavřeny ještě nejméně čtyři dny, na které maoističtí povstalci vyhlásili generální stávkou. Neštěstí se odehrálo v oblasti, která je známá jako bašta maoistických ultralevicových rebelů. Ti nedávno vyzvali obyvatele, aby od pátku stávkovali. Podle indických zdrojů je v zemi asi 10 až 20 tisíc ultralevicových radikálů. Premiér Manmóhan Singh je nedávno označil za největší vnitřní hrozbu pro bezpečnost Indie.

29. 05. 2010 Jízdní řád se na Slovensku změní pouze minimálně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91334-jizdni-rad-se-na-slovensku-zmeni-pouze-minimalne/>)

Jenom drobné úpravy přinese červnová změna železničního jízdního řádu na Slovensku. V dálkové dopravě dojde pouze k formálním změnám, na třech trasách se drobně posunou časové polohy spojů. Druhá letošní změna grafikonu je tak na Slovensku pravým opakem březnové změny. Tehdy Železnice Slovenské republiky dávaly místo obvyklých archů se změnami celé nové výtisky. Po zahájení modernizace hlavní dráze mezi Bratislavou a Žilinou bylo výrazně změněno vedení vlaků i na mnoha dalších tratích. Změna, která začne platit od 13. června, se v dálkové dopravě dotkne čtyř spojů. Dva vlaky Intercity z Košic do Bratislavy budou v Trnavě zastavovat pouze pro výstup cestujících, dva páteční posilové rychlíky z Bratislavy do Košic, respektive Humenného přestanou být povinně místenkové. V regionální dopravě budou muset cestující zkontrolovat jízdní řády na tratích Leopoldov – Sereď, Trnava – Galanta, Brezno – Červená Skala a Žilina – Vrútky. Odjezdy části vlaků se na nich o několik minut posunou.
