

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2012

OBSAH

02. 04. 2012	SŽDC CHCE OPRAVIT 160 KM DLOUHOU TRATĚ Z DĚČÍNA DO KOLÍNA.....	4
02. 04. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI PRAHA BUBENEČ – PRAHA HOLEŠOVICE.....	4
03. 04. 2012	ZLODĚJI KOVŮ VYŘADILI TRATĚ Z ÚSTÍ DO CHOMUTOVA, VLAKY STÁLY	4
03. 04. 2012	PŘESTAVBA KOLEJIŠTĚ VE STANICI STARÁ PAKA OMEZÍ NA NĚKOLIK MĚSÍCŮ VLAKY ČESKÝCH DRAH.....	5
03. 04. 2012	ZNIČENOU TRATĚ CHTĚLY OBCE BEZÚPLATNĚ, NAKONEC MUSÍ ZAPLATIT MILION (TRATĚ 326).....	5
04. 04. 2012	ÚOHS ZRUŠIL TENDR NA MODERNIZACI ČÁSTI TRATĚ Z PRAHY DO BUDĚJOVIC (ŠEVĚTÍN – VESELÍ NAD LUŽNICÍ).....	6
04. 04. 2012	NEDALEKO ŠUMPERKU PROJEL VLAK NA ČERVENOU, ZASTAVILI HO NA DÁLKU (BLUDOV).....	6
04. 04. 2012	VLÁDA SCHVÁLILA TENDRY NA ŽELEZNIČNÍ STAVBY ZA 8,4 MLD. KČ.....	7
04. 04. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE SZZ ŽST. ČERVENÝ KOSTelec.....	7
04. 04. 2012	OBCE CHTĚJÍ ZPROVOZNIĆ KOZÍ DRÁHU, SŽDC JI ALE NECHÁVÁ CHÁTRAT (DĚČÍN – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	8
05. 04. 2012	DRÁHY CHTĚJÍ OD ČD CARGO 95 MILIONŮ KČ ZA OCHRANNOU ZNÁMKU.....	8
05. 04. 2012	ŽELEZNICI BUDE ŘÍDIT NOVÝ NEZÁVISLÝ ÚŘAD	9
05. 04. 2012	LEO EXPRESS SHÁNÍ 80 STEVARDEK, STROJVŮDCŮ A POKLADNÍCH	9
05. 04. 2012	ČD PRODÁVAJÍ V PLZEŇSKÉM KRAJI NÁDRAŽÍ, BYTOVÉ DOMY, HALY I SKLADY.....	10
06. 04. 2012	VLAKY SE MOHOU VRÁTIT DO KYSELKY UŽ V LÉTĚ (VOJKOVICE NAD OHŘÍ – KYSELKA).....	10
08. 04. 2012	PODEZŘELÝ TUNEL. MILIARDY MÍŘÍ K PŘEDEM URČENÝM FIRMÁM (EJPOVICE – PLZEŇ).....	11
08. 04. 2012	NA ÚZKOROZCHODNÉ TRATI U JINDŘICHOVA HRADCE VYKOLEJIL PARNÍ VLAK	12
10. 04. 2012	REKONSTRUKCE ORLICKOÚSTECKÉHO NÁDRAŽÍ ZAČNE V ČERVNU.....	12
10. 04. 2012	PŘEROVSKÁ OPOZICE CHCE VE MĚSTĚ ZŘÍDIT DALŠÍ DVĚ VLAKOVÉ ZASTÁVKY	13
10. 04. 2012	ČESKÉ DRÁHY SOUTĚŽÍ A PODMÍNKY SEDÍ NA MÍRU OPĚT ŠKODĚ TRANSPORTATION	14
11. 04. 2012	OPRAVU BEROUNSKÉ TRATI PŘEDZNAMENAJÍ PRÁCE U RUDNÉ	14
12. 04. 2012	KONEC ŠPINAVÝCH ŽLUTÝCH VLAKŮ. DRÁHY UŽ JE POUŠTÍ DO SVÉ MYČKY.	15
12. 04. 2012	PROVOZ NA OPUŠTĚNÉ TRATI BROUMOV – OTOVICE SE ZŘEJMĚ OBNOVÍ..	15
13. 04. 2012	ČD PLÁNUJÍ VLASTNÍ NÍZKONÁKLADOVKU, CHTĚJÍ EXPANDOVAT I ZA HRANICE	16
13. 04. 2012	ŽELEZNICÍ CLOUMÁ SPOR O BILLBOARDY	16
13. 04. 2012	NÁVŠTĚVNÍKY REZERVACE SOOS BUDE VOZIT UNIKÁTNÍ DŮLNÍ VLÁČEK...	16
13. 04. 2012	V NĚMECKU SE SRAZIL VLAK S ŽELEZNIČNÍM BAGREM, ZEMŘELI TŘI LIDÉ	17
13. 04. 2012	OD TRATI ZÁHADNĚ ZMIZELO DVACET TUN KOLEJNIC (ZNOJMO).....	17
13. 04. 2012	PŘÍJEZDY A ODJEZDY VLAKŮ ONLINE PŘÍMO NA WEBU SŽDC	17

13. 04. 2012	GENERÁLNÍ OPRAVY OSMI ŽELEZNIČNÍCH MOSTŮ MĚNÍ PLZEŇ	18
14. 04. 2012	ŘECKÁ ŽELEZNICE NA PRODEJ. RUSKO JI CHCE SE VŠÍM VŠUDY	18
15. 04. 2012	BOHDÍKOVEM UŽ JEZDÍ VLAKY	19
16. 04. 2012	PRVNÍ POLSKÉ VLAKY PRO ČESKÉ DRÁHY JSOU HOTOVÉ. VYJEDOU NA PODZIM (LINK).....	19
18. 04. 2012	LEO EXPRESS PŘETÁHL JANČUROVI DALŠÍHO MANAŽERA.....	20
19. 04. 2012	ČD CARGO HODLÁ JEZDIT V MAĎARSKU A RAKOUSKU	20
19. 04. 2012	JANČURA PRODLOUŽIL VLAKY DO OSTRAVY A STARTUJE DALŠÍ CENOVOU VÁLKU.....	21
19. 04. 2012	ČLEN PŘEDSTAVENSTVA ČESKÝCH DRAH JIŘÍ KOLÁŘ SE STAL ŠÉFEM SŽDC	21
19. 04. 2012	KONEC STARÉHO KARLOVARSKÉHO NÁDRAŽÍ: ČD MAJÍ STAVEBNÍ POVOLENÍ NA NOVÉ.....	21
20. 04. 2012	V ITÁLII ZAHÁJIL PROVOZ SOUKROMÝ DOPRAVCE RYCHLOVLAKŮ NTV.....	22
21. 04. 2012	V AMSTERDAMU SE SRAZILY DVA VLAKY, ZRANĚNO BYLO 125 CESTUJÍCÍCH	22
22. 04. 2012	POLIPENSKOU ŽELEZNICI KRAJ ASI PŘETRASUJE, ABY NIKOMU NEVADILA...	23
23. 04. 2012	ČESKÁ REPUBLIKA A BAVORSKO PODEPSALO MEMORANDUM O ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	23
23. 04. 2012	TRAŤ Z PRAHY DO BEROUNA SE OPRAVÍ, MOHLY BY VZNIKOUT I NOVÉ ZASTÁVKY	24
24. 04. 2012	ZCHÁTRALÝ ŽELEZNIČNÍ MOST V TÁBOŘE NAHRADÍ NOVÝ, NA TRATI BUDOU VÝLUKY.....	24
24. 04. 2012	V BŘEZNU JELO 95 % VLAKŮ ČESKÝCH DRAH VČAS	25
24. 04. 2012	ANONYM ZASTAVIL MEZINÁRODNÍ RYCHLÍK. JE TO KVŮLI VLÁDĚ, NAPSAL V DOPISE	25
24. 04. 2012	REGIONÁLNÍ TRATĚ V KRUŠNOHOŘÍ MAJÍ ŠANCI NA ZÁCHRANU, CHCE JE ARRIVA	25
25. 04. 2012	KAMION ROZBOURAL ŽELEZNIČNÍ MOST, VLAKY LITOMĚŘICE – LOVOSICE NEJEZDILY.....	26
25. 04. 2012	REGIOJET SE NA SLOVENSKU ZAJÍMÁ O TRAŤ BRATISLAVA – KOŠICE	26
25. 04. 2012	ČD SE PŘIPRAVUJÍ NA HOLDINGOVOU STRUKTURU	27
25. 04. 2012	STARÝM RYCHLÍKOVÝM VOZŮM ZŮSTANE KOŽENKA A NETĚSNÍCÍ OKNA... 27	27
25. 04. 2012	LEO EXPRESS CHYSTÁ EXPANZI ZA 7,25 MILIARDY KORUN.....	27
25. 04. 2012	LOVCI KOVŮ UKRADLI ŽELEZNIČNÍ MOST (LOKET).....	28
25. 04. 2012	ČESKÉ DRÁHY ZŘEJMĚ RAILJETY OD SIEMENSU NEKOUPI.....	28
25. 04. 2012	ROK PO NEHODĚ U VYŠKOVA JSOU ČÁSTI TRATI STÁLE NEBEZPEČNÉ	28
26. 04. 2012	LEO EXPRESS POJEDE AŽ DO BOHUMÍNA. PENDOLINO BUDE V OSTRAVĚ NEJDŘÍV.....	29
26. 04. 2012	TENDR NA MODERNIZACI ŽELEZNICE DO VESELÍ ZRUŠIL ÚOHS.....	30
26. 04. 2012	ČESKÉ A POLSKÉ DRÁHY PODEPSALY MEMORANDUM O SPOLUPRÁCI	30
26. 04. 2012	VEDENÍ ČD SE MÁ OBRÁTIT NA VLÁDU KVŮLI TENDRŮM NA ŽELEZNICI	30
26. 04. 2012	REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE BYLNICE ZAHÁJENA	31
26. 04. 2012	DEUTSCHE BAHN ODMÍTLY RAILJETY ČD, JEDNAJÍ UŽ JEN S VANČUROU... 31	31

26. 04. 2012	OPTIMALIZACE TRATI ZBIROH – ROKYCANY: NOVÁ ZASTÁVKA KAŘEZ V PROVOZU	32
27. 04. 2012	V ČD CARGU HROZÍ MASIVNÍ PROPOUŠTĚNÍ, TVRDÍ ODBORY. FIRMA TO ODMÍTÁ.....	33
27. 04. 2012	CYKLISTY A BRUSLAŘE Z BRNA ODVEZE ZA KRÁSAMI PODYJÍ SPECIÁLNÍ VLAK (BRNO-KRÁLOVO POLE – ŠATOV).....	34
27. 04. 2012	ČD DEFINITIVNĚ Odstoupily od nákupu jednotek Railjet	34
27. 04. 2012	DRÁHY CHTĚJÍ PŘEVÉST NÁDRAŽNÍ BUDOVY NA SŽDC	35
28. 04. 2012	ČESKÉ DRÁHY SE REKORDNĚ ZADLUŽÍ, SPLÁCEJÍ NOVÉ VLAKY I STARÉ ÚVĚRY.....	35
28. 04. 2012	CESTUJÍCÍ SE PO LETECH VRÁTÍ NA TRATĚ, KUDY PROJEL VLAK SVOBODY (AŠ – SELB)	36
30. 04. 2012	ČD CHTĚJÍ OD ŠKODY 734 MIL.KČ ZA ZPOŽDĚNOU DODÁVKU LOKOMOTIV (109E)	37
30. 04. 2012	ČD CARGO ČEKÁ STĚHOVÁNÍ	37

02. 04. 2012 SŽDC chce opravit 160 km dlouhou trať z Děčína do Kolína

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-chce-opravit-160-km-dlouhou-trat-z-decina-do-kolina/777028>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uvažuje o rekonstrukci takzvané "uhelné magistrály" po pravém břehu Labe. Na rekonstrukci 160 kilometrů dlouhé tratě z Děčína do Kolína by ráda ještě získala evropské dotace, řekl ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. Státní firma si koncem března zadala tendr na potřebné studie, které by měly předcházet žádosti o evropské peníze. Cenu za celý projekt zatím SŽDC nechce odhadovat, měla by ji ukázat právě zadaná studie. Podle cen obvyklých v branži by ale mělo jít minimálně o 10 miliard korun.

Peníze na rozsáhlou rekonstrukci chce SŽDC získat ze Státního fondu dopravní infrastruktury i z evropských peněz, které už se budou rozdělovat jen do příštího roku. "Ta trať už potřebuje opravu jako sůl, navíc nám už pomalu stárne i levobřežní koridor," řekl ČTK Halla. Oprava tratě je podle něj nutností tak jako tak. Naději na získání dotací zvýšila vloni v říjnu i Evropská komise, která navrhla "uhelnou magistrálu" zařadit do evropského systému páteřních nákladních tratí.

Kdyby se použily peníze z evropských fondů, musely by být stavební práce hotové do léta 2015. Koridory se v Česku přitom opravují už od 90. let minulého století a stále ještě nejsou dokončené. Pro srovnání – 192 kilometrů dlouhý koridor z Břeclavi do Bohumína se stavěl devět let a spolykal přes 30 miliard korun. Podle Halla je ale reálné stavbu podél Labe stihnout mnohem rychleji, i proto, že by se nemuselo dělat tolik stavebních prací. Cenu ale SŽDC zatím neodhadla, rekonstrukce kilometru dvoukolejné trati ale stojí zpravidla od 100 milionů korun výš.

Obě kapacitní tratě podél Labe se k sobě místy přibližují až na 250 metrů; takový souběh je v celé Evropě k vidění jen málokde. To má své důvody hluboko v historii, na levém břehu stavěl už v roce 1850 stát, a tak si soukromá Rakouská severozápadní dráha o čtvrt století později vybrala druhou stranu. Zdánlivý relikv minulé doby vydržel dodnes, hlavně díky rozmachu těžkého průmyslu ve 20. století. Od té doby se datuje i rozdělení dopravy mezi obě tratě - pravý břeh patří především dopravě uhlí i dalšího zboží, levý rychlíkům. Pravobřežní trať je ale i dnes naprosto nezbytná, tvrdí SŽDC.

02. 04. 2012 Stavební povolení: Optimalizace trati Praha Bubeneč – Praha Holešovice

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2012/120402-2vyhlaska.pdf>)

Stavba řeší optimalizaci traťového úseku Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice. Stavba je věcně rozdělena na tři stavební úseky, a to stavební úsek č. 1 – žst. Praha-Bubeneč, žkm 414,763 až 416,470; stavební úsek č. 2 – trať Praha-Bubeneč – Odb. Stromovka – Praha-Holešovice, žkm 413,646 až 414,763; stavební úsek č. 3 – žst. Praha-Holešovice, žkm 3,553 až 5,194.

Cílem modernizace je dílčí zvýšení traťové rychlosti, včetně zvýšení rychlosti v odb. Stromovka směr Praha-Bubny, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC (dostatečná únosnost železničního spodku a umělých staveb spodku – mostů, propustků), zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla (průjezdny průřez Z GC podle ČSN 73 6320), zajištění požadované propustnosti, zvýšení bezpečnosti provozu instalací odpovídajícího a moderního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, vybavení stanic a nově budované zastávky Praha-Podbaba peronizací dle parametrů nových nástupišť (zejména výška nástupiště 550 mm nad TK) a zlepšení kultury cestování v daném úseku. Nedílnou součástí je zabezpečení technických parametrů trati a zařízení pro zajištění interoperability v rámci začlenění do evropského železničního systému včetně užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

03. 04. 2012 Zloději kovů vyřadili trať z Ústí do Chomutova, vlaky stály

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zloději-kovu-vyřadili-trat-z-usti-do-chomutova-fr0-/krimi.aspx?c=A120403_103703_usti-zpravy_alh)

Zloději kovů vyřadili na hodinu a půl dopravu na trati z Ústí nad Labem do Chomutova. Ukradli napájecí kabel a zastavili tak všechny vlaky. České dráhy do oblasti stáhly diesellové lokomotivy, které zatím v čele souprav nahradily elektrické. Úplně zprovozněný by měl být úsek během odpoledne. "Zloději ukradli v půl deváté ráno na ústeckém západním nádraží kabel zpětného napětí. Protože jsou v této oblasti trati vesměs elektrifikované, dopravce tu nemá v záloze moc diesellových lokomotiv. Snažíme se kabel vyměnit, ale problém těchto krádeží je, že se ztrácejí součástky s dlouhou životností, které také nemáme vždy hned na skladě," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty

Pavel Halla. Vodiče jsou pod napětím 3 000 voltů a nárazově jimi prochází až 1 850 ampérů. "Ten člověk musel mít velké štěstí, že ho to nezabilo," poznamenal Halla.

Zloděj ukradl měděné napájecí kabely z rozvaděče trolejového vedení, což odpojilo celý kus trati od proudu. Na západním nádraží a v Chabařovicích se nahromadilo šest vlaků, z toho dva rychlíky. "Dopravu teď postupně obnovujeme, ale menší zdržení zřejmě budou trvat celé dopoledne. Náhradní díl Správa železniční dopravní cesty teprve zajišťuje," řekl krajský ředitel Českých drah Daniel Jareš. Podle něj zloděj nebyl řadovým sběračem kovů. "Konkrétně jde o kabelovou skříň pro zpětné vedení trakčního proudu. To se nedá ukrást jen tak. Něco podobného kdysi zkusil jeden člověk v Oldřichově, a když to přeženu, zbyl z něj uhel," dodal Jareš. Krádež nyní vyšetřuje policie. Správa železniční dopravní cesty odhaduje škodu na desítky tisíc korun. Zmizelá měď má hmotnost asi deset kilogramů, což při současných cenách znamená ve sběrně asi 1 200 korun.

03. 04. 2012 Přestavba kolejí ve stanici Stará Paka omezí na několik měsíců vlaky Českých drah

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13142/>)

Ode dneška, úterý 3. dubna, je omezen provoz vlaků Českých drah ve stanici Stará Paka. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tu bude v následujících měsících upravovat staniční a zabezpečovací zařízení, kolejíště i samotná nástupiště. S omezeními provozu by měli cestující počítat už v průběhu dubna, hlavní změny ale nastanou v období od začátku května do konce srpna. V této době proběhne několik etap výluk, při kterých České dráhy nahradí vlaky v různých úsecích v okolí Staré Paky autobusy. Cestujícím se omlouváme za komplikace, které mohou během stavebních prací SŽDC vzniknout. Informace k výlukám najdou cestující v průběhu dubna na vývěskách ve stanicích a na webu www.cd.cz/omezeniprovozu, informace poskytne také Kontaktní centrum ČD na tel. 840 112 113.

Od 3. dubna bude probíhat přípravná fáze výluk. Vznikne provizorní nástupiště pro vlaky ve směru do Lomnice nad Popelkou a Nové Paky. I když zatím nebude omezen provoz vlaků Českých drah, cestující již drobné změny při pobytu na staropackém nádraží zaznamenají. Hlavní fáze výluk je naplánovaná na období po 3. květnu a probíhat bude v několika etapách. Podle aktuálních výlukových plánů budou od tohoto dne až do 17. května nahrazeny všechny vlaky ze Staré Paky do Lomnice nad Popelkou a do Nové Paky autobusy. Ve druhé fázi, od 29. května do 22. června, bude pokračovat náhradní doprava do Lomnice nad Popelkou, autobusy pojedou také do Horky u Staré Paky. Od 23. června do 17. července budou cestující jezdit náhradními autobusy ze Staré Paky do Košťálova (případně Semil) a také do Martinic v Krkonoších. V závěrečné etapě od 25. července do 31. srpna pojedou náhradní autobusy opět ze Staré Paky do Lomnice nad Popelkou. Výluka se ve všech případech dotkne vlaků v obou směrech (tedy ze Staré Paky i do Staré Paky).

Předběžný harmonogram náhradní autobusové dopravy během úprav kolejí ve stanici Stará Paka

- 3. 5. – 17. 5. 2012: Náhradní autobusová doprava v úsecích Stará Paka – Nová Paka a Stará Paka – Lomnice nad Popelkou (a zpět)
- 29. 5. – 22. 6. 2012: Náhradní autobusová doprava v úsecích Horka u Staré Paky – Stará Paka a Stará Paka – Lomnice nad Popelkou (a zpět)
- 23. 6. – 17. 7. 2012: Náhradní autobusová doprava v úsecích Stará Paka – Košťálov – (Semily) a Stará Paka – Martinice v Krkonoších (a zpět)
- 25. 7. – 31. 8. 2012: Náhradní autobusová doprava v úseku Stará Paka – Lomnice nad Popelkou (a zpět)

03. 04. 2012 Zničenou trať chtěly obce bezúplatně, nakonec musí zaplatit milion (trať 326)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/170865-znicenou-trat-chtely-obce-bezuplatne-nakonec-musi-zaplatit-milion/>)

Povodní zničená a úřady už formálně zrušená železniční trať z Hostašovic do Nového Jičína opět vzbuzuje spory. Obcím, které zprvu bojovaly za obnovu dráhy, ale potom souhlasily s jejím zrušením, se nelíbí, že musí platit Správě železniční dopravní cesty za odkoupení pozemků. Radnice chtěly

zničenou trať, již chtějí přeměnit na cyklostezku, získat zadarmo. SŽDC však chce přes milion korun. Ministerstvo dopravy přitom upozorňuje, že bezúplatně převést pozemky se starou tratí nelze.

Blesková povodeň před třemi lety rozhodla za úřady, co udělat se 120letou lokálkou z Hostašovic do Nového Jičína. Železniční správa odmítla zničenou trať opravovat, když nebylo jisté, zda kraj vůbec bude nadále objednávat dopravu na trati a nakonec se zrušením dráhy souhlasily i obce. Radnice se dohodly, že koleje nahradí cyklostezka. Přihlásily se proto o pozemky. Tím však začal nový spor o jejich cenu. "V lednu SŽDC uzavřela smlouvu o nájmu se Svazkem obcí pro budování cyklotrasy. Nájem je asi 260 tisíc ročně. První splátka bude v červenci," uvedl místostarosta Nového Jičína Přemysl Kramoliš. Pět obcí, kterými železnice prochází, postupně tímto způsobem splatí pozemky. Jejich cenu stát stanovil na 1,3 milionu korun. Původně dokonce žádal ještě víc.

Podle starostů by ale měla být cena podstatně nižší – nejlépe nulová. "Už loni jsme apelovali přes politické strany, přes správní radu SŽDC, že je nekorektní, aby stát předával majetek obcím ve špatném stavu za úplatu a věřím, že vláda bude mít rozum a tohle schválí," řekla starostka Hodslavic Pavla Adamcová. Podle ministerstva dopravy ale mají obce na Novojičínsku smůlu. Ani případná změna pravidel to prý už ovlivnit nemůže. Pozemky zaplatit musí. Tahanice o cenu pozemků pod železniční tratí zdržely přípravu nové cyklostezky zhruba o rok. Obce teď doufají, že se jim její stavbu podaří zahájit nejpozději příští rok na jaře.

04. 04. 2012 ÚOHS zrušil tendr na modernizaci části tratě z Prahy do Budějovic (Ševětín – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-zrusil-tendr-na-modernizaci-casti-trate-z-prahy-do-budejovic/777805>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) soutěž na modernizaci tratě mezi Veselím nad Lužnicí a Ševětínem kvůli diskriminaci některých uchazečů. Práce na trati mezi Prahou a Českými Budějovicemi tak nabudou další zpoždění, píše dnešní Mladá fronta Dnes. Proti rozhodnutí lze podat rozklad. "SŽDC v těchto dnech zvažuje, zda využije možnosti proti tomuto rozhodnutí podat rozklad k předsedovi ÚOHS, nebo výběrové řízení zruší," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Antimonopolní úřad svůj krok odůvodnil tím, že SŽDC neprodloužila lhůtu pro podání nabídek, i když dělala úpravy v kvalifikační dokumentaci jen několik hodin před uzávěrkou podávání nabídek. "Tento postup mohl podstatně ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky," uvedl ÚOHS. Podle SŽDC to byla jen formální změna.

Na úřad se obrátil jeden z účastníků, společnost Eurovia, která byla ze zakázky vyloučena, protože podle SŽDC nedodala některé požadované dokumenty. SŽDC ze zakázky vyřadila i sdružení firem v čele se společností Swietelsky. Hodnota zakázky je podle SŽDC 1,6 miliardy korun, někteří vyloučení soutěžící nabídli cenu téměř o půl miliardy nižší, napsala MfD. Modernizace IV. tranzitního železničního koridoru počítá přestavbou tratě z Prahy do Českých Budějovic pro rychlost do 160 km/h s rozšířením na dvě koleje v celé délce.

04. 04. 2012 Nedaleko Šumperku projel vlak na červenou, zastavili ho na dálku (Bludov)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-bludove-u-sumperka-projel-vlak-na-cervenou-fmu-/krimi.aspx?c=A120404_114237_olomouc-zpravy_stk)

Na trati mezi Šumperkem a Zábřehem projel dopoledne vlak návěstím 'stůj'. Výpravčí kvůli tomu použil funkci generálního stopu, tedy zastavení všech vlaků v okolí pomocí rádiového signálu. Podle Drážní inspekce nebyli cestující v bezprostředním ohrožení, neboť soupravě zřejmě nehrozila srážka s jiným vlakem. "K nepovolené jízdě vlaku kolem návěstí 'stůj' došlo před devátou hodinou v Bludově. Souprava ho projela zhruba o dvacet metrů. Mohu také potvrdit, že byla použita funkce generálního stopu," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. "Podle mých informací ze sousední stanice sice vyjžděl další osobní vlak, ale nastavená cesta dotyčné soupravy nebyla ohrožena," doplnil Drápal.

Podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové nebylo na trati vyhlášeno žádné omezení, pouze cestující daného vlaku si museli přestoupit do autobusů. Ty tu jezdí kvůli probíhajícím opravám a údržbě trati, kvůli kterým je na dalším úseku trati výluka. "Autobusy přepravily cestující do Postřelkova. Také jsme vypravili náhradní soupravu, neboť ta původní mohla opět začít jezdit zhruba až po hodině. Dotčený spoj tak měl mezi Postřelkovem a Zábřehem zhruba dvacet minut zpoždění, ze Zábřehu už pak pokračoval prakticky včas. Jízdy ostatních spojů se událost nedotkla,"

shrnuje Šubová. "Strojvůdce byl samozřejmě stejně jako ve všech podobných případech okamžitě vystřídán a nyní čekáme na výsledky vyšetřování," dodala.

Funkce generálního stopu, pomocí které byl vlak zastaven, zabránila například ve čtvrtce čelní srážce vlaků v pražské tunelu pod Vítkovem, když strojvůdce jedné ze souprav pravděpodobně vyjel na trať navzdory zákazu jízdy. Vlaky tehdy zastavily jen dvaadvacet metrů od sebe.

04. 04. 2012 Vláda schválila tendry na železniční stavby za 8,4 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-tendry-na-zeleznicni-stavby-za-8-4-mln-kc/778005>)

Vláda dnes schválila parametry pěti výběrových řízení na železniční stavby za zhruba 8,4 miliardy korun. Po jednání kabinetu to novinářům řekla místopředsedkyně vlády Karolína Peake (VV). Návrh tendrů vládě předložilo ministerstvo dopravy, jsou na rekonstrukci železničního uzlu v Břeclavi, modernizaci kolejiště ve stanicích Olomouc a Ústí nad Orlicí, modernizaci trati mezi Tábořem a Sudoměřicemi u Tábora a opravu tratě mezi pražskou Bubeneč a Holešovicemi.

Největší z dnes projednávaných zakázek je rekonstrukce železniční stanice Olomouc za zhruba 2,5 miliardy korun. Po opravě zde budou moci jezdit osobní vlaky rychlostí do 160 kilometrů v hodině, nákladní soupravy budou projíždět 120kilometrovou rychlostí, uvedlo ministerstvo dopravy. Rekonstrukce čeká nástupiště, v kolejišti bude vybudováno nové ostrovní nástupiště. Inovováno má být elektronické zabezpečovací zařízení, bezpečnost cestujících a provozu bude nově hlídat kamerový systém.

Modernizace tratě mezi Tábořem a Sudoměřicemi za zhruba 2,4 miliardy korun je součástí výstavby IV. tranzitního železničního koridoru od hranice s Německem přes Prahu, Tábor a České Budějovice na hranici s Rakouskem. Stavba počítá s rozšířením současné trati na dvoukolejnou a její uzpůsobení pro maximální rychlost do 160 kilometrů v hodině. Zhruba dvanáctikilometrový úsek se podle ministerstva dopravy zkrátí dvěma přeložkami a výstavbou nového tunelu u Sudoměřic v délce 430 metrů.

V rámci rekonstrukce pražského spojení mezi Holešovicemi a Bubeneč budou podle ministerstva obnoveny koleje i násypy bezmála čtyřiapůlkilometrové trati. Opravy budou rovněž obě nádražní budovy a vznikne nová zastávka v Podbabě.

Souhlas vlády musí před samotným vypsáním výběrového řízení mít zakázky s odhadovanou hodnotou nad 500 milionů korun bez DPH. Pro financování veřejných zakázek úřad počítá s využitím evropského operačního programu Doprava.

04. 04. 2012 Stavební povolení: Rekonstrukce SZZ žst. Červený Kostelec

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2012/0079-12-Rekonstrukce_SZZ_vyhlaska.pdf)

Účelem stavby je rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení žst. Červený Kostelec a provedení úprav a vazeb na staniční zabezpečovací zařízení přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 27,910 a 27,613. Navržený typ SZZ umožní navázání traťového zabezpečovacího zařízení a zapojení do dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení.

V žst. Červený Kostelec bude zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo s obslužným pracovištěm JOP. Navazující traťové úseky zůstanou bez TZZ, jízdy vlaků se uskuteční dle telefonického dorozumívání, bude zřízena kontrola volnosti sousedních mezistaničních úseků. Dopravní program se doplní o zabezpečené posunové cesty. Staniční zařízení umožní návaznost do TZZ a DOZ. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou nasazeny počítače náprav. Výhybky budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky, výhybky č. 3 a 4 budou zabezpečeny výměnovými zámky. Technologické zařízení bude umístěno v reléovém domku, obslužné pracoviště bude ve stávající dopravní kanceláři. Přejezd v km 29,710 (křížení dráhy se silnicí I/14) zůstane zabezpečen stávajícím zařízením typu AŽD-71 a bude doplněn o pozitivní signalizaci a tím změněna kategorie přejezdu na PZS 3ZBI. Přejezd v km 27,613 (křížení dráhy s místní komunikací) zůstane zabezpečen stávajícím zařízením typu AŽD-7, technologie bude přenesena do nového reléového domku a bude doplněna pozitivní signalizace a tím provedena změna kategorie přejezdu na PZS 3SBI. Ve stanici se navrhuje nová kabelizace. Směrem na trať bude kabelizace provedena až do místa počítačích bodů přibližovacích úseků.

Bude provedena demontáž odlehlých (odbočných) jazyků výhybek č. 4 a č. 6 ve staniční koleji č. 3 a přímé jazyky výhybek budou zajištěny upínačem hákových závěrů. Tím dojde k zajištění

znemožnění jízdy kolejových vozidel do odbočných směrů výhybek a dále do koleje č. 5. Stávající LIS, celkem 8 ks, budou z koleje vyříznuty a nahrazeny kolejnicovou vložkou tvaru S49 dl. 6,70 m. Na základě potřeb plynoucích z dopravní technologie a zadání bude elektrický ohřev instalován na výhybkách č. 1, 2, 5, 6 (nového číslování). S ohledem na místní podmínky je navrženo řízení každého zhlaví samostatně.

04. 04. 2012 Obce chtějí zprovoznit Kozí dráhu, SŽDC ji ale nechává chátrat (Děčín – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/170988-obce-chteji-zprovoznit-kozi-drahu-szdc-ji-ale-nechava-chatrat/>)

Nový pokus o znovuzprovoznění tzv. Kozí dráhy z Děčína přes Telnici do Oldřichova u Duchcova připravili starostové obcí, kterými trať prochází. Chtějí opět objednat víkendovou osobní dopravu a později i každodenní spoje. Těch se Ústecký kraj vzdal už více než před čtyřmi lety. Obce ale narazily na zásadní problém – trať je nesjízdná. Kvůli zlodějům kovů chátrá a Správa železniční dopravní cesty ji nemíní udržovat.

V letech 2009 a 2010 jezdily po Kozí dráze osobní vlaky v létě, kdy obce zaplatily provoz turistických výletních spojů. Loni už to nebylo možné, protože zloději rozkradli části kolejí a Správa železniční dopravní cesty prohlásila trať za nesjízdnou a odmítla ji opravit. "Pokud dlouhodobě nedochází k objednávkám veřejné dopravy, je logické, že se snažíme spořit a tratě neprocházejí standardní údržbou," poukázal mluvčí SŽDC Pavel Halla. Nyní se však situace změnila. Starostové se na jednání v Děčíně domluvili na strategii, která má postupně na Kozí dráhu vrátit vlaky. "Začneme rekreačním provozem. Osvědčí-li se a lidé budou cestovat, přejdeme na celotýdenní provoz," nastínil náměstek děčínského primátora Pavel Sinko. Podle dopravního experta Jana Šatavy budou muset obce dát pro každodenní provoz dohromady sedm až osm milionů korun ročně. Především však je třeba, aby SŽDC nejprve trať zprovoznila a ukončila tak trvalou výlukou. Oprava Kozí dráhy nebude snadná. Zloději rozkradli šrouby, které mají upevňovat kolejnice k pražcům, v pořádku není ani devět železničních přejezdů. Oprava tak bude stát řádově miliony korun. SŽDC přitom v posledních letech usiluje spíše o to, aby se nevytížených lokálek docela zbavila. Zatím jí však zákon nařizuje, aby udržela každou trať, o kterou je zájem.

Od dálničního přivaděče k návratu vlaků

Prostý škrť na ústeckém krajském úřadě měl v roce 2007 předznamenat likvidaci Kozí dráhy – trati Děčín – Oldřichov u Duchcova. Úředníci zdůvodnili zrušení objednávky nezájmem cestujících – ačkoli to leckdo zpochybňoval. Záhy se ukázalo, že je v plánu úplné zrušení dráhy, protože částečně v její trase měl vést děčínský přivaděč k dálnici D8. Nakonec se však proti silniční stavbě postavilo příliš mnoho stran – kromě místních lidí, starostů a fanoušků železnice to bylo ministerstvo životního prostředí a také armáda, která tehdy Kozí dráhu ještě využívala pro své účely. Přestože tak byla trať zachráněna, kraj už objednávku vlaků neobnovil. Obce v dalších letech uspořádaly sporadické turistické jízdy, které byly pozoruhodné zejména z provozního hlediska, když se na nich vystřídal nevídané množství dopravců. Pod Krušnými horami jezdily motoráky Českých drah, Regiojetu i nadšenců ze Zubrnické museální železnice.

05. 04. 2012 Dráhy chtějí od ČD Cargo 95 milionů Kč za ochrannou známku

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-chteji-od-cd-cargo-95-milionu-kc-za-ochrannou-znamku/778309>)

České dráhy (ČD) začaly od dceřinné společnosti ČD Cargo požadovat 95 milionů korun ročně za pronájem jejich ochranné známky. Šéf ČD Cargo Gustav Slamečka ale peníze zaplatit nechce, píše Mladá fronta Dnes (MfD). Podle deníku se tímto krokem snaží šéf ČD Petr Žaluda dostat z ČD Cargo více peněz, protože dceřinná společnost kvůli ztrátám v minulých letech dosud nevyplatila žádnou dividendu. Podle původních plánů přitom měla vylepšovat hospodaření ČD stamiliony korun.

Ochrannou známku má v účetnictví zanesenou ČD Cargo v hodnotě 3,6 milionu Kč, u Úřadu průmyslového vlastnictví ji ale mají zapsanou dráhy. "Nechali jsme si udělat právní rozbor, podle kterého byla ochranná známka převedena na nás už při založení firmy. Je tedy vyloučeno, abychom za ni platili Českým drahám. To by mimo jiné bylo i porušení práva s možnými trestně-právními důsledky," řekl deníku Slamečka. Dráhy naopak tvrdí, že je známka jejich. "Bez řádné licenční smlouvy, tedy bez souhlasu vlastníka ochranných známek, je nemůže nikdo užívat, jinak je právně odpovědný za neoprávněné užití," sdělil MfD mluvčí ČD Petr Šťáhlavský s tím, že částka 95 milionů

korun je výsledkem ekonomického posouzení. Podle deníku se dráhy pokusily peníze podobným způsobem získat již před rokem, kdy společnosti ČD Cargo šéfoval Jiří Vodička. Ten byl nakonec odvolán. Firma si ale na případnou platbu vytvořila v účetnictví rezervu.

05. 04. 2012 Železnici bude řídit nový nezávislý úřad

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznici-bude-ridit-novy-nezavisly-urad-757619>)

Ministerstvo dopravy chystá další velkou změnu na české železnici. Po vzoru energetiky a telekomunikací vznikne na dráze nezávislý superúřad, který bude například regulovat ceny za použití kolejí, řešit spory mezi dopravci nebo dohlížet na odbornost personálu. „Bude to centrální správní úřad, tedy nezávislá složka v podobném postavení jako Český telekomunikační úřad nebo Energetický regulační úřad,“ uvedl mluvčí ministerstva Martin Novák. Dnes řadu činností vykonává Drážní úřad. Ten je ale podřízen rezortu dopravy, kam také putují všechna odvolání proti rozhodnutí Drážního úřadu. Hrozí proto, že ministerstvo při vynášení verdiktů může podléhat nejrůznějším politickým tlakům.

Aktuálně například hoří spor mezi Správou železniční dopravní cesty a dopravci o právoplatnost letošního zvýšení poplatků za koleje. Drážní úřad zatím rozhodl o neplatnosti vyšších tarifů a dal tak za pravdu železničním společnostem. Správa železnic se ale zřejmě odvolá k ministerským úředníkům. Ministerstvo jako nadřízený orgán správy železnic přitom může mít zájem na silnějším toku peněz od dopravců. Nový nezávislý úřad, který zřejmě vznikne ze současného Drážního úřadu v roce 2014, bude na úrovni ministerstva a jediné odvolání proti jeho rozhodnutí bude u soudu. Železniční superúřad si přitom žádá i Evropská unie. Podle šéfa Centra pro efektivní dopravu Petra Šlegra by mohla být nová instituce přínosem. „Na železnici je řada oblastí, které nejsou dobře regulovány ku prospěchu železniční dopravy jako celku,“ řekl Šlegr.

Vládní chaos zuřadoval i na SŽDC

Správní rada Správy železniční dopravní cesty měla včera na svém zasedání vybírat nového generálního ředitele této velké investorské organizace. Schůze byla ale kvůli chaosu ve vládě – a na žádost ministra dopravy Pavla Dobeše (VV) – zrušena. Čas navíc ve vedení správy železnic tak získal provizorní šéf Pavel Habarta. Další zasedání správní rady je naplánováno na 19. dubna.

05. 04. 2012 Leo Express shání 80 stevardek, strojvůdců a pokladních

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-shani-80-stevardek-strojvudcu-a-pokladnich/778538>)

V pořadí druhý vyzyvatel Českých drah na trati mezi Prahou a Ostravou, společnost Leo Express, začal s náborem zaměstnanců. Celkem chce v první fázi zaměstnat zhruba 80 lidí na místech pokladních, stevardek, operátorů call centra, dispečerů a strojvedoucích. Firma to dnes uvedla v tiskové zprávě. Na trati mezi Prahou a Ostravou chce dopravce začít vozit cestující na konci letošního roku. Předseda představenstva a zároveň majitel společnosti Leoš Novotný sdělil, že o práci ve firmě projeví zájem desítky lidí týdně už před vyhlášením nábora. Nyní se zájemci mohou hlásit na internetových stránkách dopravce. Profesní nováčky čeká několikátýdenní školení.

Pro provozování linky mezi Prahou a Ostravou společnost objednala pět souprav Flirt od švýcarského výrobce Stadler Rail AG. O nákupu dalších 13 jednotek s dodavatelem jedná. V plném provozu bude společnost zaměstnávat kolem stovky lidí, 20 z nich budou strojvedoucí, řekl ČTK provozní ředitel dopravce Jan Paroubek. Tyto počty zhruba odpovídají konkurenčnímu RegioJetu brněnského podnikatele Radima Jančury. Žluté vlaky jezdí jak v Česku tak na trati mezi Bratislavou a Dunajskou Stredou na sousedním Slovensku a zaměstnávají zhruba dvě stovky lidí.

Leo Express se hodlá zúčastnit výběrového řízení na provozování vlaků na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. O zakázku mají podle dřívějších informací kromě Českých drah zájem i dopravci Viamont, Veolia Transport a RegioJet. Původně měl na tuto trasu vstoupit nový dopravce již v prosinci 2013, ale firmy by prý nestačily sehnat včas vlaky, a tak ministerstvo dopravy chce železnici pro konkurenci otevřít až o rok později. LEO Express je součástí skupiny LEO Group. Ta dnes sdružuje skupinu firem podnikajících v železničním a dopravním průmyslu.

05. 04. 2012 ČD prodávají v Plzeňském kraji nádraží, bytové domy, haly i sklady

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-prodavaji-v-plzenskem-kraji-nadrazi-bytove-domy-haly-i-sklady/778581>)

Výpravní budovy, bytové domy, sklady i montážní haly, ale také úschovnu kol nabízejí České dráhy (ČD) v Plzeňském kraji na svém webu a na internetových stránkách firmy Clanroy, která od loňska pořádá pro dráhy dražby majetku a do konce letošního roku jich vyhlásí 40. ČTK to dnes řekla mluvčí ČD Radka Pistoriusová. "Jde o majetek, který už ČD nepotřebují k činnosti. Většina budov je podfinancovaných. Mnohde jsou objekty uzavřené, kvůli dálkové obsluze už tam nepracují pokladní ani výpravčí. Naopak v nich často zůstala technologie," dodala. ČD jako akciová společnost nemůže předávat majetek bezúplatně, musí vytvářet zisk. Ceny určuje znalec.

ČD nabízejí sklady, vodárny, garáže, pozemky, příjezdové silnice k nádražím i úschovnu kol v Klatovech u nádraží. "Přednost mají dražby kvůli rychlosti a transparentnosti prodejů," uvedl ředitel regionální správy majetku ČD Jiří Stuna. V nabídce je podle něj prázdná domažlická čerpací stanice vody pro bývalé parní lokomotivy i rekreační zařízení Babylon na Domažlicku. ČD také prodává bytové domy v Bezručicích, Svojsíně, Mýtě, Zbůchu, Horní Bříze, Mladoticích a dalších místech Plzeňského kraje. Kvůli snaze o dobrou spolupráci se samosprávami oslovily ČD minulý měsíc 70 měst a obcí dopisem o připravovaných prodeích výpravních budov. "Účelem je zjistit zájem obcí a měst," řekl Stuna. V Plzeňském a Jihočeském kraji ČD nabízejí 14 objektů, např. nádraží v Plzni-Křimicích, kde se po stavbě koridoru posunulo nástupiště, a nádraží ve Svihově. "Jde o méně významné výpravní budovy, drobnější stanice," dodal Stuna.

Na podzim by měly ČD nabídnout k prodeji secesní budovu výpravní budovy ve Zbirohu na Rokycansku, kam se kvůli stavbě tranzitního koridoru přestane jezdit. Vznikne nová zastávka Kařez. Cena by se měla pohybovat v jednotkách milionů korun. Dráhy dále nabídnou "rotundu" v Horažďovicích, tedy bývalé lokomotivní depo. V Plzeňském kraji nabízejí ČD stovky položek nemovitostí včetně malých pozemků prodávaných kvůli sjednocení vlastnictví. Ve 40 dražbách do konce roku se kromě bytových domů objeví i objekt bývalé kontroly přepravních tržeb ve Stodu, bývalé rekreační středisko v Hamrech-Hojsově Stráži na Šumavě se čtyřmi byty a v Klatovech areál se sklady, montážní halou a pozemky proti železniční stanici.

06. 04. 2012 Vlaky se mohou vrátit do Kyselky už v létě (Vojkovice nad Ohří – Kyselka)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/171309-vlaky-se-mohou-vratit-do-kyselky-uz-v-lete/>)

Možná už v létě se vrátí vlaky na vlečku z Vojkovic nad Ohří do Kyselky. Společnost Karlovarských minerálních vod chce v květnu zahájit rekonstrukci tratě, kterou využívala jako vlečku do 90. let minulého století. Nyní chce firma svůj závod v Kyselce opět napojit na železnici, aby ušetřila silnice rychle se rozpadající kvůli intenzivní nákladní dopravě. Ředitel Karlovarských minerálních vod Alessandro Pasquale upozornil, že trať využívaná na počátku minulého století i pro osobní dopravu není navzdory své opuštěnosti ve zcela beznadějném stavu. "Zajišťovali jsme její minimální údržbu i v letech, kdy pro vlečku využití nebylo," poukázal ředitel Pasquale.

Aby byla obnovena trať firmě k něčemu, musí nejprve vyjednat vhodné podmínky s ČD Cargo, která má pro Karlovarské minerální vody zajišťovat dopravu. Podle ředitele je třeba zajistit, aby byl dopravce schopen pružně reagovat na požadavky KMV, zajistit vhodné skladovací prostory po celé republice i efektivní dodávku produktů ke koncovým klientům, kteří napojení na železnici nemají. Pokud se návrat na železnici v kyselkém závodu Karlovarským minerálním vodám osvědčí, není vyloučeno, že obnoví vlečky i do dalších svých podniků. "Například u příležitosti rekonstrukce železniční tratě poblíž závodu Dobré Vody v Byňově (Nové Hrady) jsme uzavřeli dohodu s Českými drahami, že trať bude mít nezbytné vybavení potřebné pro případné napojení vlečky v budoucnu," uvedl Alessandro Pasquale.

Osmikilometrová trať Vojkovice – Kyselka vznikla na konci 19. století především pro obsluhu závodu Mattoni, ale jezdily po ní i osobní vlaky, které zastavovaly též ve Velichově a Radošově. Jejich provoz však ustal už ve 30. letech, déle než půlstoletí po tom na dráze přetrvávala nákladní doprava, později přitom trať byla označena jako vlečka. Poslední nákladní vlak po ní projel v roce 1998.

08. 04. 2012 Podezřelý tunel. Miliardy míří k předem určeným firmám (Ejповice – Plzeň)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=739729>)

Modernizace dvacetikilometrové železniční trati Plzeň – Rokycany je rekordně drahou zakázkou. Cenu ve výši zhruba 8 miliard vyhnal její čtyřkilometrový tunel u Ejповic a už nyní je jasné, že záslusk si na ni můžou dělat jen předem dané firmy. Ze zadávací dokumentace, kterou má Aktuálně.cz k dispozici, vyplývá, že veřejná soutěž favorizuje stavební firmy Metrostav a OHL. Státní investor Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tvrdí, že soutěž, která byla vypsána 14. února, bude čistá. "Předpokládáme vícestupňový kontrolní mechanismus, a proto se žádných nekalých praktik neobáváme," ujistil mluvčí Pavel Halla. Nelze vyloučit, že chyby způsobila nezkušenost nových manažerů státní investorské firmy. Jde totiž o první velkou dopravní zakázku, která byla vypsána od léta 2010, kdy ministerstvo dopravy a podřízené státní firmy převzaly Věci veřejné.

Jen opravdu velká firma

Kvalifikační předpoklady připouštějí účast firem s obratem osm miliard za poslední tři roky. Z tuzemských stavebních firem tak zůstávají vedle OHL a Metrostavu ve hře ještě Strabag, Eurovia, Skanska a Hochtief. Pouze Metrostav se svou dceřinou firmou Subterra však plní všechny další referenční podmínky. Přihlásit se smí pouze firma, která v posledních pěti letech prováděla podzemní práce za tři miliardy korun. Přitom měla postavit železnici s tunelem nejméně za 1,5 miliardy a razit nejméně dva kilometry drážních tunelů.

V posledních pěti letech se na železnici dokončily dva tunely. Šestisetmetrový tunel prorazily v Mostech u Jablunkova Subterra a OHL, pětisetmetrový tunel předaly v Olbramovicích Subterra a Eurovia. Za drážní tunel jde označit pražské metro. Před čtyřmi lety dokončily čtyřkilometrovou trasu z Ládví do Letňan Metrostav, Subterra a Skanska. Staví se jenom dva silniční tunely s cenou přes tři miliardy, konkrétně pražský tunel Blanka, kde zakázku získal Metrostav. Ten se rozdělil se Subterrou a OHL o brněnské tunely Dobrovského. Podmínky tak v Česku dokonale plní pouze Metrostav, resp. Subterra. Státní investor SŽDC tvrdí, že má k takovému postupu rozumný důvod. "Považujeme nároky na referenční stavby za přiměřené zejména s ohledem na plánovaný rozsah a náročnost této stavby," vysvětluje mluvčí Halla. Připomíná, že české stavební podniky jsou zpravidla jen dceřinými firmami velkých zahraničních společností. Pokud se přihlásí do soutěže zahraniční matka, podmínky soutěže snadno splní.

Cizinci po sedmi letech

Do českých soutěží se zatím vždy hlásily jen tuzemské dcery. Jedinou výjimkou byla stavba jižní části dálnice okolo Prahy, kde zakázku na Lochkovský tunel získal před sedmi lety německý Hochtief. I tentokrát mají cizí firmy důvody k opatrnosti. Nejde jen o to, že SŽDC využívá praxi obvyklou ve většině evropských zemí a že vyžaduje stavební dokumentaci v českém jazyce. Do cesty staví další, tentokrát neobvyklou překážku. Koleje v ejповickém tunelu nebudou posazeny na štěrkovém podloží jako na běžných tratích, ale mají být upevněny na panelech. Tento systém "pevné jízdní dráhy" (PJD) se používá u vysokorychlostních tratí a také u tunelů, kde umožňuje vjezd požárních vozidel. Železniční správa stanovuje pro typ pevné jízdní dráhy podmínky, které zvýhodňují tuzemskou firmu, konkrétně OHL.

Rheda 2000

Státní investor se nespokojil s požadavkem, že zájemci o zakázku nabídnou takový typ pevné jízdní cesty, který se postavil nejméně na padesáti kilometrech evropských tratí, kde slouží nejméně pět let. Běžný zájemce musí během šibeniční lhůty tří měsíců dodat v češtině celkem třináct složitých dokumentů a dokladů o certifikaci, včetně například výkresové dokumentace a materiálů o zkouškách kvality. Papírovou horu ale nemusí předložit firma, která nabízí pevnou jízdní dráhu již dříve schválenou SŽDC. "Opakovaně je třeba žádat o souhlas pouze u pevné jízdní dráhy, která nebyla odsouhlasena pro běžné použití nebo pro provozní ověřování v celé síti železničních drah ČR," stojí v zadávací dokumentaci veřejné soutěže. Železniční správa zatím žádnou pevnou jízdní dráhu neschválila. "V současné době probíhá ověřování pevné jízdní dráhy německého typu Rheda 2000," upřesňuje mluvčí Halla. Neodpověděl na otázku, kdy schvalovací řízení skončí. Pokud se Rheda 2000 schválí v nejbližších týdnech, získá tím jednoznačnou výhodu OHL. Její dceřiná firma ŽPSV drží výhradní licenci na použití této pevné jízdní dráhy v Česku.

Tajemství nevykoupeného pozemku

Zahraniční zájemce může odradit ještě další poznámka v dokumentaci. Český investor uvádí, že stavba musí být dokončena do srpna 2015, aby ji vůbec bylo možné proplatit z evropských dotací. Zároveň varuje, že není stanoven termín vydání stavebního povolení. SŽDC se totiž dosud nepodařilo

od majitele Davida Bestena vykoupit jeden z pozemků v katastru obce Kyšice, přes který má vést nová trasa železnice. "Smlouva s vybraným uchazečem nabývá účinnosti až po nabytí vlastnických práv zadavatele k tomuto pozemku," stojí v zadávacích podmínkách, které si mohou zájemci od února vyzvednout u železniční správy. "Jenom blázen se může zavázat ke stavbě, u které je pevný termín dokončení, ale u které není jasné, kdy se začne stavět," komentoval podmínku představitel jedné z tuzemských stavebních firem. Z katastrální mapy se přitom už 28. března dalo vyčíst, že problematický pozemek železniční správě patří. Mluvčí Halla na dotaz Aktuálně.cz potvrdil, že soud ukončil vyvlastňovací řízení už v lednu. "Stavební povolení na poslední úsek nové trati by mělo být vydáno do poloviny května 2012," upřesňuje mluvčí. Dá se ovšem předpokládat, že případní zahraniční zájemci nebudou kontrolovat aktuální stav katastru.

Květen rozhodne

Zadávací dokumentaci na modernizaci trati Plzeň-Rokycany si zatím vyzvedlo celkem přes třicet zájemců. Své nabídky mají odevzdat do konce května. OHL ani Metrostav se nechtějí k případnému zájmu o modernizaci trati Plzeň-Rokycany vyjadřovat. "Lituji, ale problematiku veřejných soutěží zásadně nekomentujeme," reagoval mluvčí Metrostavu František Polák.

08. 04. 2012 Na úzkorozchodné trati u Jindřichova Hradce vykolejil parní vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/parni-vlak-vykolejil-u-jindrichova-hradce-fgl-/krimi.aspx?c=A120408_145155_budejovice-zpravy_jan)

Nehoda ukončila po deseti minutách jízdu velikonočního vlaku z Jindřichova Hradce. Za Dolním Skrýchovem vykolejil tendr historické parní lokomotivy. Soupravou cestovala zhruba stovka lidí, převážně rodičů s dětmi. Nikomu se ale nic nestalo. Vlak vyjel před desátou hodinou dopoledne z Jindřichova Hradce a měl namířeno po úzkorozchodné trati do 36 kilometrů vzdálených Černovic u Tábora. Ve čtyřech vagoncích a bufetovém voze se těšilo na cestu zhruba sto lidí.



Dětem zpestřovala cestu slečna převlečená za velikonočního zajíčka. Vlak ale urazil jen pár kilometrů. "Po zastavení v Dolním Skrýchově se začal v lese u rybníka rozjíždět, ale najednou to hrclo a zastavilo," popsala vykolejení matka, která přijela kvůli parní jízdě se dvěma dětmi až z Prahy. Přestože se jedoucí vlak tak náhle zarazil, nikomu nic nestalo, protože i předtím jel nízkou rychlostí. Jak se ukázalo, vykolejily nápravy pod tendrem, tedy vozíkem s uhlím připojeným k lokomotivě. "To se nám ještě nikdy nestalo," komentoval nehodu muž z osádky parního stroje.

Pro dva novější vagony připojené na konci soupravy přijela dieselová lokomotiva a odtáhla je zpět do Jindřichova Hradce. Část cestujících si udělala kratší výlet a vrátila se pěšky. Všem pak na nádraží vrátili jízdné. V lese tak zůstaly historické vagony a lokomotiva. Musely počkat na příjezd techniky, která pomůže tendr vrátit na koleje. Na místo dorazil inspektor Drážní inspekce. "Jako pravděpodobnou příčinu vykolejení předběžně určil špatný stav kolejí," sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škodu na trati odhadl na 50 tisíc, případnou škodu na lokomotivě bude možné určit až po jejím důkladnějším ohledání. Na trati mezi Jindřichovým Hradcem a Obrataní byla nasazena náhradní autobusová doprava, provoz na železniční trati byl obnoven po 18. hodině.

Trať z Jindřichova Hradce na Obrataní je výjimečná svým rozchodem. Koleje jsou od sebe vzdálené pouze 76 cm, tedy zhruba polovinu vzdálenosti na běžných železničních tratích. Důvodem ke stavbě úzkorozchodných tratí byla jejich nižší cena – bylo potřeba vykoupit méně pozemků i méně materiálu na těleso trati.

10. 04. 2012 Rekonstrukce orlickoústeckého nádraží začne v červnu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/171586-rekonstrukce-orlickousteckeho-nadrazi-zacne-v-cervnu/>)

Odkládaná rekonstrukce železničního uzlu v Ústí nad Orlicí začne v červnu. Správa železniční dopravní cesty částečně přeloží kolejiště u nádraží, zmírní oblouk ve směru na Českou Třebovou, postaví i nová ostrovní nástupiště. Oproti původním plánům ale zůstane stát stávající nádražní budova z roku 1874, kterou ministerstvo kultury předloni prohlásilo za kulturní památku. Po rekonstrukci už vlaky nebudou muset v Ústí nad Orlicí zpomalovat na 70 kilometrů za hodinu, novým maximem pro ně bude rychlost 140 kilometrů za hodinu. První úkony, které s rekonstrukcí nádraží souvisejí, už v Ústí nad Orlicí proběhly. Železniční správa nechala pokácet stromy v místech, kde se bude stavět.

Za kácení utratila 3,5 milionu korun z celkem plánovaných dvou miliard. V budoucnu bude muset ještě vysadit nové stromy.

Nyní SŽDC připravuje veřejnou soutěž na zhotovitele stavby. Ten bude muset kromě rekonstrukce samotného kolejiště a výstavby nových bezbariérově přístupných nástupišť na nádraží také vyměnit most přes Orlici a dosadit moderní zabezpečovací zařízení. "Projekt stavby počítá se zachováním současné výpravní budovy, ta je ale jinak nevyužitelná pro umístění technologií ze stavebně historických důvodů a z důvodu památkové ochrany," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Druhá původně plánovaná odbavovací budova nevznikne, prodej jízdenek se ale zřejmě přesune do zastřešeného prostoru u vstupu do podchodu. "Je otázkou diskuse, zda nebude zastřešení využito například některými dopravci pro umístění automatů na jízdenky," dodal mluvčí Halla. Zastřešený prostor by měl být na opačné straně kolejiště než nádražní budova, kolejiště přitom zůstane zachováno pouze v části dnešního Pražského nástupiště.

10. 04. 2012 Přerovská opozice chce ve městě zřídit další dvě vlakové zastávky

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/prerovska-opozice-chce-ve-meste-zridit-dalsi-dve-vlakove-zastavky-10i-olomouc-zpravy.aspx?c=A120410_1761799_olomouc-zpravy_stk)

Většího komfortu při cestování by se mohli brzy dočkat obyvatelé Přerova a okolí. Tamní opozice totiž plánuje ve čtvrti Předmostí vybudování železniční zastávky. V městské části Dluhonice by pak zase ráda obnovila tu, která zde už dosloužila. Když se chtějí lidé, kteří bydlí v Přerově Předmostí dostat na vlakové nádraží, musejí kvůli tomu procestovat autobusem celé město. Přitom tamní železniční stanice leží vzdušnou čarou nedaleko. Podle zdejší opozice by problém této místní části, skrz kterou vedou koleje, mohlo vyřešit právě zřízení železniční zastávky Přerov-Předmostí. Její členové proto takový návrh přinesou na nejbližší zastupitelstvo, hlasovat by o něm mohli již příští týden. Rovnou k němu navíc připojí i obnovení železniční zastávky v Přerově Dluhonicích a vybudování podjezdu pro cyklisty pod železniční tratí s napojením na Velkou ulici. "Není pro to vhodnější doba než je teď, kdy je rekonstrukce železničního uzlu v Přerově v plném proudu a navíc se chystá její druhá etapa. Jindy už takovou možnost mít nemusíme," řekl Jan Horký ze strany Společně pro Přerov, která návrh do zastupitelstva předkládá.

Novou zastávku by musela zaplatit radnice či kraj

Železniční stanici v Předmostí by uvítal například zdejší obyvatel Pavel Král. "Smysl by to mělo, protože cesta na vlakové nádraží pro nás opravdu obnáší nesmyslnou cestu přes celý Přerov. Zastávka by měla určitě stejnou frekvenci jako ostatní zastávky osobních vlaků na této trase. Navíc by se stala spádovou pro další desítky obcí za Předmostím," míní. Kdyby podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally na něco takového radnice kývla, musela by nicméně počítat s finanční účastí na těchto plánech, neboť Správa by na to neměla peníze. "Máme rozběhnuté jiné vlastní projekty, takže bychom na to nezískali peníze ze státního rozpočtu. Pokud by o to měl Přerov velký zájem a naši odborníci by řekli, že je to technicky možné, musel by to uhradit kraj či magistrát," nastínil Halla. Ten náklady odhaduje na 8 až 10 milionů korun bez dokumentace. "Cena odpovídá tomu, že by bylo nutné zhotovit kompletní zasilování, položit panely, zajistit zastřešení a osvětlení," shrnul.

V Dluhonicích už jednou zastávka lidem sloužila

Kromě zastávky v Předmostí však opoziční politici usilují také o obnovení zastávky v Dluhonicích, která podle pamětníků sloužila ještě v padesátých a šedesátých letech. Jen by chtěli, aby stála blíže k obci. Jan Horký i v tomto případě argumentuje tím, že by to zlepšilo komfort cestování obyvatel příměstských částí. "Stavba by mohla být začleněná do druhé etapy modernizace železničního uzlu. Dráhy samy o sobě nemají důvod tyto zastávky stavět, aktivita by tedy měla vyjít ze strany města. Proto chceme, aby zastupitelé řekli, zda o to mají zájem. Pak by se řešilo financování či spolupráce s drahami," řekl Tomáš Tužín ze strany Společně pro Přerov. Třetí částí návrhu, který řeší zřízení zastávek, má být rovněž vybudování cyklostezky pod železniční tratí, která by propojila Velkou Dlážku s Předmostím. "Myslím, že každý souhlasí, aby tato cyklostezka vznikla. V současné době je to tam šílené, když se chce člověk dostat na kole tímto směrem, je to nad lidské síly," míní Adéla Hloučková z Předmostí. O návrhu na zřízení železniční zastávky Přerov-Předmostí, obnovení zastávky v Dluhonicích a vybudování podjezdu pro cyklisty budou zastupitelé hlasovat 16. dubna. Tento čtvrtek v sedmáct hodin navíc kvůli tomu opozice v Základní škole J. A. Komenského v Přerově pořádá debatu s obyvateli místních částí.

10. 04. 2012 České dráhy soutěží a podmínky sedí na míru opět Škodě Transportation

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-vypsaly-soutez-na-vlaky-zakazka-vyhovuje-skode-transportation-17z/eko-doprava.aspx?c=A120410_1761516_eko-doprava_js)

České dráhy se po roce a půl rozhodly koupit další elektrické nízkopodlažní vlaky. A stejným způsobem jako v roce 2010: do soutěže se nemůže přihlásit nikdo jiný než plzeňská Škoda Transportation. Nízkopodlažní jednotky pro příměstské vlaky kvůli požadavkům na široké dveře nemůže dodat nikdo jiný. Sedm jednotek pro Jihomoravský kraj má splňovat dvě kritéria současně – otočné podvozky a šířku dveří minimálně 1 500 milimetrů. Na evropském trhu má takové vozy v tuto chvíli v nabídce jen Škoda a její nová jednotka Regio Panter. Pokud nezasáhne dozorčí rada či antimonopolní úřad, Škoda má jistou zakázku zhruba za miliardu. "Soutěže se zúčastníme," potvrdila MF Dnes mluvčí Škody Lubomíra Černá. Oba požadavky jsou přítomny značně nestandardní. Otočný podvozek má v nabídce z evropských výrobců kromě Škody jen Siemens se svými vlaky Desiro Main Line. Ty však mají o dvě stě milimetrů užší dveře. Sto třicet centimetrů je přítomná běžná šířka dveří u vlaků po celé Evropě a dráhy požadovaly takto široké dveře u tendru na dieselové jednotky, které Škoda nevyrobí.

Potřebují vlaky široké dveře?

Soutěž na vlaky s pohonem na naftu drahám názorně ukázala, co konkurence přináší – jednotky od polské Pesy vyšly o více než čtvrtinu levněji, než v soutěži odhadovaly. Manažeři vysvětlují jeden a půl metru široké dveře různě. Loni v listopadu například množstvím nádraží v zatáčce, kde na nástup a výstup cestujících není tolik vidět, a je proto nutné, aby lidé nastoupili a vystoupili rychleji. "Dveře o této šíři by měly zajistit možnost dvou nástupních nebo výstupních proudů cestujících nebo zároveň jednoho nástupního a jednoho výstupního proudu cestujících," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Například dveře v pražském metru mají 130 centimetrů. Širším vstupem a výstupem disponují jen některé dvoupodlažní vlaky, například Omneo od Bombardieru. Navíc: dráhy asi s extrémně přečpanými vlaky nepočítají, protože část jednotek bude jen dvouvozová. Ani dráhy zjevně nevědí, zda může podobný vlak nabídnout někdo jiný než Škoda. "Žádný předběžný průzkum jsme si v oblasti výroby nových vozidel nedělali. Očekáváme, že nám výrobci vozidel ve snaze získat naši zakázku nabídnou řešení našich potřeb."

Konkurence je opatrná

Dráhy navíc původně tvrdily, že požadavky vycházejí i ze zadání Jihomoravského kraje, který bude platit jejich provoz. Vlaky jsou totiž určeny hlavně pro příměstské linky kolem Brna, které si objednává kraj. Kraji však stačí dveře široké 120 centimetrů a typ podvozku vůbec nespecifikoval. Navíc chce vlaky minimálně s 300 místy, dráhy si objednávají vozy s 240 sedačkami. Konkurenční výrobci nechtějí oficiálně zatím požadavky drah komentovat, protože si nechtějí zavřít cestu k případným jiným zakázkám, navíc ještě nemají zadávací dokumentaci a oficiálně o požadavku na šířku dveří nevědí. Dráhy totiž požadují nejprve splnění kvalifikačních požadavků, teprve pak zadávací dokumentaci poskytnout.

Vztahy vedení drah a Škody byly dříve nadstandardní - šéf drah Petr Žaluda letěl například s majiteli Škody na golf do Dubaje. Loni však došlo k ochlazení poté, co dráhy oznámily plán nakoupit nové vlaky za pět miliard od Siemensu. Miliardový byznys pro jižní Moravu nemusí Škodě dopadnout. "Vyžádáme si od vedení kompletní zadávací dokumentaci. Rozhodně nechceme, aby se mohla přihlásit jediná firma," uvedl předseda dozorčí rady Lukáš Hampl.

11. 04. 2012 Opravu berounské trati předznamenají práce u Rudné

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/171772-opravu-berounske-trati-predznamenaji-prace-u-rudne/>)

Správa železniční dopravní cesty letos postaví o čtyři miliardy více než loni, celkem tak investuje 23 miliard korun. Největší část z nich půjde do koridorových staveb, SŽDC se také začne připravovat na rekonstrukci trati z Prahy do Berouna. Zatím se ale železniční správa zaměří na méně významnou trať přes Rudnou, která má během prací na hlavní dráze podél Berounky přebrat část dopravy. "Připravujeme investici Praha – Beroun přes Rudnou. Ta má zatraktivnit regionální dopravu, ale zejména nám pomoci při přípravě modernizace Praha – Beroun podél řeky," uvedl náměstek pro modernizaci ze SŽDC Jiří Martínek. Součástí investic do trati, která vede přes Hlubočepy, Rudnou a Loděnici, má být výstavba nových zastávek v Jinočanech a Rudné. V letošním a příštím roce budou úpravy dosavadní vedlejší trati stát 205 milionů korun. Zrychlení cest z Prahy do Berouna však nemohou cestující očekávat letos ani v nejbližších letech. To bude možné až po důkladné rekonstrukci hlavního tahu přes Dobřichovice.

Velký vliv na provoz potom bude mít rekonstrukce úseku Praha-Běchovice – Úvaly. K jedné z posledních částí prvního tranzitního koridoru, která dosud neprošla modernizací, však železničáři rovněž potřebují alternativní objízdnu trasu. Proto bude SŽDC letos pokračovat ve zvyšování kapacity trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem tak, aby bylo možné odklonit na ni velkou část vlaků z úvalské trasy. V dohledné době začne i několik dalších velkých staveb. "Máme vládou České republiky nařízeno vypsát výběrová řízení podle nového zákona o zadávání veřejných zakázek. Z nejzajímavějších je Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice, modernizace trati Tábor – Sudoměřice, rekonstrukce železniční stanice Olomouc, rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, II. stavba a také hodně diskutovaný průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí," shrnul Jiří Martínek. Zvyšování investic mimo jiné souvisí s potřebou vyčerpat peníze z unijního operačního programu doprava. Ten má skončit v roce 2015, z 64 miliard korun vyčleněných pro českou železnici zatím využila SŽDC zhruba polovinu.

12. 04. 2012 Konec špinavých žlutých vlaků. Dráhy už je pouští do své myčky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/konec-spinavych-zlutych-vlaku-drahy-uz-je-pousti-do-sve-mycky-p63-/eko-doprava.aspx?c=A120411_190421_eko-doprava_neh)

Společnost RegioJet už nebude muset mýt své vagony jen zvenčí s pomocí koštěte a kýble s vodou. Po téměř roce jednání se firma dohodla s Českými drahami na používání jejich myček v Praze a Bohumíně. Nikdo jiný než dráhy totiž myčku vagonů mezi Prahou a Ostravou neprovozuje. Po smlouvě na půjčování plošiny pro nástup vozičkářů jde o další posun v nepříliš dobrých vztazích státního a soukromého dopravce. Informaci o podpisu smlouvy potvrdili mluvčí obou firem. "Mohu potvrdit, že smlouva na využití myček byla uzavřena. Mohou využívat myčku na našem pražském odstavném nádraží, tak v našem areálu v Bohumíně, kde je další moderní myčka," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. RegioJet musel dosud vagony čistit ručně, což bylo na řadě vozů i vidět. "Ruční mytí neřeší například špínu na střeše a je velmi složité. Proto jsme rádi, že můžeme využít i myčku," řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Soukromí dopravci nemají jinou možnost než mýt své vlaky u Českých drah. Leo Express, který vyjede na trať z Prahy do Ostravy v prosinci, se již na využívání myčky dohodl.

Nová úskalí liberalizace kolejí

Na monopol některých činností na dráze ze strany Českých drah upozornil včera poslanec hospodářského výboru i šéf Drážního úřadu Pavel Kodým. "Liberalizací železnice vznikne nový problém s přístupem pro technicko-hygienickou údržbu vlaků," varuje Kodým. Ministerstvo dopravy o problému ví. Vztahy obou dopravců nejsou půl roku po ostrém startu žlutých vlaků stále ideální. Firmy se stále nedohodly například na uznávání jízdenek či možnosti prodeji jízdních dokladů. Vztahy jsou vyhrocené především kvůli častým emotivním vyjádřením šéfů obou firem. Radim Jančura z RegioJetu nevynechal příležitost rýpnout si do drah ani včera před poslanci. Podle něj do dvou let zkrachují a dopadnou jako maďarské státní aerolinky Malév, které v únoru zbankrotovaly kvůli povinnosti vrácení státní podpory.

12. 04. 2012 Provoz na opuštěné trati Broumov – Otovice se zřejmě obnoví

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/171970-provoz-na-opustene-trati-broumov-otovice-se-zrejme-obnovi/>)

Na jedné z jedenácti nevyužívaných železničních tratí, které chce ministerstvo dopravy prodat nebo bezúplatně převést krajům či obcím, se zřejmě obnoví provoz. Úsek Broumov – Otovice chtějí získat příznivci železnice, prostředníkem je Královéhradecký kraj. Sedm let už na kolejích z Broumova do Otovic vlaky nejedí. Opuštěná 5 km dlouhá trať zarůstá. S projektem obnovit provoz až do Polska přišli fandové železnice a přesvědčili kraj. "Naše obce by byly napojeny na velká polská města, která mají asi 170 tisíc obyvatel a spoustu pracovních příležitostí," řekl spoluautor projektu Petr Tejkl. Lidé v obci se bojí, že za pokusem obnovit provoz je však především zájem těžařů vozit kámen přes Broumovský výběžek dál do Polska. Kamenolom je hned za hranicí v Polsku. "Jednalo by se o pouhé dva vlaky denně, v podstatě by na českém území strávily pouze několik minut," uvedl Jiří Mužík, předseda představenstva Sdružení železničních společností. "Polský kamenolom bude vydělávat, ale Otovice budou trpět," říká starosta Otovic Petr Novák. V Otovicích trať končí. Nejbližší polské koleje jsou odsud necelé čtyři kilometry. Na tomto úseku by se musela postavit trať nová. Kraj věří v návratnost investice čtvrt miliardy korun do jedenácti let. Proto i podmínka státu provozovat trať nejméně pět let mu vyhovuje. "Není možné ji



provozovat bez polské strany, proto Královéhradecký kraj jedná s Dolnoslezským vojvodstvím," uvedl mluvčí Královéhradeckého kraje Imrich Dioszegi. Podle projektu, který počítá s evropskou dotací, by na trati u Otovic mohly vlaky znovu jezdit nejdříve za tři roky.

13. 04. 2012 ČD plánují vlastní nízkonákladovku, chtějí expandovat i za hranice

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-nizkonakladovou-spolecnost-frc-eko-doprava.aspx?c=A120412_203804_ekoakcie_brm)

České dráhy se inspirovaly aerolinkami. Chtějí si založit novou nízkonákladovou společnost, která by vozila zákazníky pod jiným logem. Proniknout chce také do zahraničí. Dráhy k tomu hodlají využít staré vozy. Ambice mají vysoké. Cestujícím, kteří jezdí ve třicet let starých koženkových kupé, to může znít jako vtip – dráhy chtějí s firmou proniknout i do sousedních zemí a začít soutěžit o dotované tratě například v Německu nebo Rakousku. Na to by si státní dopravce sám nikdy netroufl. Nová firma se bude účastnit i soutěží na zajištění spojů v Česku, které postupně vypisují ministerstvo dopravy a kraje. Přestože by šlo o nízkonákladovou firmu, na ceně jízdenek se to nemusí projevit. O tarifu u dotovaných spojů rozhoduje většinou kraj či ministerstvo. Dráhy však odhadují, že pro ně budou jezdit až o třicet procent levněji. Z ušetřených peněz by kraje mohly například zajistit více spojů. K čemu vlastně drahám nová firma bude? Státní podnik přes ni může po vzoru zahraničních železnic pustit do vlaků i soukromý kapitál. A právě s ním podnikat v zahraničí. Plány už probírala dozorčí rada. Nelíbí se však odborářům. Ti mají obavy, že v nové firmě nebude platit kolektivní smlouva drah. Zaměstnanci převedení pod novou firmu by tak ztratili dosavadní výhody a "jistoty".

13. 04. 2012 Železnici cloumá spor o billboardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznici-clouma-spor-o-billboardy-759347>)

Lukrativní reklama na české železniční síti se aktuálně stala předmětem sporu mezi dvěma letitými partnery. Státní Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) se znelíbila dlouhodobá smlouva s fakticky monopolním poskytovatelem reklamy na kolejích, společností Railreklam, která je dceřinou firmou Českých drah. Správa železnic proto už loni smlouvu vypověděla, reklamní firma ale výpověď považuje za neplatnou, spor proto nyní bude řešit soud. „Smlouva neumožňuje kontrolu nad obchodními procesy s majetkem státu. V průběhu roku 2011 probíhala jednání ve snaze narovnat dosavadní smluvní vztah, k tomu ale nedošlo,“ řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Reklamní společnost spor odmítá komentovat. „Já se k téhle situaci vůbec nebudu vyjadřovat,“ sdělil výkonný ředitel Railreklam Alexandr Křížek. Z veřejně dostupných dokumentů ale vyplývá, že jde s velkou pravděpodobností o peníze, respektive platby pro SŽDC. „Audit ukázal, že společnost postupovala v souladu se smlouvou, úhrada byla vypočtena a evidována správně,“ hájí se v poslední výroční správě Railreklam. Nejde přitom o malé sumy, za rok 2010 měla Railreklam tržby přes 130 milionů korun. Část z nich generuje právě reklama na infrastrukturu, která patří správě železnic.

Firma například spravuje na 1 300 billboardů, 20 bigboardů, zhruba čtyři tisíce reklamních míst na železničních mostech a přes 500 takzvaných citylightů. Reklama přitom často nesměřuje ani tak na železniční cestující jako spíše na řidiče automobilů. Řada billboardů kolem kolejí je nasměrována k přilehlým silnicím, totéž platí o reklamách na mostech přes silnice. Druhá část tržeb pochází z reklamy na nádražích a ve vlacích, tedy z majetku Českých drah. Ve vagonech je například devět tisíc rámečků Railreklam. S Českými drahami ale Railreklam jako jejich 51procentní dcera problém nemá. „Audit neprokázal pochybení ze strany Railreklamu. Navíc Railreklam upravil systém reportů o využití reklamních ploch na majetku SŽDC tak, aby vyhovoval jejich požadavkům. Z těchto důvodů předpokládáme smírné řešení této záležitosti a pokračování spolupráce,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Zbýlých 49 procent reklamní firmy ovládá společnost Tardus. Před lety se v tisku spekovalo o tom, že Tardus vlastní podnikatelé Michal Voráček a Roman Janoušek.

13. 04. 2012 Návštěvníky rezervace SOOS bude vozit unikátní důlní vláček

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/navstevniky-rezervace-soos-bude-vozit-o-vikendu-dulni-vlacek-pur-vary-zpravy.aspx?c=A120413_094639_vary-zpravy_sou)

Neobyčejný zážitek připravila dva nadcházející víkendy návštěvníkům rezervace SOOS nedaleko Františkových Lázní. Kromě prohlídky tohoto unikátního kusu přírody s minerálními prameny a takzvanými mofetami, z nichž vybublává oxid uhličitý, se ještě svezou po zdejší jedinečné

úzkokolejně trati speciálním důlním vláčkem. "Chceme se pokusit zachránit zdejší úzkorozchodnou dráhu. Je na úžasném místě, které navštěvuje hodně turistů," popisuje jeden z organizátorů akce Rudolf Tyller ze sdružení CS IMC, jak vznikl nápad vozit návštěvníky přírodní rezervace důlním vláčkem. "Našli jsme obrovské pochopení u vedení firmy LB Minerals. A dohodli jsme se, že začneme pracovat na budoucnosti zdejší unikátní dráhy," doplňuje Tyller. Důlní vláček si zapůjčili z hornického muzea v Krásně. Po úzkokolejně trati bude vozit lidi poprvé teď v sobotu i v neděli od 10 do 17 hodin. Akce se zopakuje i o týden později. "Pak ale vagonky musíme vrátit," dodává Tyller. Vláček bude vozit zájemce mezi osadou Kateřina a takzvanou Rampou. U dílen v Kateřině dostanou pasažéři příležitost prohlédnout si výstavu lokomotiv, pořadatelé obnoví i expozici věnovanou úzkorozchodným drahám v okolí Skalné.



Rezervace SOOS

Je to místo bahenních sopek, močálů a minerálních pramenů (kdysi tady bylo celé jezero z minerálky). Soos u Františkových Lázní je totiž krajem, kde hlubiny Země vydechují svůj jedovatý dech. Vodou z nitra zeměkoule probublávají plyny, které vyvolávají malé erupce bahenních sopek, při nichž krátery občas vyplivnou trochu vody a bahna.

13. 04. 2012 V Německu se srazil vlak s železničním bagrem, zemřeli tři lidé

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-bagr-nemecko-nehoda-zeleznice-srazka-offenbach-fxt-zahranicni.aspx?c=A120413_114127_zahranicni_aha)

Tři mrtvé a třináct zraněných si vyžádala srážka regionálního vlaku s železničním bagrem na západě Německa. Příčina nehody se zatím vyšetřuje. Jasně je pouze to, že železniční bagr i vlak s 35 cestujícími jely po stejné koleji. Neštěstí se odehrálo hodinu po půlnoci poblíž města Offenbach, na trati z Frankfurtu nad Mohanem do Hanau. Na trati probíhaly stavební práce a dělníci pracovali i se speciálním bagrem, který se může pohybovat jak na silnici, tak na kolejích. V noci se však ocitl na stejné koleji, po které jel noční spoj. Vlak po čelní srážce se stavebním strojem vykolejil, obě vozidla síla nárazu zcela zničila. Sanitky odvezly šest těžce zraněných lidí do nemocnice. Dalších několik hodin se pak záchranáři pokoušeli vyprostit strojvedoucího, který spolu se dvěma stavebními dělníky při nehodě zemřel.



13. 04. 2012 Od trati záhadně zmizelo dvacet tun kolejnic (Znojmo)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/zlodej-ukradl-dvacet-tun-kolejnic-dl6-brno-zpravy.aspx?c=A120413_134956_brno-zpravy_dmk)

Nejen policisté, ale i železničáři si lámou hlavy nad tím, jakým způsobem ukradli zloději z pozemku u zahrádkářské kolonie u Znojma šestnáct kolejnic. Každá měří pětadvacet metrů a váží přes tunu. Na krádež přišel majitel, Správa dopravní cesty Brno, až po Velikonocích. "Kolejnice vedle trati ze Znojma do Šatova ležely od začátku dubna," uvedla policejní mluvčí Lenka Drahokoupilová. Podle prvních výsledků vyšetřování nejprve zloději odstranili zámek ze vstupní brány. "Pak pravděpodobně zjistili, že z druhé strany je pozemek volně přístupný. A právě tudy postupně odcizili šestnáct kolejnic," popsala mluvčí. Kolejnice měří dvacet pět metrů a váží 1 250 kilogramů. "Zatím neznámý pachatel se zde zmocnil dvaceti tun kovu. Majiteli tím způsobil škodu sto čtyřicet tisíc korun," spočítala Drahokoupilová. Pachateli krádeže hrozí podle trestního zákoníku odnětí svobody na jeden rok až pět let. "Jakým způsobem nebo za pomoci jaké mechanizace koleje zmizely, nyní zjišťujeme," doplnila mluvčí.

13. 04. 2012 Příjezdy a odjezdy vlaků online přímo na webu SŽDC

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

Okamžitá a přesná informovanost cestující veřejnosti o vlakových spojích je hlavním motivem k realizaci a spuštění nové webové aplikace zobrazující aktuální stav příjezdů a odjezdů vlaků v jednotlivých železničních stanicích přímo na webových stránkách SŽDC. Projekt online zobrazení staničních informačních tabulí (SIT) je od 15:00 nyní aktuálně přístupný z titulní strany www.szdc.cz nebo na adrese: <http://provoz.szdc.cz/Tabule/default.aspx>.

K realizaci projektu přispěly četné požadavky cestující veřejnosti na poskytování dat o odjezdech a příjezdech vlaků od všech dopravců působících na síti SŽDC v rámci České republiky, tedy nezávisle a objektivně. Inspirací pro nás byla veřejně přístupná data odletů a příletů letadel z letiště Praha Ruzyně. Příprava dat a spojujících aplikací začala v lednu tohoto roku. Data ve spuštěné aplikaci mají jednotnou grafiku na rozdíl od zobrazení v různých stanicích z důvodu různorodosti provozovatelů informačních systémů v jednotlivých stanicích. Každý dodavatel dat má jiný typ zobrazovacích jednotek, rozdílnou grafickou podobu a rozsah poskytovaných informací. Důvodem pro sjednocení webové aplikace je především přehlednost pro cestující veřejnost. Připravujeme další rozšíření systému, například řazení vlaku, jeho aktuální polohu, jména dopravců, případně další doplňkové informace. Do budoucna počítáme také s napojením systému například na aplikaci IDOS nebo implementaci do prostředí mobilních softwarových aplikací.

13. 04. 2012 Generální opravy osmi železničních mostů měni Plzeň

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/generalni-opravy-zeleznicnich-mostu-meni-plzen-podivejte-se-p5u-plzen-zpravy.aspx?c=A120413_173123_plzen-zpravy_sor)

V Plzni pokračuje největší železniční přestavba za poslední čtvrtstoletí. Při modernizaci železničního průjezdu metropolí ve směru Praha – Cheb za téměř miliardu korun čeká generální oprava celkem osm mostů. Práce za 942 milionů, které z větší části zaplatí Unie, mají skončit příští rok v říjnu. "Rekonstrukce mostů bude kompletní včetně pilířů," říká vedoucí stavby Martin Kraus ze Správy železniční dopravní cesty. Na viaduktu přes Radbuzu už dělníci dokončují přípravné práce před sundáváním ocelové konstrukce. "Zhruba za týden ji začnou vysouvat nad Denisovo nábřeží a postupně odřezávat," popisuje Kraus. Nový železniční most se přes řeku bude klenout do konce roku. Moderní viadukt vyrostě i přes Prokopovu ulici. Kvůli demolici původního, více než sto let starého mostu, tudy až na výjimky do konce června neprojedou řidiči ani vozy MHD. Příští rok tam budou uzavírky pokračovat. "Čeká nás ještě rekonstrukce klatovské koleje a třetí, která je nejbližší k centru," vysvětluje Martin Kraus. Se začátkem letošního července se stavební stroje zakousnou i do nedalekého podchodu pro pěší.



Práce pokračují také na Jižním předměstí

Z výpravní budovy dočasně zmizely přístřešky. "Zpět se vrátí jakmile dokončíme jejich repasování," slibuje šéf stavby. Současně stavební stroje demolují stará nástupiště a podél Borské ulice vrtají velkopřůměrové pilony, které budou základem opěrné zdi. Díky ní bude možné vybudovat nové nástupiště a v budoucnu i rozšíření Borské ulice o jeden jízdní pruh. Na Vejprnické ulici už zmizely podpěry původního mostu. V nejbližších dnech se rozjede výstavba nových. Stejně jako u viaduktu přes Vejprnický potok se letos postaví mostní konstrukce pouze pod jednou ze dvou kolejí. Druhá polovina mostu přijde na řadu až příští rok.

Příští rok na podzim budou už také prodloužené podchody do budovy hlavního nádraží. Nyní už se rýsují základy schodišť a eskalátorů z Železniční ulice. První cestující tudy projdou do konce roku. Letos také začne přestavba podchodu směrem k Hamburku. "Skončíme na úrovni prvního nástupiště," doplňuje Kraus. Příští rok stroje prorazí průchod až do Šumavské ulice. Pro veřejnost se spojnice mezi centrem, Petrohrady a Slovany otevře v říjnu 2013. "Pro pěší to bude jediná možná cesta až se budou přestavovat viadukty u hlavního nádraží," dodává Martin Kraus.

14. 04. 2012 Řecká železnice na prodej. Rusko ji chce se vším všudy

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropska-unie/clanek.phtml?id=741051>)

Řecká vláda privatizuje státní podniky, aby získala peníze do rozpočtu. Snížení dluhu a udržení země v eurozóně je teď prioritou. Řecká ekonomika je v recesi. Vláda dostala letos od Evropské unie a Mezinárodního měnového fondu druhý záchraný balík v sumě 130 miliard eur. Na prodej je tak i řecká železnice. Jak státní dopravce Trainose, tak i společnost OSE, která spravuje koleje, nádraží a další příslušenství.

Trainose loni vykázala ztrátu 33 milionů eur. Zrušila provoz na několika tratích a neexistuje už ani mezinárodní vlakové spojení. Z Atén se už do Istanbulu nebo Sofie po kolejích nelze dostat. Dva a půl tisíce Řeků přišlo o práci na železnici a patří tak mezi 21 procent obyvatel, kteří jsou

momentálně bez zaměstnání. Prodej železnice by měl přinést do státní pokladny přes devatenáct miliard eur. Zájemci o koupi jsou podle zpráv z Atén zatím tři.

Ruské dráhy, které nabízejí převzít celou železnici se vším všudy. Tedy koleje, nádraží i osobní a nákladní dopravu. Delegation z Moskvy už v Aténách vyjednávala. "Jsme v neustálém kontaktu, ale ještě je brzy hovořit o dohodě a naší účasti na privatizaci," řekl agentuře Reuters ředitel Ruských drah Vladimir Jakunin. Zájem má i francouzská firma SNCF a rumunský dopravce Grup Feroviar Roman (GFR). Rumunská společnost už působí v několika dalších balkánských zemích, ale v Řecku zřejmě usiluje jen o kontrolu nákladní přepravy.

Řecko má ve srovnání s jinými evropskými zeměmi železniční síť řídkou. Jen 2 500 kilometrů kolejí. Tradice ale sahá až do roku 1869, kdy byla otevřena první trasa. Hlavní pětisetkilometrový koridor mezi Aténami a Soluní je v provozu od roku 1918. Mezi velké státními podniky, které čeká privatizace, jsou také rafinerie Hellenic Petroleum, sázková společnost OPAP či aténské mezinárodní letiště.

15. 04. 2012 Bohdíkovem už jezdí vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/172266-bohdikovem-uz-jezdi-vlaky/>)

Provoz na železnici v Bohdíkově se podařilo obnovit už dnes. Vlaky jezdí po trati poškozené páteční nehodou od 13 hodin. Informoval o tom mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Železniční trať byla neprůjezdná v úseku Ruda nad Moravou – Hanušovice, vlaky nahrazovala autobusová doprava. "Vlaky zde opět začnou jezdit. Jako první tudy sníženou rychlostí 10 kilometrů za hodinu projede osobní vlak, který vyjíždí ve 13:35 z Rudy nad Moravou do Hanušovic," řekla mluvčí Českých drah (ČD) Radka Pistoriusová. Podle Halla by se v případě, že bude vše v pořádku, mělo v úseku během příštího týdne opět začít jezdit běžnou traťovou rychlostí 65 kilometrů za hodinu.



SŽDC ještě v sobotu odhadovala, že vlaky Bohdíkovem začnou jezdit až od pondělka. Práce se však podařilo urychlit. "Vše záleželo na odboru životního prostředí v Šumperku, který určoval rozsah naftou kontaminované zeminy. Nakonec bagrování nebylo rozsáhlé, většina nafty totiž otekla po povrchu do řeky. Práce urychlil i fakt, že blízká mostní konstrukce nebyla poškozena, jen asi o 20 centimetrů vychýlena. Hasiči ji vrátili na ložiska," popsal Halla. Již v sobotu se podařilo speciálním jeřábem vyprostit a odtáhnout vykolejenou lokomotivu.

Nehoda se stala v pátek ráno na železničním přejezdu se světelnou výstražnou signalizací, která v době srážky fungovala. Po střetu kamionu s nákladním vlakem vykolejila lokomotiva a z její proražené nádrže uniklo 2 000 litrů nafty. Při nehodě utrpěl těžké zranění spolujezdec řidiče nákladního vozu, ostatní účastníci vyvázli bez zranění. Škodu na vlaku a nákladním autu odborníci vyčíslili na čtyři miliony korun. Náklady na odtažení lokomotivy, opravu trati i mostní konstrukce se odhadují na dva miliony. Pravděpodobnou příčinu nehody vidí Drážní inspekce v tom, že řidič automobilu nerespektoval výstražné znamení na přejezdu.

16. 04. 2012 První polské vlaky pro České dráhy jsou hotové. Vyjedou na podzim (Link)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-dostanou-polske-vlaky-na-podzim-fzd/eko-doprava.aspx?c=A120416_114149_eko-doprava_spi)

České dráhy zařadí během letošního roku poprvé v historii do své flotily polské motorové vozy. Po vizualizacích se na internetu objevily jejich první fotky z výroby. Od slibovaného vzhledu se mírně liší, především barevně. Polská společnost Pesa Bydgoszcz má už první soupravy hotové, během příštích týdnů by se měly objevit na testovacím okruhu ve Velimi. V železničních diskusních fórech už vlak získává první přezdívku: žralok. "Předpokládáme, že první vozidla by měla být předávána v průběhu podzimu," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Pesa už má na okruhu ve Velimi zamlouvanou druhou polovinu května na testování své soupravy nazvané Link.



Dráhy si u Pesy objednaly celkem 31 jednotek, nasadí je hlavně na provoz v Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém a Zlínském kraji a zaplatí za ně necelé dvě miliardy korun. Nákup je financován částečně z evropských peněz. Všechny nové vlaky musí být dodány do ledna 2014. Každá jednotka má 120 míst k sezení, vozidlo je částečně nízkopodlažní. V Česku půjde v krátké době o druhé nové polské vlaky pro tuzemské dopravce. Jednotky Stadler Flirt pro Leo Express vyrábí švýcarská společnost ve svém polském závodě v Siedlících.



18. 04. 2012 Leo Express přetáhl Jančurovi dalšího manažera

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-pretahl-jancurovi-dalsiho-manazera-760701>)

Vlaková společnost Leo Express podnikatele Leoše Novotného přetáhla už druhého vrcholového manažera konkurenčnímu RegioJetu majitele Radima Jančury. Dres od května změní Petr Prchal, provozní ředitel RegioJetu. Kráčí tak ve stopách svého předchůdce Jana Paroubka, který Jančurův tým opustil na podzim a stal se provozním ředitelem Leo Expressu. Právě Paroubek bývalého přednostu rakovnického depa ČD Prchala do RegioJetu přivedl. „Petr Prchal se rozhodl odejít z osobních důvodů, rozcházíme se v dobrém. Na jeho pozici už máme vyhlášeno výběrové řízení, zájemců je dost,“ řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

Slova o přátelském rozchodu padala i na podzim u Paroubka. Jak ale tehdy uvedl server iDnes.cz, o úplnou idylku zřejmě nešlo. „Měl plné zuby nesystémových zásahů vedení a špatného systému řízení,“ řekl serveru nejmenovaný zdroj. Podobné spekulace se rojí i kolem Prchalova odchodu. Přestup potvrdil i Petr Kopáček z Leo Expressu. Podle něj bude Prchal zastávat post vedoucího provozu a bude přímým Parobkovým podřízeným.

RegioJet se v září stal první soukromou společností, která v tuzemsku vypravila vlastní dálkové vlaky. Žluté soupravy konkurují Českým drahám na trase Praha – Ostrava – Havířov. Na stejnou trať hodlá v prosinci vypustit své nové vlakové jednotky od společnosti Stadler i Leo Express. Firma do budoucna počítá s rozšířením provozu i na další tratě. Obě privátní společnosti mají rovněž zájem o provozování dotovaných rychlíků za peníze ministerstva dopravy.

19. 04. 2012 ČD Cargo hodlá jezdit v Maďarsku a Rakousku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-hodla-jezdit-v-madarsku-a-rakousku-760871>)

Nákladní železniční firma ČD Cargo upnula po Slovensku a Polsku pozornost na jih. Jako samostatný dopravce chce začít působit v Maďarsku a Rakousku, v obou zemích proto požádala o příslušnou licenci. „Je to především reakce na aktivity Rakouských drah, které také rozšiřují svůj záběr v Maďarsku,“ uvedl mluvčí ČD Carga Jakub Ptačinský. Expanzi na maďarský trh řídí slovenské generální zastoupení firmy, držitelem licence ale bude česká matka. Naopak v Rakousku o licenci žádá cargo prostřednictvím své dceřiné společnosti ve Vídni. „Díky získaným oprávněním odpadne nutnost realizovat obchody přes jiný subjekt, což snižuje cenu pro zákazníka,“ doplnil Ptačinský. Po maďarských a rakouských kolejích se tak budou moci prohánět lokomotivy v českých barvách. Do budoucna ČD Cargo plánuje přejmenování svých středoevropských generálních zastoupení tak, aby byla více vidět obchodní značka. Objevit by se tak mohlo například ČD Cargo Slovakia, ČD Cargo Austria a podobně.

Nejdále se svými plány na středoevropskou expanzi je české cargo v Polsku. Jeho dceřiná společnost Koleje Czeskie tam po dlouhých peripetiích získala loni plnohodnotnou licenci pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu. „Jdeme tam primárně za obchodem. Jezdíme ze Slovenska do Polska a zákazník samozřejmě preferuje, když celou zakázku odpracuje pouze jeden subjekt,“ řekl mluvčí. Splnění všech polských podmínek trvalo české firmě dva a půl roku. Loni Koleje Czeskie přepravily milion tun zboží, letos by to měl být trojnásobek. V přepravách převažuje uhlí a pohonné hmoty. Podle Ptačinského vlastní podnikání v Polsku nijak nenarušuje plány na odkup polského PKP Cargo. Stejně tak trvá zájem české firmy o slovenské cargo.

Pokud dopravce nemá příslušnou místní licenci, neznamená to, že vůbec nefunguje v cizině. V takových případech se jezdí takzvaně na důvěru, tedy na licenci partnerského dopravce, který vlaky tahá. Podobný systém má ČD Cargo nastavený v Německu, kde o vlastní licenci žádat nechce.

Nejdále je české cargo se svými plány na střeoevropskou expanzi v Polsku. Jeho dcera Koleje Czeskie tam loni získala licenci pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu.

19. 04. 2012 Jančura prodloužil vlaky do Ostravy a startuje další cenovou válku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/praha-ostrava-regiojet-zlevni-spoje-a-bude-mit-vice-vagonu-png-/ekonomika.aspx?c=A120418_190129_ekonomika_brd)

Kdo cestuje vlakem se společností RegioJet Radima Jančury mezi Prahou a Ostravou, může se těšit na další zlevnění. Tedy pokud si koupí kreditovou jízdenku. Ta bude od příštího týdne stát 210 korun, tedy o 20 méně než u Českých drah. "Navýšili jsme zhruba o čtvrtinu kapacitu našich vlaků," vysvětluje zlevnění mluvčí Aleš Ondrůj. U RegioJetu končí krátké třívozové vlaky, každý spoj teď bude mít čtyři až pět vagonů.

Měl by tak skončit problém, kdy některé spoje jsou vyprodané i několik týdnů dopředu. RegioJet dosud nabízel nejlevnější plné jízdné za 230 korun, ale to nebylo prakticky vůbec v nabídce. Dráhy mají nejlevnější lístek za 230 korun. RegioJet navíc slibuje akční jízdné mezi Ostravou a Žilinou, kde dosud vlaky nejezdí příliš obsazené. Od pondělí má zlepšit i internetové připojení ve svých vlcích kombinací pokrytí od více operátorů najednou.

Firma však musí řešit jiný problém: od žlutých vlaků po půl roce opět odchází provozní ředitel a opět ke konkurenčnímu Leo Expressu. Navíc stále jezdí jen sedm párů spojů, i když jich má v jízdním řádě rezervováno devět. Novým ceníkem chce RegioJet zacílit hlavně na klienty Českých drah, kteří jezdí vlaky Euro- a InterCity a Expres. Dráhy zatím neoznámily, zda nějak budou na nový ceník konkurence reagovat. Kvůli předchozímu zlevnění už dráhy vyšetřuje antimonopolní úřad.

19. 04. 2012 Člen představenstva Českých drah Jiří Kolář se stal šéfem SŽDC

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/172809-clen-predstavenstva-ceskych-drah-jiri-kolar-se-stal-sefem-szdc/>)

Generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) se stal současný člen představenstva Českých drah Jiří Kolář. Sdělil to dnes Adolf Jílek, předseda správní rady SŽDC, která Koláře zvolila. Nový ředitel nahradí ve funkci Pavla Habarta, který byl řízením organizace pouze pověřen. Chybí mu totiž dostatečně dlouhá praxe v řízení železniční dopravy. "Pan Kolář přesvědčil všechny členy rady," uvedl Jílek s tím, že všech pět kandidátů, kteří postoupili do užšího výběru, prokázalo kvalitu. Tito uchazeči dnes představili správní radě svoji vizi rozvoje SŽDC.

O post generálního ředitele se utkalo celkem 21 kandidátů. Čtyři správní rada vyřadila v průběhu března kvůli nedostatkům v žádostech. Podle Jílka například nedokázali dostatečně doložit vzdělání nebo délku praxe. Uchazeč musel mít ukončené vysokoškolské vzdělání ekonomického, dopravního, technického či právního zaměření, tříletou praxi při řízení provozu drah, minimálně pětileté manažerské zkušenosti a zkušenosti se zadáváním veřejných zakázek.

SŽDC musí lépe komunikovat a využívat evropské dotace

Kolář hodlá společnost více orientovat na zákazníky. Podle něj musí správa daleko více komunikovat jak s dopravci, tak s objednateli dopravy, kterými jsou regiony, města a ministerstvo dopravy. "Komunikace tady chyběla a je potřeba proto, aby SŽDC jako majitel a správce infrastruktury věděl, co a kde má stavět," doplnil Kolář. Další z Kolářových priorit je důsledné čerpání evropských peněz. Dopravní operační program se v nynějším programovacím období podle Koláře nečerpá v plné míře. Rovněž se hodlá zaměřit na přípravu projektů v dalším evropském dotačním období 2014 až 2020. SŽDC vznikla oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železniční síť. Působí také jako investor do výstavby tratí. Správa zaměstnává 18 tisíc lidí.

19. 04. 2012 Konec starého karlovarského nádraží: ČD mají stavební povolení na nové

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/172838-konec-stareho-karlovarskeho-nadrazi-cd-maji-stavebni-povoleni-na-nove/>)

Náhradě staré nádražní budovy horního karlovarského nádraží už nestojí nic v cestě. České dráhy, kterým objekt patří, získaly stavební povolení na výstavbu nového nádraží. Nyní připravují výběrové

řízení na dodavatele s tím, že by práce měly začít ještě letos. Původního úmyslu letos stavbu i dokončit už se však dráhy vzdaly kvůli zdržení při přípravě dokumentace a některým průzkumům před stavebním řízením. Cena rekonstrukce karlovarského nádraží, které leží na hlavní dvoukolejné trase z Ústí nad Labem do Chebu, dosáhne podle původních odhadů 46,5 milionu korun. Náklady se však ještě mohou změnit, konečné číslo bude známo až po dokončení tendru na dodavatele. České dráhy však nebudou muset zaplatit celou stavbu samy. Součástí rekonstrukce nádraží bude i úprava okolí a stavba lávky pro pěší přes koleje na sídliště Růžový vrch. Tyto náklady však zaplatí město včetně přípravy projektu.



Rekonstrukce budovy železniční stanice Karlovy Vary začne s mnohaletým zpožděním. V roce 2004 uzavřely ČD smlouvu s firmou Grandi Stazioni, která měla nádraží zrekonstruovat a následně dostat do dlouhodobého pronájmu, podobně jako tomu bylo s mariánskolázeňským nádražím nebo hlavním nádražím v Praze. Firma však rekonstrukci nezačala a v roce 2010 smlouvu vypověděla, když zjistila, že je karlovarské nádraží v obzvlášť špatném stavu a bude nutné znovu ho postavit. ČD se poté projektu ujaly. Navržená dvoupatrová budova tvarem připomíná ledvinu a zahrnuje také prosklenou dvoranu. V horním patře, odkud bude vstup na nástupiště, bude ČD centrum. Budova nabídne také prostory pro komerční služby.

20. 04. 2012 V Itálii zahájil provoz soukromý dopravce rychlovlaků NTV

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-italii-zahajil-provoz-soukromy-dopravce-rychlovlaku-ntv/784762>)

V Itálii dnes zahájil provoz soukromý dopravce rychlovlaků NTV. Na 200kilometrové trati mezi Římem a Neapolí svezl zástupce médií vlak pod názvem Italo zhruba za hodinu, informovala agentura AFP. Vlak vyrazil z Říma za hustého deště v 11:57 SELČ a dorazil do Neapole v 13:05 SELČ. "Italo přijíždí, nastává konkurence," hlásala z reproduktorů uvnitř vagonů NTV, podle níž "konkurence přinese opravdové výhody všem, kteří cestují". Soutěžit o přejezd pasažérů se státní železniční společnosti Trenitalia chce NTV především kvalitou služeb, protože nejvyšší stanovené rychlosti kolem 200 kilometrů v hodině už státní dráhy zvládají také. Cílem NTV, kterou založila skupina podnikatelů kolem Luky Cordera di Montezemola, bývalého šéfa Fiatu a současného ředitele Ferrari, je zajišťovat svými 25 soupravami spojení mezi všemi velkými italskými městy. Kromě Říma a Neapole to jsou Milán, Benátky, Boloňa nebo Turín. Vlaky pro NTV, v níž drží 20 procent akcií francouzské dráhy SNCF, vyrobil francouzský koncern Alstom.



21. 04. 2012 V Amsterdamu se srazily dva vlaky, zraněno bylo 125 cestujících

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-amsterdamu-se-srazily-vlaky-dkn-zahranicni.aspx?c=A120421_200633_zahranicni_ip1)

V Amsterdamu se srazil osobní vlak s rychlíkem. 125 lidí bylo zraněno, hlásí nizozemská televizní stanice AT5 s tím, že poranění asi padesáti lidí jsou vážná. Záchranářům se již podařilo vyprostit všechny zraněné pasažéry. Mluvčí místní policie Ed Kraszewski potvrdil, že i přes malé škody na vnějším plášti vlaku se jednalo o těžkou nehodu. "Většina cestujících byla po nárazu vymrštnuta ze svých sedadel a narazila do okolního vybavení jednotlivých vagonů," uvedl Kraszewski. "Uslyšela jsem obrovskou ránu. Vyběhla jsem ven a uviděla panikařící lidi," uvedla očitá svědkyně nehody pro agenturu Reuters a dodala, že místo havárie bylo během několika minut v obležení záchranářů. Na místě nehody zasahoval také vrtulník, který těžce zraněné transportoval do okolních nemocnic. Podle vyjádření policie nejsou informace o tom, že by během nehody někdo přišel o život. Krátce po havárii zveřejnila nizozemská televizní stanice AT5 na svých webových stránkách snímky z místa nehody, které potvrzují, že se oba vlaky srazily čelně. Obě soupravy ale zůstaly na kolejích a nejsou na nich patrné velké škody. Příčiny nehody zatím nejsou známy. Nehoda se stala mezi stanicemi Amsterdam-Sloterdijk a hlavním nádražím v metropoli. Osobní vlak směřoval do Amsterdamu z města Uitgeest. Rychlík jel z Den Helderu do Nijmegen. Kvůli havárii bylo přerušeno železniční spojení na západě Amsterdamu, nejezdí proto ani vlaky z hlavního nádraží na letiště Schiphol. Drážní úřady odhadují, že havarované vlaky se podaří z místa nehody odtáhnout během nočních hodin.



22. 04. 2012 Polipenskou železnici kraj asi přetrasuje, aby nikomu nevadila

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/173163-polipenskou-zeleznici-kraj-asi-pretrasuje-aby-nikomu-nevadila/>)

Plánovaná polipenská železniční trať do Černé v Pošumaví – jedna z prvních docela nových drah, která v Česku v tomto století může vzniknout – možná povede jinudy, než kraj dosud zamýšlel. Projekt v Černé v Pošumaví narazil na velký odpor, nikoli však kvůli samotné myšlence nové trati, ale kvůli jejímu trasování. Lidé by podle původního návrhu přišli o pozemky a budovy na nich. Na posledním jednání však Jihočeský kraj slíbil, že dráhu přetrasuje tak, aby se sporným pozemkům vyhnula. Jedna z prvních železničních tratí 21. století – ještě dříve než ona může vzniknout například dráha k mošnovskému letišti – by měla propojit dvě stávající dráhy, historickou elektrickou trať Rybník – Lipno nad Vltavou a trať z Českých Budějovic přes Český Krumlov a Horní Planou do Černého Kříže.

Plánovaná trasa po břehu přehradní nádrže se však nelíbí některým místním obyvatelům. Už teď jim dvouseťmetrový pás komplikuje život. Protože je v krajském územním plánu, nelze ve vymezeném koridoru vydávat žádná stavební povolení. Především se však lidé bojí, že se kvůli železnici budou muset vzdát svých pozemků. "Devadesát procent lidí a devadesát pět procent podnikatelů a bezmála sto procent chatařů tu dráhu vůbec nechťejí," řekl proto Vladimír Cnota z Černé v Pošumaví. Současně však zní i opačný hlas. "Obce okolo Lipna dlouhodobě vznik Šumavské dráhy podporují," zdůraznil starosta Lipna nad Vltavou Zdeněk Zídek.

Nespokojení lidé se nyní setkali se zástupci kraje a vymohli si své. Představitelé regionu slíbili, že plánovanou trasu změní. "Vůbec nebráníme obci Černá v Pošumaví, ať si vede přes dráhu tak, jak ona považuje za správné," uvedl hejtman Jiří Zimola. Podle starostky Ireny Pekárkové by tak měla dráha vést podél hlavní silnice z Frymburku. Dohoda o změně trasy však neuspokojila všechny. Není totiž známo, kdy ke změně dojde. Přetrasování plánované železnice přitom odblokuje pozemky, se kterými dnes majitelé nemohou nakládat – a naopak zablokuje jiné. "Čas je pro investory a rozvoj města to nejdůležitější," zdůraznil přitom majitel kempu v Černé Petr Beneš.

23. 04. 2012 Česká republika a Bavorsko podepsalo Memorandum o železniční dopravě

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Memorandum+mezi+CR+a+Bavorskem.htm)

V pondělí 23. dubna se uskutečnilo setkání náměstka Ministerstva dopravy Ivo Vykydala s bavorským ministrem hospodářství, infrastruktury, dopravy a technologie Martinem Zielem. V Královském sále hlavního nádraží v Hofu podepsali Memorandum o železniční dopravě mezi Svobodným státem Bavorsko a Českou republikou. Společným cílem bude vytvoření konkurenceschopné nabídky pro kyvadlovou a turistickou dopravu, zlepšení železničního napojení příhraničního prostoru, zvýšení kvality příhraniční železniční infrastruktury systematickou údržbou a obnovou, zlepšení přeshraničního železničního spojení tří mezinárodních letišť v Mnichově, Praze a Norimberku a zvýšení kapacity pro rostoucí intenzitu nákladní dopravy.

Memorandum se konkrétně týká i renovace železniční tratě Aš – Selb, která již v historii hrála velkou úlohu ve vzájemných susedských vztazích mezi Českou republikou a Bavorskem. „Jsem upřímně rád, že se tak opět stane. Nově renovovaná přeshraniční trať znovu přispěje k propojení našich zemí a stane se také vyjádřením našich přátelských vztahů,“ uvedl k příležitosti slavnostního podpisu memoranda Ivo Vykydal, náměstek Ministerstva dopravy. Pro Ministerstvo dopravy je rovněž důležité, aby přeshraniční železniční infrastruktura představovala nejen jistotu pravidelné, rychlé a komfortní dopravy pro obyvatele přilehlých regionů, ale i výhody pro podnikatele a jejich cesty za obchodem.

Do budoucna se proto kromě zlepšení regionálních spojení zaměří ministerstvo na zkvalitnění rychlé dálkové železniční dopravy mezi Prahou a Mnichovem a Prahou a Norimberkem. „Společným cílem je například zrychlení železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem na přibližně 3 hodiny,“ uvedl náměstek Vykydal, který v souvislosti s memorandem připomněl zásadní význam a přínos společné Česko – bavorské skupiny pro příhraniční dopravu a Česko – bavorské mezivládní pracovní skupiny pro příhraniční spolupráci. Podle Memoranda je také potřeba řešit elektrifikaci úseku mezi Chebem a Marktredwitzem.

Obsah Memoranda naleznete na <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6FBD77E1-44F1-4589-95D9-B8215980A4F7/0/120423Memorandum.pdf>.

23. 04. 2012 Trať z Prahy do Berouna se opraví, mohly by vzniknout i nové zastávky

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/trat-z-prahy-do-berouna-bude-opravena-zrejme-vzniknou-i-nove-zastavky-1ef-/praha-zpravy.aspx?c=A120423_1767698_praha-zpravy_ab)

Trať mezi Prahou a Berounem přes Rudnou je ve špatném stavu. Už brzy proto začne její oprava. Nyní tu sice jezdí jen pár motoráků, ale příští rok, kdy se bude opravovat hlavní trať údolím Berounky, tudy budou objíždět i rychlíky. Trať podél Berounky je vůbec v nejhorším stavu ze všech středočeských tratí. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už zpracovává studii, ze které vyplyne, co vše bude potřeba opravit a kolik to bude stát. Mimo jiné se počítá s tím, že se prověří nosnost mostů a vymění pražce. "Bude se muset změnit technologie zabezpečení, aby se mohla zvýšit v určitých úsecích rychlost a tím se zvýšila kapacita tratě. Potřebujeme, aby tudy mohlo jezdit víc vlaků za sebou," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Modernizaci tratě přes Rudnou si vlastně vyžádala oprava tratě z Prahy-Smíchova do Berouna, která začne v roce 2013. Objevil se totiž problém – most v Mokropsech. Opravit půjde, ale během rekonstrukce budou muset vlaky jezdit právě přes Rudnou. Některé obce podél trasy tak mají naději, že u nich vzniknou nové zastávky. Například v Jinočanech, kde žádná není. "Nejbližší je ve Zbuzanech, což jsou asi dva kilometry, a pak v Rudné. Zastávku už máme v územním plánu, ale nevíme, jak to dopadne," řekla starostka Jinočan Miluše Čančíková. O nových zastávkách se začalo mluvit asi před deseti lety a přišli s tím starostové. Tehdy byl stavební boom a potřeba zastávek byla veliká. Vzniknout by měly v Rudné, Chýni a Hostivici. Spolupracuje na tom i Středočeský kraj. "Kraj byl vstřícný, slíbil pomoc. Mysleli jsme, že se to bude schvalovat na březnovém jednání zastupitelstva, ale bylo to z programu staženo a nevíme důvod," uvedla Věra Kovářová, bývalá starostka Chýně a současná krajská zastupitelka.

S novými zastávkami pomůže kraj?

Podle původní myšlenky měly zastávky vzniknout vždy u satelitních městeček a kraj měl na tento projekt dát asi 10 milionů korun. "Autobusy jezdí plné, obyvatel přibývá i přesto, že se už tolik nestaví. Je škoda, že z toho kraj nyní vycouval, přitom by se nemusely dělat všechny zastávky, takže by šlo třeba o pět milionů korun," poznamenala Kovářová. Podle mluvčí středočeského hejtmantví Berill Maschekové ale kraj nic nepozastavil. "Ještě pokračují jednání s Českými drahami, je to dlouhodobější proces. Až poté půjde tento bod do zastupitelstva," ubezpečila Mascheková.

Rekonstrukce tratí

Úsek Praha – Rudná – Beroun

- Začátek: červen 2012

- Dokončení: do 2013

- Náklady: 302 mil. Kč

Úsek Praha – Beroun

- Začátek: rok 2013

- Dokončení: rok 2016

Opravy zahrnují výměny kolejí, úpravy kolejišť v obcích, nové podchody a infosystém. Lidem se cesta z Berouna do Prahy zkrátí ze 44 minut na 35 minut. Na trati je nyní devět mechanických přejezdů, které budou automatizované. Pozn.: termíny jsou předpokládány.

24. 04. 2012 Zchátralý železniční most v Táboře nahradí nový, na trati budou výluky

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/zchatraly-zeleznicni-most-v-tabore-nahradi-novy-na-trati-budou-vyluky-1z7-/budejovice-zpravy.aspx?c=A120424_085243_budejovice-zpravy_sor)

Budějovickou ulici v Táboře překlene nový železniční most za 17,5 milionu korun, který nahradí dosavadní dosluhující konstrukci. Cestující na trati Tábor - Bechyně proto čeká od 2. května do 26. června výluka a řidiče až do srpna občasná objížďky. Součástí stavby je také přeložka parovodu. "Nynější most je v havarijním stavu. Při rekonstrukci bude odstraněn současný most s ocelovou nýtovanou konstrukcí o rozpětí 15,3 metru a postaven nový most o jednom poli a rozpětí 21 metrů. Nosnou konstrukci bude mít ocelovou, svařovanou s dolní mostovkou," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel



Halla. Díky většímu rozpětí budou řidiči moci pod mostem projíždět pohodlněji. Součástí stavby je i rekonstrukce železničního svršku v délce 270 metrů včetně souvisejících úprav kolejí, trakčního vedení, přeložky kabelů vedoucích po mostě a pod ním, ale také přeložka parovodu a vybudování nové kanalizační přípojky pro odvodnění stavby. Přeložku parovodu provede Teplárna Tábor nejspíše počátkem července. Pod mostem bude možné i během prací procházet, a to buď po jedné či druhé straně ulice. "Pro co nejmenší dopady uzavírek bude demontáž stávající mostní konstrukce i vkládání nového mostu prováděna vždy v nočních hodinách, kdy je provoz minimální," vysvětlil Halla.

24. 04. 2012 V březnu jelo 95 % vlaků Českých drah včas

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13277/>)

České dráhy v březnu vypravily 213 855 spojů, z toho jelo včas 95 % vlaků. Do 15 minut se zdržela jen 4 % spojů a jen necelé jedno procento vlaků mělo zpoždění vyšší než 15 minut. Tradičně nejspolehlivější jsou spoje SC Pendolino, které však mají pro plnění svého jízdního řádu nejnáročnější podmínky kvůli velmi vysoké rychlosti, krátkým cestovním časům a jízdě po nejvytíženějších tratích v Česku. Přesnost spojů SC Pendolino byla v březnu 97,3 %. Druhou nejspolehlivější skupinou spojů jsou osobní vlaky s přesností 96,5 %. Přesnost spojů EuroCity byla 82 %. Jejich přesnost je ovlivněna dlouhou trasou napříč Evropou, nezřídka až kolem jednoho tisíce kilometrů, a nižší přesností železnice v řadě ostatních evropských států, kterými projíždějí.

Nejčastější příčinou zpoždění vlaků jsou tradičně tzv. zásahy vyšší moci. To jsou např. tragické události při usmrcení osob nezákonně se pohybujících v kolejišti nebo nehody na železničních přejezdech atp. Na zdržení vlaků se podílely ve 34,4 %. Ve 14 % případů se zpoždění vlaků podílelo například křižování vlaků na jednokolejných tratích (v ČR je 80 % tratí jednokolejných, a to včetně nejdůležitějších transevropských koridorů, to je podstatně více oproti ostatním evropským státům, např. v Rakousku je podíl jednokolejných tratí jen kolem 65 % a v Německu je jich dokonce méně než polovina ze všech tratí), ve 13 % případů se na zpoždění podílelo čekání na přípoj, aby byly zachovány přestupní vazby a cestující nemuseli dlouho čekat na další návazný spoj, a v 9 % případů vzniklo zpoždění prodloužením pobytu vlaku ve stanici z důvodu delšího výstupu nebo nástupu cestujících. Přesnost spojů Českých drah je tak plně srovnatelná i s vyspělými západoevropskými státy.

24. 04. 2012 Anonym zastavil mezinárodní rychlík. Je to kvůli vládě, napsal v dopise

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/bomba-v-rychliku-v-benesove-dfp-/praha-zpravy.aspx?c=A120424_135608_praha-zpravy_cen)

Cestující z mezinárodního rychlíku F. A. Gerstner vyhnala v Benešově policie. Anonym pohrozil v ručně psaném dopise, že je ve vlaku bomba. Na čas tak zastavil dopravu na trati z Prahy na České Budějovice. Pyrotechnik výbušninu nenašel, ale cestující na další cestě pro jistotu doprovází policie. Dopis s výhrůžkou konkrétnímu vlaku byl doručen na nádraží v Příbrami. Neznámý pisatel ho podepsal slovy: "S pozdravem studenti, je to kvůli vládě". Autora teď hledá policie. Rychlík číslo 203 F. A. Gerstner vyjžděl v 11:16 z Prahy a mířil do rakouského Lince. Před polednem ale musel v Benešově zastavit. Na devadesát cestujících, včetně mnoha cizinců, muselo opustit soupravu a vyklizeno bylo na čas i nádraží. Vlak byl po vyprázdnění odtážen na vedlejší kolej asi dva kilometry od nádraží. Na místo dorazila policie včetně pyrotechniků, dvojici psů speciálně vycvičených na hledání výbušnin přivezl vrtulník. "Žádnou jsme ale ve vlaku nenašli," řekla mluvčí benešovské policie Zuzana Stránská. "Provoz na trati byl kvůli události přerušen přibližně na půl hodiny. Samotný vlak nabere hodinové zpoždění," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Cestující nepokračovali sami. Doprovázejí je policisté z Benešova, které v Táboře vystřídají kolegové, a dozor tak bude zajištěn po celou cestu.

24. 04. 2012 Regionální tratě v Krušnohoří mají šanci na záchranu, chce je Arriva

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/regionalni-trate-v-krusnohori-maji-sanci-na-zachranu-chce-je-arriva-1fg-/usti-zpravy.aspx?c=A120424_1768590_usti-zpravy_alh)

Dvě železniční tratě v Ústeckém kraji, takzvaná Kozí dráha z Děčína do Oldřichova a trať z Mostu do krušnohorské Moldavy, mají šanci na záchranu. Nyní jedna není v provozu vůbec, po druhé jezdí vlaky jen o víkend. Železniční firma Arriva spadající pod Deutsche Bahn plánuje tratě spojit a obnovit na nich denní provoz. "V Ústeckém kraji jsou možnosti, o něž se zajímáme. Provozovat některé zdejší

tratě se jeví jako zajímavá a smysluplná příležitost. Zatím je ale vše na počátku, teprve začínáme jednat s obcemi a krajem," uvedl Jaroslav Richter z vedení Arriva ČR. Podle informací MF DNES se zástupci firmy sešli minulý týden s představiteli obcí kolem Moldavské dráhy a připravují memorandum o snaze vrátit na tuto trať denní provoz. S ním se obrátí na krajské zastupitele a hejtmanku Janou Vaňhovou. Arriva uvažuje o tom, že by vlaky jezdily na trase Děčín – Oldřichov u Duchcova – Duchcov – Most – Moldava. "Pracujeme na tom. Je to dopravní model, který má smysl. Snažíme se najít cestu, jak tuto myšlenku uskutečnit," potvrdil Richter. Snahu Arrivy provozovat na severu Čech některé regionální železniční tratě vítají starostové obcí, které podél trasy leží. Vidí v tom šanci, jak se pro obyvatele zlepší spojení na cestách do zaměstnání a škol i možnost rozvíjet turistický ruch. "Bylo by výborné, kdyby to dopadlo dobře. Zatím proběhla úvodní schůzka, ale vypadá to velmi zajímavě. Mluvilo se o pěti párech vlaků denně, což by jistě pomohlo dopravu na těchto tratích oživit," říká náměstkyně mosteckého primátora Hana Jeníčková.

Přeprava na tratích se vyplatí, soudí odborník

Šéf české Arrivy Jaroslav Richter je přesvědčený, že jiná než denní doprava nemá pro jakéhokoli případného provozovatele smysl. Měly by ji přitom zajišťovat moderní motorové vlaky vhodné pro tento typ železničních tratí, a pokud vyjdou záměry firmy, mohly by jezdit po Kozí a Moldavské dráze už za rok. "Chceme tuto dopravu provozovat dlouhodobě, pravidelně a intenzivně. Proto je nutné sehnat podporu. Na tom nyní pracujeme," upozornil Richter. Odborník na železniční dopravu Jan Šatava z Jindřichohradeckých úzkokolejek, který stojí třeba za letním provozem takzvané Švestkové dráhy z Mostu do Lovosic, míní, že přeprava na regionálních tratích, o kterých Arriva uvažuje, se musí vyplatit. "Moldavská trať spojuje stotisícovou aglomeraci s turisticky velmi zajímavými Krušnými horami. Kolem Kozí dráhy žije 150 tisíc lidí. To je potenciál, který musí být pro dopravce zajímavý," říká Šatava. Starostové soudí, že místní by vlaky využívali. "Lidé byli zvyklí jezdit denně Moldavákem do práce. Jak spojů ubývalo a přestal jim vyhovovat jízdní řád, protože se nemohli dostat třeba do škol, začali volit jinou dopravu. Pokud by se firmě její záměr podařil, předpokládám, že by se lidé k vlaku vrátili," řekl starosta Dubí Petr Pípal.

25. 04. 2012 Kamion rozboural železniční most, vlaky Litoměřice – Lovosice nejezdily

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/173550-kamion-rozboural-zeleznicni-most-vlaky-litomerice-lovosice-nejezdily/>)

Lokálka z Lovosic do Litoměřic nejezdila. Provoz vlaků byl zastaven kvůli dopravní nehodě. Ta se stala na silnici, která se s dráhou kříží mimoúrovňově. Přesto byla trať poškozena, když kamion narazil do viaduktu. Po poledni byl provoz obnoven. V půl páté ráno narazil kamion do mostu s železniční tratí v Žalhosticích. Zastavil se tak provoz mezi Lovosicemi a Litoměřicemi, omezeno bylo i spojení dále do České Lípy. Podle prvních odhadů měla mimořádná výluka trvat do dvou hodin odpoledne, nakonec vlaky jezdily už po dvanácté hodině. Ačkoli se jedná o vedlejší dráhu, po které jezdí pouze osobní vlaky, je úsek postižený ranní nehodou poměrně frekventovaný. Všechny vlaky v úsecích Lovosice – Litoměřice-horní, popř. Lovosice – Žalhostice byly nahrazeny autobusem. Dva dopolední spoje byly odřeknuty v celém úseku mezi Lovosicemi a Českou Lípou.

25. 04. 2012 RegioJet se na Slovensku zajímá o trať Bratislava – Košice

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-se-na-slovensku-zajima-o-trat-bratislava-kosice-762530>)

Český železniční dopravce RegioJet se na Slovensku zajímá o provozování vlaků IC mezi Bratislavou a Košicemi na východě země. Listu Pravda to řekl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. RegioJet ze skupiny Student Agency od března zajišťuje v zemi pod Tatrami osobní vlakovou dopravu na státem dotované regionální trati ze slovenské metropole do jihoslovenského Komárna. „Když si ekonomicky vyhodnotíme, že z podnikatelského hlediska je pro nás výhodné operovat na trase, vstoupíme na tuto trať. Ten byznys je jednou z priorit. Je to otázka přibližně dvou let,“ uvedl Ondrůj.

Proti zvýšení konkurence v dálkové vlakové dopravě nic nenamítá ani slovenské ministerstvo dopravy. „Železniční dopravní cesta je otevřená všem zájemcům o vstup a kterýkoliv zájemce může provozovat IC přepravu na stejném principu, bez příspěvku za výkony ve veřejném zájmu,“ poznamenal mluvčí ministerstva Martin Kóňa. Na trase Bratislava – Košice provozuje osobní dopravu státní železniční společnost ZSSK, rovněž bez státních dotací. RegioJet už za minulé slovenské vlády projevil zájem o provozování státem dotovaných vlaků na třech dalších regionálních linkách. Podle Pravdy usiluje také o osobní vlakovou dopravu z Bratislavy do Trnavy. O liberalizaci přepravy cestujících na tomto

zhruba 50 kilometrů dlouhém úseku, který je součástí páteřní železniční tratě, stát ale neuvažuje. Na českou železnici vstoupil RegioJet loni v září. Na lince z Prahy do Ostravy konkuruje Českým drahám, nedávno na ní navýšil kapacitu vlaků. Část spojů zajíždí také do severoslovenské Žiliny.

25. 04. 2012 ČD se připravují na holdingovou strukturu

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13285/>)

V současné době se vedení Českých drah připravuje na plánované zavedení holdingové struktury. Představenstvo ČD proto jmenovalo holdingové manažery. Ve všech případech se jedná o zaměstnance v rámci Skupiny ČD, kterým se tímto rozšířily jejich pravomoci. Manažeři jsou od 1. dubna 2012 zodpovědní za přípravu a tvorbu holdingové struktury ve své oblasti působnosti. Ke stejnému datu také vznikla Skupina pro podporu holdingového řízení, která byla zakotvena do stávající organizační struktury Českých drah. Podléhá přímo generálnímu řediteli ČD. Ze stejného důvodu byl zahájen i program Centralizace podpůrných činností, jehož sponzorem je Michal Nebeský, náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku. V holdingové struktuře se počítá s dceřinými společnostmi pro klíčové oblasti, které se soustředí na své hlavní činnosti – osobní dopravu, nákladní dopravu, stanice a servis. Podpůrné činnosti ale budou zajišťovány centrálně. To mimo jiné umožní provádět činnosti efektivněji a standardizovaně.

Navržený provozní model vychází z pravidel obvyklé praxe pro jednotlivé oblasti i pro skupinu společností jako celek. Mezi činnostmi, které mají být vykonávány centrálně, patří například investice, interní audit a řízení rizik. Některé činnosti budou v případném holdingovém uspořádání zajišťovány jednotně – to se týká zejména účetnictví, informatiky, mzdové administrativy, nákupu a řízení lidských zdrojů. Příprava na holding je součástí širší strategie Českých drah pro férový boj s konkurencí na stále se liberalizujícím železničním trhu. Vedení ČD si od výše uvedených kroků slibuje větší využití síly Skupiny ČD, efektivitu a jednotné strategie, a to na domácím i zahraničním trhu.

25. 04. 2012 Starým rychlíkovým vozům zůstane koženka a netěsnící okna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/173582-starym-rychlikovym-vozum-zustane-kozenka-a-netesnici-okna/>)

České dráhy zrušily tendr, kterým hledaly firmu pro revitalizaci stovky starších rychlíkových vozů. Součástí tzv. humanizace mělo být například nové čalounění lavic nebo přetěsnění oken. Nyní však dráhy zjistily, že by rekonstrukce byla příliš nákladná vzhledem k tomu, že by klasické rychlíkové vozy měl čekat už jenom krátký život. Dopravce pro jednotlivé rychlíkové linky totiž chce stát začít hledat prostřednictvím veřejných soutěží, dráhy předpokládají, že k úspěšné účasti v nich budou muset nabídnout nová nebo alespoň důkladně zrekonstruovaná vozidla.

V minulých letech už prošlo revitalizací označovanou dráhami též jako humanizace přes sto rychlíkových vozů, podobné úpravy probíhají také na 32 vagoncích, které dopravce loni zakoupil v Rakousku. Další takové opravy starých vozů by ale byly už dražší než v případě předešlých projektů, uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Především však dráhy zjistily, že by revitalizované vagonce zřejmě téměř neupotřebily. Ministerstvo dopravy totiž začalo vypisovat soutěže na rychlíkové linky. Jako první přišla na řadu sice trasa, kde staré vagonce dnes již nejezdí, přesto je ze zadávacích podmínek patrné, co bude stát na rychlících nově požadovat – například klimatizaci nebo elektrické zásuvky v první a druhé vozové třídě. Staré vozy vyráběné v 70. a 80. letech ve východoněmecké vagonce v Budyšině tyto požadavky nesplňují. Komplexní modernizace podobná těm, které proběhly ve druhé polovině 90. let, by však byla velmi drahá, obzvláště k přihlídnutím ke stáří vagonů (železniční vozy obvykle slouží zhruba 40 až 50 let včetně případných rekonstrukcí). Zrušení tendru na drobnější a levnější revitalizaci ovšem znamená, že ještě několik let, dokud dráhy a další dopravci nepředstaví modernější náhradu, budou cestující v rychlících odkázáni převážně na špinavé koženky a profukující okna.

25. 04. 2012 Leo Express chystá expanzi za 7,25 miliardy korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-chysta-expanzi-za-7-25-miliardy-korun/786815>)

Nový železniční dopravce Leo Express chce do pěti let do expanze investovat 7,25 miliardy korun. Vedle trati Praha – Ostrava, na které zahájí provoz v prosinci, připravuje vstup na další trasy. Nejvíce

se zajímá o dráhu mezi Prahou a Českými Budějovicemi. ČTK to dnes řekl předseda představenstva a zároveň majitel společnosti Leoš Novotný. Podle něj je důvod pro vstup na trať na jih Čech chybějící dálnice mezi Prahou a Českými Budějovicemi, ale i modernizace železnice mezi oběma městy. České dráhy podle něj navíc tuto trať dlouhodobě zanedbávají a kvůli zastaralosti na ní využívají nejstarší techniku, kterou mají k dispozici, dodal.

Mezi Prahou a Ostravou bude podle Novotného jezdit osm párů vlaků, což zajistí čtyři soupravy. Z celkového trhu, který činí 10.000 cestujících denně, dopravce předpokládá, že se mu podaří získat třetinu. V každém vlaku by tak podle závislosti na denní době mělo jet mezi stem až dvěma sty pasažéry. Cena jízdenek zatím není přesně stanovena, ale nebude se lišit od nabídky konkurence, dodal Novotný. Leo Express uvažuje i o spojení Prahy, Brna a Vídně, Ostravy a Vídně, o trati z Prahy do Ústí nad Labem a spojení Prahy a Plzně. Firma je chce provozovat bez dotací, ačkoli nyní České dráhy dotace na jejich provoz dostávají. Podle Novotného by tratě mohly být ekonomicky výhodnější vzhledem k nižší hmotnosti nových elektrických jednotek Stadler Flirt, díky kterým ušetří na poplatku za dopravní cestu a zároveň i na energiích. Liberalizaci řady těchto tratí a zároveň přístup nových soukromých dopravců ke státním dotacím chystá ministerstvo dopravy až kolem roku 2020. Leo Express v současnosti očekává dodávku pěti nových vlaků. Za jejich nákup a vybavení utratil zhruba 1,5 miliardy korun. Mají zajišťovat spojení mezi Prahou a Ostravou, zbylý pátý vlak bude v záloze pro případ poruchy. Pro použití na dalších tratích dopravce poptává dalších 13 souprav. V dubnu firma začala s nábořem prvních 80 lidí pro obsluhu trati mezi Prahou a Ostravou.

25. 04. 2012 Lovci kovů ukradli železniční most (Loket)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/173635-lovci-kovu-ukradli-zeleznicni-most/>)

Čtyři a půl metru dlouhý a desetitunový most z oceli zmizel z nepoužívané železniční trati u Lokte na Sokolovsku. Nad lesní cestou spojoval trať z Lokte do Horního Slavkova. Zloději byli na krádež téměř dokonale připraveni, na místo přijeli s těžkou technikou, policejní hlídku bez váhání obelstili falešnými dokumenty. Za poslední čtyři roky je to v Karlovarském kraji už podruhé, co zmizela celá konstrukce. Kromě mostu zmizelo i 200 metrů kolejnic. Policejní hlídka, která zloděje na místě kontrolovala, odjela poté, co jí předložili falešnou smlouvu na úpravy s vysvětlením, že trať přestavují na cyklostezku. Policejní mluvčí Kateřina Böhmová odmítá možné pochybení hlídky. Policie se podle ní krádeží mostu a kolejí intenzivně zabývá, stejně tak i na místě kontrolovanými osobami. Zábradlí a další části mostu zloději ukradli už v roce 2006, tedy krátce po uzavření trati. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) přesáhne škoda pouze na materiálu 100 tisíc korun. Kdyby ale měl být most uveden do původního stavu, dosáhla by výše několika milionů korun. Správci nepoužívanou železnici kontrolují dvakrát do roka, uhlídat ji ale nedokážou.

25. 04. 2012 České dráhy zřejmě Railjety od Siemensu nekoupí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-zrejme-railjety-od-siemensu-nekoupi/786905>)

České dráhy (ČD) patrně nenakoupí od společnosti Siemens 16 nových dálkových vlaků Railjet za pět miliard korun. Informaci, která se objevila na trhu před několika dny, připustil v odpovědi pro server Euro.cz mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj ČD zvažují investice na vnitrostátních tratích. Definitivní rozhodnutí ale zatím nepadlo. Podle Joklíka České dráhy nyní zvažují, zda se mají soustředit na tendry, které bude postupně vyhlášovat ministerstvo dopravy, nebo zda nakoupí soupravy Railjet pro mezistátní dálkovou dopravu. "Podle současných informací bude MD požadovat v tendrech na vnitrostátní tratě nové soupravy. To by samozřejmě znamenalo pro České dráhy investice v řádech desítek miliard korun. Proto je třeba velmi vážně zvážit záměr nákupu vlaků Railjet od společnosti Siemens," uvedl mluvčí. ČD mají smlouvu se Siemensem uzavřenou od loňského září. Zkoumal ji Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) a provázely ji protesty zejména Škody Transportation. Podle smlouvy mohou dráhy od nákupu odstoupit.

25. 04. 2012 Rok po nehodě u Vyškova jsou části trati stále nebezpečné

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/173645-rok-po-nehode-u-vyskova-jsou-casti-trati-stale-nebezpecne/>)

Bezmála rok po nehodě vlaku u Vyškova jsou některé úseky trati stále nebezpečné, upozorňují pracovníci Drážní inspekce. Závěrečná zpráva inspektorů, kterou má Česká televize exkluzivně

k dispozici, přináší varovná zjištění. Výrazné závady v upevnění kolejnic, jež byly příčinou nehody u Vyškova, inspektoři objevili na dalších desítkách míst po celé republice. Loni 5. června vykolejil na úseku mezi Vyškovem a Ivanovicemi na Hané nákladní vlak, třináct z pětadvaceti vagonů soupravy skončilo mimo trať. Nehoda se naštěstí obešla bez zranění. Drážní inspekce pracovala následujících deset měsíců na závěrečné zprávě. Sedmdesátistránkový spis obsahuje alarmující zjištění. Trať v dezolátním stavu byla doslova časovanou bombou, o které se vědělo. Na problémy opakovaně upozorňovali i strojvedoucí, přesto nikdo nic nedělal. "Došlo k naprostému vymačkání a devastaci pryžových podložek mezi kolejnicí a podkladnicí, dokonce ve více jak polovině případů tato podložka chyběla úplně," popsal stav trati ředitel brněnského územního inspektorátu Drážní inspekce Josef Dvořák. Důsledkem bylo postupné uvolňování kolejnice. To nakonec vyvrcholilo jejím vybočením pod projíždějícím vlakem, jenž následně vykolejil. "Něco takového v daném rozsahu a míře jsem nikdy v životě neviděl. Rozsahem závad jsme byli naprosto překvapeni nejen my, ale i sám provozovatel," svěřil se Dvořák.

Problémy jsou na stovkách úseků

Vyšetřování drážních inspektorů přitom poukázalo na závažné nedostatky na desítkách tratí po celé republice. "Bylo nalezeno celkem 104 úseků s těmito závadami. Na polovinu byla okamžitě postavena značka pomalé jízdy, dalších 52 bylo monitorováno. Z toho jednoznačně vyplývá selhání kontrolního systému zajištění bezpečnosti. Do daného stavu se tratě nedostaly v průběhu dnů a měsíců, ale v průběhu let," uzavřel Dvořák. "Bezprostředně po vzniku této mimořádné události jsme zadali bezpečnostní kontrolu celé železniční sítě v rámci republiky. Našli jsme několik desítek kilometrů závad. Do konce roku byla všechna místa ošetřena," uvedl mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Podle něj cestujícím v současné době nic nehrozí – správa tratí zadala pokyn k přeškolení traťmistrů, vyšetřuje i komunikaci mezi dispečerem a strojvedoucím. "Trať jsou skutečně pravidelně a bezpečně kontrolovány," ujistil Halla.

Zatím padly jen personální tresty

Nehoda se stala loni v červnu na úseku mezi Ivanovicemi na Hané a Vyškovem. Už tehdy mluvil vyšetřovatel havárie Josef Dvořák o velkém štěstí, že úsekem zrovna projížděl nákladní, nikoliv osobní vlak. Havárie ochromila trať na několik dní. Hasiči a drážní pracovníci vyprošťovali vagony pomocí speciálního tanku. Už podle předběžných zjištění drážních inspektorů bylo povolených 95 až 99 procent šroubů upevňujících koleje k pražcům. O tom, že trať není zcela v pořádku, věděla podle inspektorů SŽDC už několik dnů před nehodou, správce tratí toto podezření popřel. Za vykojení vlaku už loni v létě padly tři personální tresty – pro obchůzkáře, traťmistra a náměstka pro provozuschopnost tratí. Kdo ponese odpovědnost před soudem, rozhodnou kriminalisté, kteří čekají právě na závěrečnou zprávu Drážní inspekce.

26. 04. 2012 Leo Express pojede až do Bohumína. Pendolino bude v Ostravě nejdřív

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-pojede-z-prahy-do-bohumina-dxx-/eko-doprava.aspx?c=A120426_085313_eko-doprava_fih)

Nový železniční dopravce Leo Express odtajnil další část svých plánů na spuštění linky z Prahy do Ostravy, kde chce začít jezdit od prosince letošního roku. Na nejméně frekventovanější železniční trase bude od prosince ze tří dopravců pravděpodobně druhý nejrychlejší. Černožlaté vlaky mají zvládnout cestu z pražského hlavního nádraží do Ostravy-Svinova za 3 hodiny a 6 minut. To je o deset minut déle, než cestu zvládne Pendolino Českých drah, a o osmnáct minut méně, než jezdí RegioJet. "U části spojů ale cesta kvůli zohlednění provozních situací na celé trati zabere o pár minut více," vysvětlil provozní ředitel Jan Paroubek. Důvodem je čím dál větší přetíženost koridoru do Ostravy. Rozdíl v době jízdy je daný jak používanými soupravami, tak i počtem zastávek. Ve skutečnosti ale budou vlaky všech dopravců příští rok jezdit pomaleji: Správa železniční dopravní cesty chystá modernizaci tratě mezi Úvaly a Běchovicemi, která přinese řadu omezení, a dá se očekávat prodloužení jízdy o zhruba deset minut. Přesné časy jízdních řádů budou známy v příštích týdnech.

Nástupem Leo Expressu výrazně zhoustne konkurenční boj na této trase. Vlaky budou jezdit osmkrát denně každým směrem, v pátek o jeden spoj navíc. RegioJet dosud jezdí sedmkrát, od prosince má jezdit devětkrát. České dráhy nabízí na trati zatím nejvíce spojů, už ale ohlásily redukcii části pendolino od června. Detaily ale ještě nezveřejnily. Vlaky Leo Expressu budou zastavovat jen v Pardubicích a Olomouci, v Ostravě na hlavním a svinovském nádraží. Zajíždět budou až do Bohumína. Tam budou mít i servisní zázemí: Leo Express se dohodl s Českými drahami na využívání jejich zázemí v tamějším depu.

26. 04. 2012 Tendr na modernizaci železnice do Veselí zrušil ÚOHS

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=742606>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil tendr Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na modernizaci části tratě ze Ševětína do Veselí nad Lužnicí. Rozhodnutí je již pravomocné, SŽDC se proti tomu neodvolala. Informace byla zveřejněna na webu ÚOHS. Podle úřadu SŽDC v tendru porušila zásadu rovného zacházení. Úřadu vadilo, že zadavatel upravil tendr po jeho zveřejnění a současně přiměřeně neprodloužil lhůtu pro podání nabídek, což mohlo podstatně ovlivnit výběr vítěze a znevýhodnit některé uchazeče. Konkrétně šlo o to, že pouhé čtyři dny před ukončením termínu na podávání nabídek doplnila SŽDC podmínku o dodání písemného příslibu od banky, že má zájemce o zakázku přístup k finančním zdrojům ve výši minimálně 400 milionů korun. Proti tomu si u úřadu stěžovala společnost Eurovia.cz.

SŽDC již vypsal nové výběrové řízení

"Pokud by zadavatel postupoval v souladu se zákonem a přiměřeně prodloužil lhůty pro podání nabídek, mohl obdržet jiné cenové nabídky od uchazečů, kteří byli tímto postupem zadavatele diskriminováni," uvedla v aktuálním rozhodnutí místopředsedkyně ÚOHS Eva Kubišová. SŽDC má kromě zrušení zakázky zaplatit náklady řízení ve výši 30 000 korun. Zakázka je součástí modernizace takzvaného čtvrtého koridoru. Její hodnota je 2,7 miliardy korun, přičemž příspěvek EU přesáhl 1,2 miliardy. SŽDC již na tento úsek, podle informace ze serveru centralniadresa.cz, vypsal nové výběrové řízení.

26. 04. 2012 České a polské dráhy podepsaly memorandum o spolupráci

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13298/>)

Zástupci Českých drah a PKP Intercity dnes podepsali memorandum o spolupráci. Obě strany deklarovaly společný zájem na zlepšování přepravní nabídky a služeb včetně jejich propagace. Na základě memoranda vznikne společná pracovní skupina, která bude projekty připravovat a koordinovat. České dráhy a PKP Intercity spolupracují na provozu pěti párů mezistátních dálkových vlaků, tří denních a dvou nočních, spojujících Českou republiku a Polsko. Jedná se například o spoje EuroCity Praha, Polonia nebo Sobieski. Návrh nového jízdního řádu 2012/2013 pak počítá s rozšířením počtu spojů o další dva páry denních vlaků. Mezi Polskem a Českou republikou lze výhodně cestovat díky nabídce ČD – PKP MOST, kdy je cestujícím poskytována 40% sleva u jednotlivců a 50% sleva u skupin z mezinárodního jízdného na zpáteční jízdenky. Již tradičně nejvýhodnější nabídkou je SporoTiket Evropa, kdy České dráhy na svém eShopu nabízí zvýhodněné jízdenky z Prahy do Varšavy s cenou již od 481 Kč (19 EUR) v jednom směru. V uplynulých dvou desetiletích se oběma společnostmi podařilo výrazně zrychlit spojení hlavních měst. Zatímco v roce 1992 trvala téměř osmisetkilometrová cesta mezi Prahou a Varšavou nočním rychlíkem Silesia více než 10 hodin, v současnosti urazí spoj EuroCity Praha tuto vzdálenost přibližně o 2 hodiny rychleji. Vlak přitom dosahuje na území obou států maximální rychlosti 160 km/h a průměrná rychlost včetně zastávek a pomalejších úseků je přibližně 93 km/h. Další zkrácení cestovních časů mezi Prahou a Varšavou závisí na modernizaci železniční infrastruktury. Na vybraných úsecích by pak mohly mezinárodní vlaky jezdit až dvousetkilometrovou rychlostí.

26. 04. 2012 Vedení ČD se má obrátit na vládu kvůli tendrům na železnice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vedeni-cd-se-ma-obratit-na-vladu-kvuli-tendrum-na-zeleznice/787399>)

Dozorčí rada Českých drah uložila svému předsedovi Lukáši Hamplovi a předsedovi představenstva Petru Žaludovi, aby s vládou projednali podmínky výběrového řízení na dopravce na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. ČTK to dnes řekl předseda podnikového výboru Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Vladislav Vokoun. Současná podoba tendru, který má být pilotním projektem liberalizace železnice, podle odborářů České dráhy poškozuje. "Pokud by tendr pokračoval bez narovnání podmínek, mohly by být výsledky těchto soutěží pro národního dopravce likvidační," uvedl Vokoun. Šéf drah a předseda dozorčí rady Hampl jako náměstek ministra dopravy mají podle Vokouna vládu a ministerstvo dopravy seznámit s materiálem popisujícím historickou zátěž, kterou podle odborů dopravce dlouhodobě trpí. Jde zejména o vlastnictví nádražních budov, jejichž údržba zatěžuje výhradně národního dopravce a jeho dlouhodobě zastaralý vozový park. S výsledkem jednání mají předsedové dozorčí radu seznámit na příštím zasedání, které by se mělo uskutečnit v průběhu května. Přihlášky do výběrového řízení na dopravce mezi Ostravou a Olomoucí mohou

dopravci podávat do 10. července. Zatím si podle mluvčího ministerstva dopravy Martina Nováka dokumentaci k nabídkovému řízení vyzvedlo deset uchazečů. Drážním odborářům na tendru vadí především podmínka provozování nových nízkopodlažních vlaků. Podle předsedy OSŽ Jaroslava Pejši je to zbytečný luxus, protože v řadě zastávek na trati nejsou pro nízkopodlažní soupravy vhodná nástupiště, která bude muset Správa železniční dopravní cesty dobudovat. Snaha o zrovnoprávnění Českých drah proti ostatním účastníkům tendrů je podle Vokouna legitimním prvním krokem. Pokud se dráhy u vlastníka, kterým je stát, nedočkají reakce a nerovné podmínky soutěže budou pokračovat, připadá v úvahu podání rozkladu k antimonopolnímu úřadu.

26. 04. 2012 Rekonstrukce železniční stanice Bylnice zahájena

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

Slavnostního zahájení se dnes dočkal další významný projekt spolufinancovaný z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava, a to „Rekonstrukce žst. Bylnice – I. stavba.“ Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Předmětem stavby je rekonstrukce podstatné části kolejiště železniční stanice Bylnice. Rekonstrukcí kolejiště se výrazně zlepší jízdní parametry kolejí. V rámci první stavby budou rekonstruovány koleje číslo 1, 2 a 4 a směrové a výškové navázání do kolejí číslo 3 a 4a (podle nového číslování). Náměstek GR SŽDC pro provoz dráhy Ing. Bohuslav Navrátil při dnešní slavnostní příležitosti za SŽDC uvedl: „Zlepšení komfortu cestujících bude dosaženo vybudováním nových nástupišť se zajištěním bezbariérového přístupu včetně orientačního systému. Stanice bude mít nové osvětlení venkovních prostranství a nástupišť, výhybky budou vybaveny elektrických ohřevem výměn. Tím dojde k zvýšení provozní spolehlivosti železniční infrastruktury zejména v zimním období.“

Pro umístění nových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení zvyšujících bezpečnost provozu a pro trafostanici, rozvodnu nízkého napětí a záložní zdroj bude vystavěna nová technologická budova. V ní vznikne také nová dopravní kancelář. Ovládání a diagnostika osvětlení, elektrických ohřevů výměn a dalších technologických zařízení instalovaných ve stanici bude prováděno pomocí nově budovaného systému dálkové diagnostiky. Bude také vybudován nový anténní stožár k technologii traťového rádiového systému (TRS). Zařízení TRS bude umístěno ve sdělovací místnosti, záznamové zařízení (ReDat) v dopravní kanceláři. V rámci stavby se počítá s výměnou stávajícího elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) se závislými stavebními za nové SZZ 3. (nejvyšší) kategorie elektronického typu bez nutnosti lidské obsluhy. Tím dojde k výraznému snížení vlivu chybovosti lidského faktoru. Zhotovitelem stavby je „Sdružení Vlára 2012“, jehož vedoucím je společnost SIGNALBAU, a.s. a členem sdružení společnost TOMI-REMONT, a.s. Projektantem stavby byla společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Stavba je spolufinancována v rámci Operačního programu doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby činí 214 163 949 Kč, příspěvek EU představuje v maximální výši částku 161 008 143 Kč, což představuje 85 % způsobilých výdajů projektu.

Vybraná data

Termín zahájení stavby	2/2012
Termín ukončení stavby	11/2012
Kolej s pružným upevněním	1 700 m
Výhybky	9 ks
Přeložky kabelových tras	2 970 m
Rekonstrukce zabezpečení železničních přejezdů	4 ks
Elektrické ohřevy výměn	8 ks
Nové nástupiště celkem	223 metrů

26. 04. 2012 Deutsche Bahn odmítly Railjety ČD, jednají už jen s Vančurou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/deutsche-bahn-odmitly-railjety-cd-jednaji-uz-jen-s-jancurou-762989>)

Plán Českých drah provozovat vlaky Railjet od Siemensu na linkách do Německa skončil krachem. Deutsche Bahn definitivně odmítly uzavřít s tuzemským dopravcem smlouvu a rozhodly se exkluzivně

jednat pouze se Student Agency podnikatele Radima Jančura. Serveru E15.cz to potvrdil Heiner Spannuth z tiskového oddělení Deutsche Bahn i zástupci Českých drah. Pro vedení Českých drah v čele s Petrem Žaludou je to zásadní prohra. Dráhy mají na 16 moderních vlaků Viaggio Comfort, známých jako Railjet, smlouvu se společností Siemens za pět miliard korun. Bez dohody s německými drahami ale nákup supervlaků pozbývá smyslu. „České dráhy předložily dobrou nabídku, ale my jsme se rozhodli dále pokračovat v jednání exkluzivně se Student Agency,“ uvedl Spannuth. Detaily prý německé dráhy zveřejní až po uzavření smlouvy, na jejímž základě by měl český dopravce jezdit do Německa od prosince 2013.

U Jančurovců mohou začít létat špunty. „Toto rozhodnutí nás velmi těší. Je to pro nás ocenění úspěšnosti provozu našich vlaků, které loni začaly jezdit na trase Praha – Ostravsko – Žilina,“ řekl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. Pro vlakovou společnost RegioJet ze skupiny Student Agency je to zatím největší mezinárodní úspěch. České dráhy jako důvod pro odstoupení od smlouvy se Siemensem uvedly nedostatek peněz na nové vlaky. „Vedení Českých drah se s ohledem na nutnost zajistit prostředky na nákup vlaků pro vnitrostátní dálkové linky, na které ministerstvo dopravy vypisuje soutěže, rozhodlo nekoupit jednotky Viaggio Comfort pro mezistátní spoje. Na tendry chystané ministerstvem dopravy bude potřeba 11 až 13 miliard korun,“ oznámily ČD. Pravý důvod je však zřejmě krach jednání s Němci.

Nákup Railjetů, který od začátku Žaluda osobně prosazoval, provázejí potíže dlouhodobě. Firma totiž uzavřela smlouvu bez výběrového řízení, což kritizovala především plzeňská Škoda Transportation. Případ řešil i antimonopolní úřad, který nakonec žádné závady neshledal. České dráhy jednaly s Deutsche Bahn dlouhé měsíce, původně avizovaly uzavření smlouvy do konce loňského září. Má jít o kontrakt zcela nového druhu v délce 15 let. Dosud ČD provozují mezinárodní vlaky na základě vzájemného vyrovnávání výkonů. Dopravci se na spojích střídají nebo si linky rovnoměrně rozdělují, smlouvy se přitom uzavírají každý rok. Nově by Němci na základě smlouvy a podle ujetých kilometrů na německém území Čechům platili de facto za zapůjčení souprav, ve hře byl i podíl na tržbách na německém území. Nyní je krůček od této smlouvy Radim Jančura. Jaký bude osud smlouvy ČD se Siemensem, a zda z odstoupení plyne pro dráhy nějaké penále, není zatím jasné. Podle informací serveru E15.cz o problému aktuálně jedná dozorčí rada ČD, zasedání se ale protahuje.

26. 04. 2012 Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany: Nová zastávka Kařez v provozu

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

V provozu (zatím směr Praha) je od 28. dubna zbrusu nová bezbariérová železniční zastávka Kařez na trati Praha

Zastávka Kařez tak v mnohém předčí parametry dopravní nabídky a poptávky provozně zanikající železniční stanice Zbiroh a je zároveň podporou současného trendu v dopravě, tedy individuálního automobilového provozu na krátkou vzdálenost a následného využívání osobní dálkové železniční dopravy. Historicky prvním vlakem, který zastaví v nové zastávce Kařez, bude rychlík R 828, jedoucí z Prahy hl. n. 27. 4. 2012 ve 23:29. V zastávce Kařez bude v 0:34. Na další spoje (na Prahu ve 3:49 a na Plzeň v 5:08) už bude navazovat autobusový provoz.

Stavba zastávky Kařez je součástí projektu „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany“, který je výraznou měrou spolufinancovaný Evropskou unií. Investorem projektu je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Nová zastávka Kařez nabídne po obou stranách 300 metrů dlouhé bezbariérové nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější nástup a výstup cestujících. Zastávka je vybavena dálkově ovládaným informačním systémem, přístřeškem pro cestující a kompletně osvětlena. Přilehlé parkoviště nabídne 20 parkovacích míst a bude také osvětlené. Důležitou informací pro cestující jistě je, že po zaniklé železniční stanici Zbiroh, jejíž kolejiště bude nadále sloužit pouze jako nákladiště pro sousedící vlečku, budou zastavovat všechny spoje osobní dopravy dle jízdního řádu, tedy i vybrané rychlíky a spěšné vlaky (aktuální platný jízdní řád je v příloze).

Z historie: Železniční stanice s označením Zbiroh je vzdálena od tohoto města cca 4 kilometry a nikdy se nenacházela na katastrálním území Zbirohu, ale v těsné blízkosti obce Kařez. Podle železničního historika Mojmíra Krejčířika za svoje označení „Zbiroh“ vděčí stanice původnímu majiteli rozlehlého zbirožského panství, který od konce šedesátých let 19. století, stejně jako později jeho nástupci, napojení na železnici potřeboval pro chod ocelářských továren. Označení Zbiroh nesla na začátku 20. století dokonce ještě vzdálenější stanice (více než 10 km od města Zbiroh), a sice dnešní železniční stanice Kařízek. Po přejmenování „Zbirohu“ na Kařízek si označení Zbiroh ponechala výpravní budova, vystavěná v letech 1912 – 13 (původně Zbiroh zastávka). Z historického hlediska vůbec poprvé dochází k zániku označení Zbiroh a poprvé je užito skutečnosti odpovídající označení Kařez.

Zastávka Kařez je vzhledem k umístění doprovodných staveb (parkoviště s točnou pro autobusy) posunuta o 800 metrů dál od stanice Zbiroh směrem na Plzeň. Součástí zastávky jsou také bezbariérové chodníky a lávka přes dvoukolejnou trať (vizualizace zastávky po dokončení v příloze). Oboustranný provoz zastávky bude dle harmonogramu prací na druhé traťové koleji zahájen počátkem 12. června 2012. Do té doby (po dobu jednokolejného provozu v úseku) budou na pravé straně (hotové) straně zastávky zastavovat i vlaky jedoucí směrem na Plzeň.

Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany

Stavba zajistí potřebné parametry modernizovaných tratí, prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D 4. Úprava směrových poměrů je řešena tak, aby v ucelených úsecích bylo dosaženo maximální rychlosti 120 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro soupravy s naklápěcí technikou. Zhotovitelem stavby je „Sdružení SKANSKA – SSŽ – SUBTERRA“ s vedoucím sdružení a.s. Skanska. Členy sdružení jsou společnosti Skanska DS a.s. (vedoucí sdružení), Eurovia CS a.s. a Subterra a.s. Celkové investiční náklady na realizaci jsou 4 530 079 000 Kč. Projekt Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany (součást III. tranzitního železničního koridoru) je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU může činit až 73,08 % z celkových způsobilých nákladů.

Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany

Termín zahájení projektu:	červenec 2009
Termín ukončení projektu:	říjen 2012
Délka optimalizovaného úseku:	21,2 kilometru
Maximální rychlost po dokončení:	120 km/h (160 km/h)
Nové nástupiště v zastávce Kařez:	300 metrů
Historicky 1. vlak v zastávce Kařez:	28. 4. 2012 v 0:34 (směr Plzeň)
1. vlak směr Praha (s návazností na IDS):	sobota 28. 4. ve 3:49
1. vlak směr Plzeň (s návazností na IDS):	sobota 28. 4. v 5:08

27. 04. 2012 V ČD Cargo hrozí masivní propouštění, tvrdí odbory. Firma to odmítá

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-by-mohlo-propoustet-dg7-ekoakcie.aspx?c=A120427_144032_ekoakcie_fih)

Společnost ČD Cargo, podnikající v nákladní železniční dopravě, jen v letošním prvním čtvrtletí prodělala v hlavní činnosti 264 milionů korun. Tvrdí to železniční odboráři, kteří se proto bojí propouštění. O práci by prý mohla přijít zhruba čtvrtina ze 4 700 provozních zaměstnanců. Podle vedení společnosti situace takto vážná není. V pátek ale zasedá dozorčí rada Carga, která se má zabývat změnou podnikatelského plánu. Předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka připustil, že tržby z vlastní činnosti (do té kromě přepravy zboží patří i doplňkové služby jako je například skladování) se proti očekávání propadly o 196 milionů korun a vedení firmy proto původní plán revidovalo. I tak jsou prý ale výsledky z vlastní činnosti o 40 milionů lepší než vloni. "Na úrovni zisku před zdaněním za poslední čtvrtrok jsme skončili s poměrně lepším výsledkem proti plánu," řekl Slamečka. Cargo zatím nemá auditované hospodářské výsledky za rok 2011. Podle Slamečky ale vloni mírně překročilo očekávané výsledky v podobě hospodaření na úrovni takzvané černé nuly.

Přeprava uhlí na kolejích klesla

Vedení společnosti počítá do výsledků i nakupované výkony, uvedl místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Radek Nekola. Ty ale podle něj nejsou plnoprávnou součástí hlavní podnikatelské činnosti. U nakupovaných výkonů Cargo dodává pouze strojvedoucího, zatímco lokomotiva a vozy patří jinému dopravci a rovněž mu náleží i hlavní část tržby z takovýchto výkonů. "Jsou tu ztráty na tržbách, které ohrožují jednak zaměstnanost a samotnou ekonomiku Carga," potvrdil předseda podnikového výboru OSŽ na Českých drahách Vladislav Vokoun. Situaci se podle něj ve čtvrtletí zabývala dozorčí rada drah, na kterou byl přizván Slamečka, který podal zprávu o vývoji společnosti. Vokoun se obává, že železniční nákladní doprava nemá příliš dobrý výhled. Důvodem je například skutečnost, že už vloni začaly klesat výkony přeprav uhlí pro elektrárny. Zároveň ale dodal, že začátek roku bývá z hlediska přeprav obecně slabší a situace zatím není kritická. Není ale možné tvářit se, že se nic neděje, dodal s tím, že Cargo klesá spíše trendově, než že by šlo o nahodilost.

27. 04. 2012 Cyklisty a bruslaře z Brna odveze za krásami Podyjí speciální vlak (Brno-Královo Pole – Šatov)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/za-krasami-podyji-odveze-cyklisty-specialni-vlak-f7c/brno-zpravy.aspx?c=A120427_144032_brno-zpravy_mav)

Zájemcům o sportovní vyžití uprostřed vinařské oblasti poslouží o sobotách speciální cyklovlak. Cyklisty či bruslaře odveze z Brna do Šatova. Z nádraží v Králově Poli bude vyjíždět směrem na Znojensko devět minut po osmé. "Přímé spojení Brna se Šatovem je vhodné zejména pro příznivce pěší turistiky nebo cyklisty. Ve vozech je zajištěn dostatek místa pro jízdní kola," vysvětlila výhody tohoto spoje mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Speciální spoj svezce cestující z Brna doprostřed Národního parku Podyjí. Dopraví je na dosah cyklotrasám na Znojensku či v Rakousku. "Do 30. června bude jezdit každou sobotu. Poté pojede 5. července, v sobotu od 1. do 22. září a 28. září. Svůj provoz ukončí 13. října jízdou historické soupravy," informovala Šubová. Vlak odjíždí z Brna-Královo Pole vždy v 8:09, zpět ze Šatova vyjíždí v 17:30. "Kvalitní trasy na bývalých "signálkách" jsou vhodné i pro in-line bruslaře. Pěší mohou využít návazný program s prohlídkou Znojma," uvedla Šubová. Sportovcům se podle Šubové vyplatí takto cestovat s jednodenními jízdenkami Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. "Stojí 190 korun, pro držitele předplatných jízdenek pro zóny 100 a 101 pak 150 korun. Platí ve všech zónách pro dva dospělé a až 3 děti," podotkla.

Jízdní řád vlaku

8:09	Brno-Královo Pole
8:14	Brno-Lesná
8:21	Brno-Židenice
8:30	Brno hl. n.
9:06	Moravský Krumlov
9:35	Hrušovany nad Jevišovkou
10:10	Znojmo
10:17	Znojmo-Nový Šaldorf
10:24	Šatov

27. 04. 2012 ČD definitivně odstoupily od nákupu jednotek Railjet

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-definitivne-odstoupily-od-nakupu-jednotek-railjet/787888>)

České dráhy definitivně odstoupily od nákupu šestnácti nových vlaků Viaggio Comfort známých jako Railjet. S odvoláním na mluvčího Českých drah Radka Joklíka to uvedla agentura Reuters. ČD podle Joklíka na nákup vlaků za zhruba pět miliard korun nemají peníze. Prostředky prý budou potřebovat pro nákup vlaků pro vnitrostátní vlaky, se kterými se bude účastnit výběrových řízení na nově liberalizovaných tratích. Aby v tendrech uspěly, budou muset nakoupit nové vlaky za 11 až 13 miliard korun, dodal Joklík.

Ve čtvrtek oznámil německý dopravce Deutsche Bahn, že do budoucna nepočítá se spoluprací s ČD na trati mezi Prahou a Hamburkem, pro kterou měly být původně nové vlaky od společnosti Siemens nakoupeny. Odstoupení od smlouvy podle dřívějšího vyjádření Českých drah nepřinese národnímu dopravci žádné sankce. "Prohlášení nekupujeme RailJety nestačí. České dráhy musí zveřejnit detaily smlouvy se společností Siemens, od které teď ustupují," uvedl stínový ministr dopravy za ČSSD a hejtman Plzeňského kraje Milan Chovanec. Pokud by totiž z vypovězení smlouvy sankční pokuty plynuly, šlo by prý o naprosté selhání managementu Českých drah. Zároveň dráhy vyzval k vyčíslení veškerých nákladů, které si neuskutečněný nákup jednotek vyžádal, jako jsou platby právním kancelářím, poradcům a konzultantům.

Nákup Railjetů provázely protesty tuzemského výrobce společnosti Škoda Transportation. Ta napadala rozhodnutí drah na nové dálkové jednotky nevypsat výběrové řízení, ale využít opci rakouských drah. České dráhy tvrdily, že dohodnutá cena 200,5 milionu eur za 16 souprav byla výjimečně výhodná a vypsání výběrového řízení bránil i omezený časový rozměr, po který nabídka platila. Sporem se zabýval i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který stížnost Škody definitivně zamítl letos v únoru.

27. 04. 2012 Dráhy chtějí převést nádražní budovy na SŽDC

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/173965-drahy-chteji-prevest-nadrazni-budovy-na-szdc/>)

České dráhy mají plán, jak získat další peníze na nákup nových vlaků. Až čtyři miliardy korun by mohly získat převedením nádraží na Správu železniční dopravní cesty. Bez moderních souprav by totiž neměly šanci uspět v nově vypsanych soutěžích a ztratily by dominanci na domácích dálkových tratích. Pro vedení Českých drah představují nádražní budovy koule na noze, protože za jejich provoz platí ročně miliony korun. S nástupem konkurence na další tratě je ale budou častěji používat i ostatní dopravci. Proto se jich chtějí dráhy zbavit a za úplatu je převést na Správu železniční dopravní cesty. Podle generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy zatím předběžné odhady hovoří o zhruba čtyřech miliardách korun za všechny nádražní budovy.

Loni se na SŽDC přesouval personál drah

Plán potvrdilo i ministerstvo dopravy. Dráhy si přitom už loni podobnou transakci vyzkoušely a na správce kolejí převedli deset tisíc výpravčích, výhybkářů a posunovačů. "V minulém roce došlo k převodu obslužného personálu na SŽDC, tak lze očekávat, že to byl pouze jeden z kroků a další budou následovat," prohlásil náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Konkurenci převod nádraží na nezávislého provozovatele nevadí. Je ale proti tomu, aby si dráhy za tyto miliardy nakoupily nové vlaky. Peníze by podle nich měly jít na opravu zchátralých budov. "Tyto peníze nemůžou být použity pro to, aby zvýhodnily jednoho dopravce oproti ostatním. To by bylo nefér," zdůvodnil svou kritiku mluvčí Regiojetu Aleš Ondrůj.

České dráhy odhadují, že na nové soupravy budou potřebovat 11 miliard. Téměř polovinu už ušetřily tím, že odstoupily od nákupu mezinárodních rychlíkových souprav Railjet. "České dráhy se budou soustředit na vnitrostátní dopravu, to je prioritou a obě investice bychom si nemohli dovolit," míní Žaluda. První soutěž na trasu Ostrava – Olomouc přitom už probíhá. Do konce roku by pak mělo ministerstvo dopravy vypsát ještě tendr na dopravce, který bude jezdit mezi Prahou, Ústím nad Labem a Děčínem. Během příštích deseti let by se měly takto vysoutěžit i ostatní dálkové tratě.

28. 04. 2012 České dráhy se rekordně zadluží, splácejí nové vlaky i staré úvěry

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-se-kvuli-novym-vlakum-rekordne-zadluzi-fxp-eko-doprava.aspx?c=A120427_193004_ekonomika_brm)

České dráhy čekají krušné časy se splácením obřích úvěrů, které si vzaly na nákup nových vlaků. Podle některých kritiků současného vedení nemohou dráhy dluhy nikdy ani splatit. Během čtyř let se dlouhodobé závazky firmy více než zdvojnásobily. Dráhy však kritiku odmítají. "Jsme zdravá firma, která si s sebou nese historický vnitřní dluh zanedbaného vozového parku," tvrdí generální ředitel ČD Petr Žaluda. Státní dopravce počítá s tím, že si letos půjčí v součtu až jedenáct miliard korun. Má jít o kombinaci eurobondů, korunových dluhopisů a půjčky od Evropské investiční banky. Peníze už nepůjdou jen na nová vozidla, ale i na platbu dosavadních dluhů: dráhy totiž musí letos splatit dvoumiliardovou emisi dluhopisů. Zhruba čtyři miliardy korun si chce dopravce půjčit od Evropské investiční banky. To budou peníze na spolufinancování nákupu nových vlaků, na které drahám výrazně přispěje Evropská unie. "Jednání ohledně znění úvěrové dokumentace stále probíhají, předpokládáme uzavření smlouvy a čerpání úvěru ve druhé polovině roku 2012," popisuje mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Výše zadlužení je přijatelná, tvrdí Žaluda

Ještě letos chtějí ČD vydat navíc i emisi eurobondů ve výši zhruba 300 milionů eur, tedy 7,5 miliardy korun. Tyto peníze mají posloužit jak na nákup nových vozidel, tak na splacení korunových dluhopisů. Splatnost eurobondů by měla být až sedm let. "Uvažujeme o tom, že bychom si nechali udělat ještě ratingové hodnocení od další firmy," dodal Žaluda. Pravděpodobně půjde o Standard & Poor's, dosud mají dráhy rating od Moody's. Pokud by se situace na eurodluhopisových trzích zhoršila, dráhy část bondů vydají v korunách. Dluh společnosti tak dosáhne maxima v příštím roce, kdy přesáhne 22 miliard korun.

Podle Žaludy je to stále přijatelná výše zadlužení. Argumentuje tím, že podobnou výši mají i jiní evropští dopravci. Dráhy chtějí dluhy držet kolem 5,5násobku ukazatele EBITDA, tedy zisku před započtením daní, úroků a odpisů. Po rekordně zadluženém roce 2013 už mají podle Šťáhlavského objemy závazků klesat. Ještě v příštím roce však budou muset dráhy splatit další

dlouhodobé závazky: úvěry od společnosti Eurofima, které si vzalo ještě minulé vedení hlavně na nákupy nových vagonů.

Ještě větší dluhy má ČD Cargo

České dráhy odmítají, že by dosud splácely pouze úroky. "Například úvěr na pořízení souprav Pendolino je již z více než dvou třetin splacen," sdělil Šťáhlavský. Podle zástupců Českých drah je zadlužení vidět také na zhodnocení majetku: od roku 2008 stoupla jeho hodnota o 11 miliard na 83 miliard korun. Porovnání výsledků z výročních zpráv přitom ukazuje ještě výraznější zhodnocení, což je však způsobené změnou účetnictví z českých standardů na mezinárodní. Podle šéfa Svazu odborářů služeb a dopravy Jaromíra Duška je však takové zadlužování nezodpovědné. "Je to o přežití firmy. Není vůbec šance, že takové dluhy jsou schopni někdy splatit, zvláště s nástupem konkurence," míní Dušek. Podle něj je ještě horší situace v ČD Cargo, dceřiné společnosti Českých drah. Ta během posledních měsíců vydala dluhopisy za více než tři miliardy korun. Odboráři navíc začali upozorňovat, že situace ve firmě se zhoršuje. V prvním čtvrtletí skončilo ČD Cargo zhruba se stamilionovou ztrátou, ale ta má být v souladu s plánem.

Proti zadlužování drah se v minulosti postavilo ministerstvo financí. V té době však byla zadluženost ještě výrazně nižší. "České dráhy se na ministerstvo obrátily se žádostí o stanovisko k dalším úvěrům, záležitost je nyní v řešení," sdělil mluvčí úřadu Ondřej Jakob. V minulosti dráhy vydaly dluhopisy i přes nesouhlasné stanovisko ministerstva.

Tržby ČD

Roční tržby ČD z osobní přepravy se pohybují kolem šesti a půl miliardy korun. Dalších dvanáct miliard jim posílají stát a kraje. O část tržeb však mohou přijít: stát začíná soutěžit provoz na rychlíkových tratích, stejně tak i kraje na některých regionálních. Od konce roku 2013 navíc zřejmě přijdou i o výdělečný spoj do Hamburku, kde se společnost Deutsche Bahn rozhodla jednat o spolupráci už jen s RegioJetem.

28. 04. 2012 Cestující se po letech vrátí na trať, kudy projel Vlak svobody (Aš – Selb)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/cestujici-se-vrati-na-trat-kudy-projel-vlak-svobody-fh2-/vary-zpravy.aspx?c=A120427_132324_vary-zpravy_sou)

První cestující by se mohli vlakem mezi Aší a německým Selbem svézt už v prosinci příštího roku. Už se začalo jednat o podobě jízdních řádů. Bavorsko chystá stamilionové investice do nevyužívané železniční trati, kudy projel v září 1951 Vlak svobody. "Už jsme začali jednat o jízdních řádech, které by vyhovovaly jak české, tak bavorské straně," uvedl náměstek hejtmana Karlovarského kraje Petr Navrátil. Němci navrhnou, aby vlaky přes hranici jezdily v hodinovém taktu. "To by asi u nás neprošlo, na naší straně budou vlaky jezdit spíše ve dvouhodinovém taktu," naznačil Navrátil. Německá strana předpokládá, že obnova trati bude stát asi čtvrt miliardy korun. Výrazně levnější by mělo být zprovoznění trati mezi Aší a státní hranicí. Stát by mělo asi dvacet milionů korun.

Poslední osobní vlak přešel u Aše hranice v 50. letech minulého století, nákladní doprava skončila v roce 1995. Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlakovi svobody. Tak se říká vlaku z Prahy do Aše, který 11. 9. 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranicí a zůstal v americké zóně v Bavorsku. Obnovení železniční trati má ale i odpůrce. "Podle odhadu, který si nechalo zpracovat bavorské ministerstvo dopravy, by každý den muselo využít trať nejméně 1 068 cestujících. To si nedovedu představit. V každém vlaku by muselo sedět minimálně 35 lidí. Každý den, v každém ročním období," uvedl Thomas Schirmer ze Selbu. "Mezi Aší a Selbem jezdí autobusová linka, a pokud vím, tak jsou autobusy většinou prázdné," srovnával Schirmer.

V plánu je i elektrifikace trati mezi Chebem a Marktredwitzem

Na obnovení nevyužívané železniční trati z Aše do Chebu už se ale shodli zástupci českého a německého ministerstva dopravy, kteří podepsali v Hofu memorandum. To se ale netýká jen trati mezi Aší a Selbem. "Z něho je zřejmé, že dojde na elektrifikaci tratě Norimberk – Marktredwitz – Hof – Cheb. Jedním z cílů je zajistit nabídku pravidelného a rychlého železničního spojení, která umožní přepravu mezi Norimberkem, Prahou a Karlovými Vary, a to přes Cheb," poznamenal starosta Chebu Pavel Vanoušek. "Dojde tak k propojení metropolitního regionu Norimberk s lázeňskou oblastí v Karlovarském kraji. To přinese vedle lepšího komfortu pro cestující i nový impuls pro rozvoj lázeňství v regionu," dodal Vanoušek.

30. 04. 2012 ČD chtějí od Škody 734 mil.Kč za zpožděnou dodávku lokomotiv (109E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-chteji-od-skody-734-mil-kc-za-zpozdenou-dodavku-lokomotiv/788593>)

České dráhy chtějí od Škody Transportation penále 734 milionů korun za zpožděné dodávky lokomotiv 109E. Dnešní Mladé frontě Dnes to potvrdil generální ředitel ČD Petr Žaluda. Škoda takovou částku odmítá a podle informací MfD nabídla odškodné maximálně 100 milionů. Celá věc tak pravděpodobně skončí u soudu nebo rozhodčího řízení. "Je to věc, kterou teď velmi intenzivně řešíme," řekl MfD Žaluda. Penále si ČD nárokují nejen kvůli zpožděným dodávkám, ale i vzniklým vícenákladům. Stroje si totiž musí půjčovat a platí za ně vysoký nájem. Například pronájem rakouských lokomotiv vyjde na 70 milionů korun ročně. "Už několikrát jsme říkali, že ještě v průběhu vývoje a výroby lokomotivy se poměrně zásadně změnila mezinárodní normy TSI, což byly skutečnosti, které jsme nemohli ovlivnit. Vzhledem k těmto objektivním příčinám zpoždění dodávek lokomotiv s výměrem takto vysokého penále nesouhlasíme," řekla deníku mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

Lokomotivy měly být dodané do roku 2009. ČD mají v provozu 13 z 20 objednaných lokomotiv. Nemají však stále potřebná povolení, takže tahají vlaky ve zkušebním provozu a jezdit s nimi mohou pouze po českých tratích. Přitom si je dráhy kupovaly hlavně kvůli tomu, aby s nimi mohly jezdit i do zahraničí bez nutnosti přepřahat. Dosud na zálohách ČD zaplatily 1,8 miliardy, celý kontrakt má hodnotu 2,4 miliardy korun. Škoda má potíže s homologací i proto, že si ČD vyměnily schválení u německého drážního úřadu, který patří k nejpřísnějším v Evropě. Podle Černé je lokomotiva 109E prvním strojem tohoto typu, která takovou homologací prochází, což vše komplikuje. Škoda tvrdí, že homologace je už ve finální fázi a potřebné papíry tak získá co nejdříve. Zatím se mluví o letošním červnu, uvedla MfD.

30. 04. 2012 ČD Cargo čeká stěhování

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-ceka-stehovani-763511>)

Centrála nákladní železniční firmy ČD Cargo se bude stěhovat. Podnik, který momentálně zabírá čtyři patra v holešovickém věžáku Lighthouse Tower, hledá na trhu 2500 až tři tisíce metrů čtverečních kancelářských prostor, garáží a skladů pro 350 zaměstnanců. „Chceme jednoznačně ušetřit, víme, že možnosti tady jsou,“ řekl mluvčí firmy Jakub Ptačinský. V Lighthousu prý dcera Českých drah platí 15,3 eura za metr čtvereční měsíčně plus služby. Plán uspořít se může zdařit, na pražském realitním trhu totiž panuje výrazný převis nabídky prostor nad poptávkou. Na rozdíl od nedávné minulosti jsou i tři tisíce metrů čtverečních považovány za zajímavý obchod. „Do užšího kola prošlo deset nabídek, z toho vybereme dvě až tři k osobní návštěvě,“ řekl Ptačinský. Podle něj jsou nabízené ceny až o čtvrtinu nižší než nájemné v Holešovicích.

Podle poradenské firmy Knight Frank se ceny pronájmů v širším centru Prahy pohybují od osmi eur do 13,5 eura podle stavu budovy. Jiná firma z oboru, Colliers International, uvádí, že v Praze bylo v prvním čtvrtletí okamžitě k dispozici 345 tisíc metrů čtverečních volných kanceláří, další desítky tisíc metrů se staví. ČD Cargo už vypovědělo smlouvu se současným pronajímatelem k 30. listopadu, na přestěhování tak má pouze několik měsíců. Podle Ptačinského se firmě nedaří dohodnout v Lighthousu nižší cenu. Důvodem je skutečnost, že smlouva je uzavřená přes prostředníka.