

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2012

OBSAH

01. 09. 2012	MÍSTNÍ NECHÁPOU – MALBY JIČÍNSKÉHO NÁDRAŽÍ PŘEKRYLY HOLÉ DESKY	3
02. 09. 2012	TRAŤ ROKYCANY – PLZEŇ BY MĚL NEJSPÍŠ STAVĚT METROSTAV	3
03. 09. 2012	ZVEDNUTÁ KORBA POBOŘILA VIADUKT, VLAKY V SEMILECH NEJEZDÍ.....	3
03. 09. 2012	ŠKODA ŽALUJE ČESKÉ DRÁHY. ZA ZPOŽDĚNÉ LOKOMOTIVY PRÝ NEPLATÍ (109 E)	4
05. 09. 2012	PARNÍM VLAKEM ČD ZE ŽELEZNIČNÍHO MUZEA V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA DO DEPOZITÁŘE NTM V CHOMUTOVĚ (8. ZÁŘÍ 2012).....	4
06. 09. 2012	STÁT CHYSTÁ OBŘÍ TENDR NA DRÁŽNÍ KOMUNIKACE	5
06. 09. 2012	PRAHA – BRNO – VÍDEŇ – GRAZ: OD PROSINCE 2014 KAŽDÉ DVĚ HODINY PRÉMIOVÝM VLAKEM RAILJET	6
10. 09. 2012	SPRÁVA ŽELEZNIC DÁVÁ NA TRH DALŠÍ VELKOU ZAKÁZKU (HORUSICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ).....	6
10. 09. 2012	NEHODA NÁKLADNÍHO VLAKU ZASTAVILA BRNĚNSKÝ KORIDOR (ADAMOV) 7	
11. 09. 2012	NA NOVÁ VOZIDLA PRO STŘEDNÍ ČECHY PŘISPĚLA EU (ŘADA 471 4X, ŘADA 814 5X).....	7
12. 09. 2012	OSLAVY 170. VÝROČÍ TRATĚ PŘEROV – LIPNÍK NAD BEČVOU (15. ZÁŘÍ 2012) 8	
12. 09. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE A ZKAPACITNĚNÍ TRATI STUDÉNKA – MOŠNOV	10
12. 09. 2012	REGIOJET SNIŽUJE STUDENTSKÉ JÍZDNÉ, POJEDE LEVNĚJI NEŽ ČD	10
13. 09. 2012	ŽELEZNICI PŘED ZLODĚJI NIKDO HLÍDAT NEBUDE, PLÁN NAJMOUT OCHRANKU PADL	10
14. 09. 2012	NĚMCI ZRUŠÍ ZÁKAZ DÁLKOVÝCH AUTOBUSŮ, ŽELEZNICE PŘIJDE O MONOPOL	11
17. 09. 2012	PROVOZ NA TRATI Z VÍDNĚ DO ČR PŘERUŠEN KVŮLI PORUŠE NA VEDENÍ..	12
17. 09. 2012	REGIOJET PŘESTANE ZASTAVOVAT V ÚSTÍ NAD ORLICÍ A OMEZÍ I ZÁBŘEH	12
18. 09. 2012	ARRIVA UKÁZALA SOUPRAVY, KTERÉ NASADÍ NA SVÉ PRVNÍ VLAKY V ČESKU	12
18. 09. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ... 13	
18. 09. 2012	V BERLÍNĚ SE VEŘEJNOSTI PRVNĚ UKÁZAL NOVÝ VLAK LEO EXPRESSU (INNOTRANS).....	13
19. 09. 2012	TETČICE PODALY ŽALOBU KVŮLI PROTIHLUKOVÝM STĚNÁM U ŽELEZNIČNÍ TRATI	14
20. 09. 2012	ČÍŇŠTÍ OBŘI SE TLAČÍ NA EVROPSKÉ KOLEJE	14
21. 09. 2012	DRÁŽNÍ ÚŘAD SCHVÁLIL PANTOGRAFY PRO KRAJE (REGIOPANTER).....	15
21. 09. 2012	VLAKY JESENÍK – OSTRAVA NEZANIKNOU, OBJEDNÁ JE KRAJ	16
21. 09. 2012	TRAŤ MEZI PLZNÍ A ROKYCANY ZREKONSTRUUJE METROSTAV SE SUBTERROU	16
21. 09. 2012	ČESKÉ DRÁHY SLAVNOSTNĚ POKŘTILY PRVNÍ MOTOROVOU JEDNOTKU REGIOSHARK V PLZEŇSKÉM KRAJI (ŘADA 844)	16
21. 09. 2012	FRANCOUZSKÉ DRÁHY PŘESUNOU ČÁST IT SLUŽEB DO ČESKA A POLSKA	17
22. 09. 2012	OSOBNÍ VLAKY JSOU STÁLE ZTRÁTOVĚJŠÍ, DRÁHY PROTO PRODÁVAJÍ DOMY I FIRMY.....	17
24. 09. 2012	DRÁHY LOVÍ SPOJENCE PRO LINKU DO BERLÍNA	18

24. 09. 2012	ČESKÉ DRÁHY SLAVNOSTNĚ POKŘTILY PRVNÍ MOTOROVOU JEDNOTKU REGIOSHARK V KARLOVARSKÉM KRAJI (ŘADA 844).....	19
24. 09. 2012	ČD CARGO NA KONCI ROKU SKONČÍ VE ZTRÁTĚ 233 MILIONŮ KORUN	20
24. 09. 2012	ČESKÝ UNIKÁT: NA DOMAŽLICKU PROUDÍ VODA NAD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ (HAVLOVICE)	20
24. 09. 2012	ČD MUSÍ ZRUŠIT TENDR NA NOVÉ VLAKY, PŘIHLÁSIL SE JEN JEDEN ZÁJEMCE.....	20
25. 09. 2012	V PLZNI VZNIKLO VELKÉ CENTRUM PRO VÝZKUM A VÝVOJ DRÁŽNÍCH VOZIDEL.....	21
25. 09. 2012	ZA DOPOLEDNE HAVAROVALY ČTYŘI VLAKY, DVA SE SRAZILY.....	21
25. 09. 2012	DEN ŽELEZNICE PŘIPOMENE V KARLOVARSKÉM KRAJI VÝROČÍ 140 LET TRATI PLZEŇ – CHEB (28. ZÁŘÍ 2012).....	22
25. 09. 2012	EVROPANÉ TOUŽÍ PO KONKURENCI NA ŽELEZNICI. ČEŠI NEJVÍC.....	23
26. 09. 2012	NÁKUP „PANTERŮ“ V HLEDÁČKU ANTIMONOPOLNÍHO ÚŘADU. DRAHÁM HROZÍ POKUTA (REGIOPANTER).....	24
26. 09. 2012	NA TRATĚ NA VÝCHODĚ ČECH VYJELA NOVÁ VLAKOVÁ SOUPRAVA REGIOPANTER (ŘADA 440)	24
26. 09. 2012	POSILOVÉ D1 EXPRESSY VYJEDOU PŘÍŠTÍ ČTVRTEK (OD 4. ŘÍJNA 2012)	25
26. 09. 2012	GUSTAV SLAMEČKA ODEJDE Z ČELA ČD CARGO.....	25
26. 09. 2012	OŽIJE FRÝDLANTSKÁ ÚZKOKOLEJKA? SPÍŠE NA NI VYJEDOU CYKLISTÉ (FRÝDLANT V ČECHÁCH – HEŘMANICE)	26
27. 09. 2012	HISTORICKÉ LITINOVÉ SLOUPY Z NÁDRAŽÍ VE VARECH ZACHRÁNÍ STĚHOVÁNÍ	26

01. 09. 2012 Místní nechápou – malby jičínského nádraží překryly holé desky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/193930-mistni-nechapou-malby-jicinskeho-nadrazi-prekryly-hole-desky/>)

S nevěřicným výrazem hledí řada obyvatel Jičína k rekonstrukci budovy tamního vlakového nádraží. Po desetiletí byli pyšní na zdejší chloubu – nástěnné malby s výjevy Jičínska od výtvarníka Jindřicha Procházky. Jeho díla jsou zastoupena ve známých galeriích, České dráhy ale nádražní obrazy při opravách natrvalo zakryly. Místní se teď obávají, že obrazy při vlhnutí stěny časem nenávratně zaniknou. České dráhy se rozhodly zrekonstruovat nádražní budovu včetně barevných maleb slavného autora. Procházkovy obrazy nyní zakrývají desky, což mnoho lidí nechápe. "Já se nebojím použít slovo barbarství. Byla by to velká škoda, pokud by došlo ke ztrátě těchto maleb," říká Pavel Kracík z občanského sdružení Jičínská beseda.



Malby, které zachycují krajinu Jičína a okolí, zdobily nádražní stěny už od roku 1936. Autora Jindřicha Procházku si Jičínští velmi cení – a nejen oni. "Jeho díla jsou zastoupena ve známých galeriích, v Národní galerii v Praze nebo v galerii v Drážďanech. Běžně se jeho díla draží ve světových aukcích," dodává sběratel Miroslav Kodydek. České dráhy vysvětlují zakrytí maleb jejich špatným stavem. Podle jejich zástupců by prý oprava byla příliš nákladná a problém by zcela nevyřešila, protože stěna neustále vlhne. Místo toho společnost představila jiné řešení a během oprav pořídila fotografie všech výjevů. Kopie chtějí dráhy později vytisknout v původní velikosti a umístit na stěny. Nespokojení obyvatelé i radnice ale chtějí podnik přesvědčit, aby záměr ještě přehodnotil, a požadují společné setkání.

02. 09. 2012 Trať Rokycany – Plzeň by měl nejspíš stavět Metrostav

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/insider-trat-rokycany-plzen-by-mel-nejspis-stavet-metrostav/835318>)

Výběrové řízení na stavbu největší železniční zakázky posledních let, kterou je modernizace trati mezi Rokycany a Plzní, by měl nejspíš získat Metrostav. Nabídl prý nejnižší cenu – 3,97 miliardy korun, což odpovídá zhruba polovině předběžně odhadovaných nákladů. S odvoláním na informace z materiálů výběrové komise to uvedl deník Insider. Podle ministerstva dopravy ale o zakázce definitivně rozhodnuto není, výběrová komise by se kvůli volbě vítěze měla ještě alespoň jednou sejít. "Definitivní závěr bude známý do konce října. Do té doby není možné toto výběrové řízení komentovat," řekl dnes ČTK Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem stavby. Podle Insideru se do výběrového řízení přihlásila šestice firem. Kromě Metrostavu nabídku podaly ještě společnosti Skanska, OHL, Hochtief, PSVS a Viamont. Protože hlavním výběrovým kritériem má být podle podmínek SŽDC nabídková cena, mělo by podle Insideru být už nyní o vítězi zakázky fakticky rozhodnuto.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zakázku na modernizaci trati mezi Rokycany a Plzní označuje jako zakázku desetiletí. Hodnotu stavby zhruba 21 kilometrů dlouhého úseku společnost předběžně odhadla na 7,5 miliardy korun. Stavba navazuje na úsek ze Zbirohu do Rokycan, který má být dokončený letos v říjnu a je součástí III. tranzitního koridoru mezi Prahou a Chebem. Kromě těchto úseků zbývá k plnému dokončení trati ještě modernizovat úsek z Prahy do Černošic a dokončit průjezd Plzně, na němž se pracuje od března. Po celé modernizované trati rychlostí budou moci vlaky jezdit rychlostí až 130 kilometrů za hodinu, vlaky s naklápěcími skříněmi ještě o 30 kilometrů za hodinu více. Spojení Praha – Plzeň se po dokončení zkrátí ze 104 na 70 minut. Celkové náklady na modernizaci více než dvousetkilometrové trati Praha – Plzeň se pohybují nad 30 miliardy korun. Většinu nákladů má pokrýt EU z Operačního programu doprava.

03. 09. 2012 Zvednutá korba pobořila viadukt, vlaky v Semilech nejezdí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/194388-zvednuta-korba-poborila-viadukt-vlak-v-semilech-nejezdi/>)

Nákladní auto se zvednutou korbou najelo do semilského viaduktu a stavbu poničilo. Řidič korbu zapomněl sklopit. Kvůli nehodě je zastaven železniční provoz na trati z Pardubic do Liberce, náhradní

autobusy jezdí v úseku Semily – Železný Brod. Protože je most vážně poškozen, může výluka trvat i několik dnů. Při nehodě utrpěl lehké zranění řidič nákladního automobilu. "Nárazem došlo k ulomení přední kabiny řidiče," upozornil hasič Martin Wittmayer. Korbu trčící z viaduktu spatřil strojvedoucí nákladního vlaku, který místem projížděl. Přímou na mostě zastavil kvůli obavám z poškození konstrukce.

Způsob, jakým byl semilský viadukt poškozen, je neobvyklý, následky však vážné. Kvůli nehodě nákladního auta se zvednutou korbou musí do náhradních autobusů přestupovat cestující z motorových rychlíků linky Pardubice – Liberec i z regionálních spojů linky Nová Paka – Liberec. Za osobní vlaky jezdí autobusy ze Semil do nedalekého Železného Brodu. Místo rychlíků jezdí autobus v celém úseku ze Semil až do Liberce, protože mimořádná výluka přišla v době, kdy probíhá plánovaná výluka v nedalekém úseku mezi Libercem a Hodkovicemi nad Mohelkou. Kdy se podaří trať znovu zprovoznit, není zatím jisté. Poškozený a posunutý most vracení hasiči s těžkou technikou na původní místo. Potom ho budou muset prozkoumat pracovníci Správy železniční dopravní cesty, kteří čas potřebný na opravu stanoví.

03. 09. 2012 Škoda žaluje České dráhy. Za zpožděné lokomotivy prý neplatí (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-zaluje-ceske-drahy-za-zpozdene-lokomotivy-pry-neplati-pra-eko-doprava.aspx?c=A120903_112619_eko-doprava_fih)

Spor mezi Českými drahami a společností Škoda Transportation o nové lokomotivy řady 380 přioštlil. Plzeňský výrobce, který stále nemá potřebná povolení pro provoz lokomotiv, zažaloval České dráhy o 216 milionů korun. Dráhy připravují žalobu na téměř trojnásobnou sumu. Informaci o žalobě zveřejnily České dráhy ve své pololetní zprávě o hospodaření. Škoda se domáhá zaplacení dosud údajně neuhrazené části kupní ceny včetně úroků. Dráhy argumentují, že jde o částku, kterou si započítaly jako smluvní pokutu za zpoždění v téměř shodné výši. Škoda už podala žalobu k Rozhodčímu soudu při Hospodářské komoře. Dráhy soudu sdělily, že žalobní nároky Škody neuznávají. Obě strany se nechtějí veřejně ke sporu příliš vyjadřovat. "Nebudeme situaci komentovat, dokud nedojde v arbitráži k rozhodnutí," řekl Filip Snášel z tiskového oddělení Škody.

Dráhy už dříve uvedly, že samy chystají žalobu za zpožděné lokomotivy. Už na jaře oznámily, že zvažují vymáhání částky ve výši 734 milionů. Jde o součet smluvních pokut a vzniklých vícenákladů, například pronájmu lokomotiv od rakouských drah. "Podání žaloby je jednou z možných variant, která dosud v předmětném sporu nebyla využita. Nicméně otázky strategie vedení daného sporu nebudou České dráhy zveřejňovat," řekl mluvčí drah Radek Joklík.

Škoda měla lokomotivy dodat původně už v roce 2009. Během vývoje se ale změnila normy a firma musela stroje vyvíjet prakticky celé znovu. Schvalování lokomotivy nabírá další zpoždění, zatím naposledy kvůli problémům s tlumiči při dvousetkilometrové rychlosti. Podle smlouvy měly získat lokomotivy všechna potřebná povolení do konce roku 2009. Většina z kontraktu za 2,7 miliardy korun už byla zaplacená na zálohách. Smlouvu uzavřelo bývalé vedení drah v roce 2005.

05. 09. 2012 Parním vlakem ČD ze Železničního muzea v Lužné u Rakovníka do depozitáře NTM v Chomutově (8. září 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14374/>)

Na sobotu 8. září připravilo Depo historických vozidel Českých drah jízdu parního vlaku z Lužné u Rakovníka do Chomutova a zpět. Soupravu z historických vozů poveze parní lokomotiva 477.043 „Papoušek“. Jízdu by si neměli nechat ujít milovníci železniční historie – kromě prohlídky Železničního muzea ČD v Lužné a jízdy vlakem se totiž mohou těšit na prohlídku železničního depozitáře Národního technického muzea v Chomutově, který bude o víkendu mimořádně přístupný veřejnosti.

Parní vlak bude odjíždět z Lužné u Rakovníka v 10:50 a do Chomutova přijede ve 12:11. Zpět z Chomutova se bude vlak vracet v 15:10, příjezd do Lužné bude v 16:38. Jednosměrná jízdenka z Lužné u Rakovníka do Chomutova bude stát dospělé cestující 120 Kč, zpáteční vyjde na 200 Kč. Děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu. V prodeji budou i jízdenky pro kratší úseky. Ve vlaku bude možné zdarma přepravit kočárek nebo jízdní kolo. Jízdenky bude prodávat vlakový personál přímo ve vlaku, případně je možný předprodej 8. září od 9:00 u pokladny Železničního muzea v Lužné.

Chomutovský depozitář NTM bude mimořádně otevřen v sobotu a neděli 8. a 9. září od 10:00 do 17:00. Veřejnost tak může navštívit běžně nepřístupné prostory, ve kterých jsou deponována historická kolejová vozidla NTM. Návštěvníci se mohou těšit na železniční exponáty, které nejsou

obvykle k vidění. Tradičním lákadlem jsou parní lokomotivy, ale návštěvníci uvidí i celou řadu dalších z více než 80 historických kolejových vozidel uložených v depozitáři. Vstupné bude stát 40 Kč, děti, senioři a studenti zaplatí polovinu. V areálu bývalého lokomotivního depa, nyní depozitáře NTM, budou mít fandové železniční nostalgie možnost vyfotografovat si lokomotivu 477.043 „Papoušek“, která přiveze parní vlak z Lužné u Rakovníka, společně se sesterským strojem 477.060 ze sbírky NTM. Podrobnosti o parním vlaku do Chomutova jsou k dispozici na webu Železničního muzea v Lužné u Rakovníka www.cdmuseum.cz nebo na telefonu 313 537 700. Informace o depozitáři NTM jsou na webu www.ntm.cz.

Jízdní řád parního vlaku z muzea do muzea Lužná u R. – Chomutov a zpět (8. září 2012)

Tam	Stanice	Zpět
10:50	Lužná u Rakovníka	16:38
10:58	Krupá	16:33
11:04	Mutějovice zast.	16:27
11:09	Milostín	16:22
11:30	Měcholupy	15:59
11:46	Žatec	15:45
12:00	Březno u Chomutova	15:26
12:11	Chomutov	15:10

Ceník parního vlaku Lužná u R. – Chomutov a zpět (8. září 2012)

Trasa	jednosměrná	zpáteční
	dospělí / děti	dospělí / děti
z Lužné u Rakovníka až Milostína do Chomutova	120 Kč / 60 Kč	200 Kč / 100 Kč
z Měcholup a Žatce do Chomutova	60 Kč / 30 Kč	100 Kč / 50 Kč
z Března u Chomutova do Chomutova	jednosměrné za osobu starší 6 let 30 Kč	

06. 09. 2012 Stát chystá obří tendr na drážní komunikace

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-chysta-obri-tendr-na-drazni-komunikace-911667>)

Stát dá vůbec poprvé šanci konkurenci při zajištění provozu železničních komunikačních zařízení. V kancelářích ministerstva dopravy a Správy železniční dopravní cesty se připravuje obří tendr, jehož vítěz získá kontrakt na čtyři roky v předpokládané hodnotě dvě miliardy korun. Pro železnici bude muset zajistit bezchybný provoz například datových, rádiových a telefonních sítí, ale také třeba požární signalizace, hodin nebo informačních tabulí. „Ano, připravuje se veřejná zakázka s názvem Zajištění provozu a servisu železničního telekomunikačního majetku,“ potvrdil deníku E15 mluvčí ministerstva Martin Novák. Ministr Pavel Dobeš musí ovšem získat pro svůj záměr souhlas vlády, jak praví pravidlo z roku 2010 pro takto velké zakázky. To by mohl dostat ještě v září, samo vypsání tendru se předpokládá během podzimu.

Drážní komunikační systémy spravuje společnost ČD-Telematika, kterou většinově vlastní České dráhy. Ta zřejmě bude i největším favoritem chystaného tendru. Účast zvažuje například i Telefónica. „V tuto chvíli ještě nejsme rozhodnutí, zda se tendru zúčastníme,“ uvedl mluvčí Hany Farghali. ČD-Telematika by mohla zatopit i firma GTS. „Naše účast bude záviset na podmínkách a zadání tendru, a tudíž ji nemůžeme v současné době potvrdit,“ sdělila mluvčí GTS Lucie Řeřichová.

Neveřejné telefonní, datové a digitální rádiové sítě, které pomáhají řídit provoz na kolejích, mají přes 20 tisíc uživatelů a jsou umístěny ve více než šesti tisících budovách v 1 500 obcích. Jejich porevoluční historie je stejně komplikovaná jako historie celé železnice. Po rozdělení státní organizace České dráhy v roce 2003 převzala třetinu železničních komunikací nově vzniklá SŽDC, dvě třetiny si nechaly České dráhy, které se nově staly akciovou společností. Péči o obě části zajišťovala organizační jednotka ČD s názvem Správa železničních telekomunikací Praha.

06. 09. 2012 Praha – Brno – Vídeň – Graz: Od prosince 2014 každé dvě hodiny prémiovým vlakem railjet

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14376/>)

Od prosince 2014 je plánovaný dvouhodinový interval vlaků railjet z Prahy přes Pardubice a Brno do Vídně a Grazu. Díky kooperaci ČD a ÖBB budou v provozu na trase z Prahy do Grazu přes vídeňské hlavní nádraží celkem tři soupravy railjet ÖBB a sedm souprav railjet ČD. V úseku Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a dále ve směru na Slovensko a do Maďarska zůstanou zachovány spoje vyšší kvality ve dvouhodinovém intervalu, takže cestující mezi Prahou, Brnem a Břeclaví budou mít k dispozici i nadále rychlé a komfortní spoje každou hodinu. „Rychlé spojení railjety z Grazu přes Vídeň do Prahy od prosince 2014 představuje doplnění mezinárodní nabídky a další důležitý krok v zlepšování našich služeb. Osobní doprava ÖBB tak ještě posílí svou pozici na trhu,“ řekl Christian Kern, předseda představenstva holdingu ÖBB.

Od roku 2015 tak budou všechna důležitá mezinárodní spojení vycházející z vídeňského hlavního nádraží provozována prvotřídními soupravami – railjety nebo ICE. Vídeňské hlavní nádraží tak bude sloužit jako významný přestupní uzel kvalitní mezinárodní železniční dopravy, do které budou zapojeny i České dráhy. ÖBB ve spolupráci s ČD nabídnou cestujícím průjezdný model a přímé spojení bez přestupu na ose sever – jih (Praha – Vídeň – Graz), podobně jako u již fungující nabídky railjetů na ose východ – západ (Budapešť – Vídeň – Salcburk – Mnichov / – Curych).

Cestování na nejvyšší úrovni – s prémiovými vlaky railjet

Díky nasazení railjetů na spojení Prahy s Vídní stoupne cestovní komfort nabízený cestujícím z Česka i z Rakouska. Railjety se vyznačují rychlostí, komfortem, moderním designem a šetrností k životnímu prostředí. „Mezinárodně úspěšný produkt railjet a dobrá spolupráce se Siemensem a ÖBB zlepší nejen kvalitu spojení mezi Rakouskem a Českem, ale představuje zavedení zcela nové úrovně cestování také ve vnitrostátní dopravě mezi dvěma největšími městy České republiky: Prahou a Brnem,“ uvedl Petr Žaluda, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Od roku 2014 bude u ČD nasazeno 7 prémiových vlaků railjet.

206 metrů dlouhé a 330 tun těžké vlaky o 7 vozech nabízejí více než 400 míst k sezení. Všechny railjety provozované na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz, ať již ČD nebo ÖBB, budou vybaveny restaurantem a oddíly pro jízdni kola. V každém voze railjetu je umístěn také přehledný informační systém. Displeje informují o aktuální rychlosti, průběhu jízdy, poloze vlaku i následujících zastávkách. Elektronický reservační systém umožňuje snadné vyhledání míst k sezení. Ta jsou uspořádána ve třech třídách: bussines, 1. a 2. třída. Railjety Českých drah budou nabízet stejný servis jako rakouské soupravy railjet. Vedle již uvedených služeb půjde také např. o dětské kino, místa pro vozíčkáře, občerstvení atp. Trakce všech souprav railjet na lince Praha – Graz bude v rámci předmětné spolupráce ČD a ÖBB zajištěna rakouskými lokomotivami řady 1216 Taurus.

10. 09. 2012 Správa železnic dává na trh další velkou zakázku (Horusice – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-dava-na-trh-dalsi-velkou-zakazku-912697>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) je zřejmě jediným státním investorem, který letos dělá skomírajícímu stavebnictví radost. Aktuálně vypsala tendr na stavbu čtvrtého koridoru od Veselí nad Lužnicí k Horusicím za 1,7 miliardy korun, jehož součástí je i kompletní přestavba významného železničního uzlu

Největší letošní železniční tendry (předpokládaná suma v miliardách korun)	
koridor Rokycany-Plzeň	7,5
rekonstrukce stanice Olomouc	2,5
koridor Tábor-Sudoměřice u Tábora	2,4
koridor Veselí nad Lužnicí-Horusice	1,7
rekonstrukce uzlu Ústí nad Orlicí	1,5
trať Praha Bubeneč-Praha Holešovice	1,0
rekonstrukce uzlu Břeclav	1,0

ve Veselí nad Lužnicí. Zakázkou na jihočeskou trať vrcholí opulentní léto správy železnic. Ta o prázdninách dala na trh sérii pěti staveb v souhrnné hodnotě 8,5 miliardy korun.

Největší akcí bude rekonstrukce stanice v Olomouci za 2,5 miliardy korun, nejlevněji, na miliardu, má vyjít přestavba uzlu v Břeclavi. K tomu je třeba připočíst takzvanou zakázku desetiletí na koridor z Rokycan do Plzně za 7,5 miliardy korun. „Zcela jednoznačně železnice drží infrastrukturní stavebnictví při životě, na rozdíl od silnic,“ uvedl prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václav

Matyáš. Podle něj je to dáno mimo jiné lepší přípravou železničních projektů. Nehrozí tak jejich nedostatek ani v případě, že by se na výstavbu našlo více peněz. „Lze předpokládat, že ještě letos vypíšeme další podobně velkou soutěž,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Konkrétní být ale nechtěl, nejčastěji se hovoří o částech koridoru mezi pražským Smíchovem a Berounem.

Přebytek peněz může přitom lehce nastat. Vysoutěžené ceny jsou kvůli tvrdému boji stavbařů o práci často výrazně nižší než ty předpokládané. „Takže pro vyčerpání stejné částky bude potřeba větší počet projektů. Je reálná obava, že nebude dostatek připravených projektů,“ vyjádřil se nedávno pro deník E15 ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Tomáš Čoček. Například Metrostav nabídl podle zatím nepotvrzených informací u rokycanské stavby cenu čtyři miliardy, tedy zhruba polovinu sumy, kterou SŽDC očekávala.

Podobné to bylo loni u rekonstrukce uzlu Plzeň, kterou provádí Skanska. Ta nabídla o 600 milionů korun nižší cenu oproti předpokladům. Správa železniční dopravní cesty to vysvětluje tím, že velké projekty se připravují dlouhodobě a odhady ceny prý často vycházejí z předkrizových dob hojnosti. Krize a nedostatek státních peněz ale vedly k tomu, že firmy skutečně soutěží a ženou ceny často na samou hranici únosnosti. U poslední vypsané zakázky na jihočeskou trať předpokládá správa železnic zahájení stavby v prosinci 2012 a ukončení v září 2015.

Termínově tak projekt splňuje podmínky pro čerpání evropských peněz, unie by měla přispět 70 procenty celkových nákladů. Železniční uzel ve Veselí nad Lužnicí má mít po přestavbě mimo jiné moderní nástupiště a podchod. Ten bude ústít do nevyužívaného prostoru bývalého hostince, který se změní na vestibul stanice. Obavy některých cestujících o osud dnešní oblíbené nádražní hospody tak jsou liché, výčep zůstane na svém místě. Na silnici se podobně velké soutěže jako na železnici letos nevypisují. V běhu je sice tendr na rekonstrukci dálnice D1, dá se ale předpokládat, že nabere značné zpoždění.

10. 09. 2012 Nehoda nákladního vlaku zastavila brněnský koridor (Adamov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/195381-nehoda-nakladniho-vlak-u-zastavila-brnensky-koridor/>)

Ranní nehoda nákladního vlaku zcela zastavila železniční provoz mezi Brnem a Blanskem. Po obvyklé trase tak nemohou jezdit ani expresní vlaky z Brna do Prahy. Expresy a spoje Eurocity jezdí odklonem přes Havlíčkův Brod, za rychlíky a regionální vlaky je zavedena náhradní autobusová doprava. Kdo se chce svézt expresním vlakem z Pardubic do Brna, má dnes smůlu. Zřejmě až do večera budou tyto spoje jezdit z Kolína do Brna po pomalejší trati přes Havlíčkův Brod – ta však má oproti hlavnímu koridoru přes Pardubice a Českou Třebovou výhodu, že je průjezdná. Jízdní doba expresních vlaků mezi Prahou a Brnem se tak prodlužuje ze zhruba 2,5 hodiny nejméně na tři hodiny.

Trať z Třebové do Brna stojí poté, co v Adamově vykolejil cisternový vagon, který jel v soupravě nákladního vlaku. Poškodil koleje a čtyři výhybky na nádraží. "V úseku mezi Adamovem a Brnem-Maloměřicemi došlo k samovolnému nakolejení cisterny a před Brnem-Maloměřicemi k jejímu opětovnému vykolejení a poškození dalších částí tratě. V důsledku vykolejení jsou poškozeny výhybky, pražce i upevňovací," popsal mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Železniční správa zjišťuje, kde všude mezi Adamovem a Brnem je dráha poškozená. Zatím zůstane trať neprůjezdná, otevření alespoň jedné ze dvou kolejí očekávají železničáři večer. Příčinou nehody byla podle mluvčího Drápala pravděpodobně technická závada. Škoda, která na kolejích vznikla, je desetimilionová. Z Pardubic nebo České Třebové do Brna lze dojet rychlíkem, ze kterého však musí cestující v Blansku přestoupit do náhradního autobusu. Náhradní doprava se týká také osobních vlaků linky S2 z Brna do Březové nad Svitavou.

11. 09. 2012 Na nová vozidla pro střední Čechy přispěla EU (řada 471 4x, řada 814 5x)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14420/>)

Devět nových vlaků nakoupily České dráhy pro Středočeský kraj s přispěním Evropské unie. Na čtyři CityElefanty a pět Regionov získal dopravce dotaci ve výši bezmála 379 milionů z Regionálního operačního programu Střední Čechy. Celková hodnota nových vlaků je přes 1 miliardu korun. Větší část kupní ceny tak zaplatí samy České dráhy. CityElefanty dotované z ROP jezdí na trati Praha – Strančice – Benešov u Prahy, Regionovy jsou nasazovány na spoje Kolín – Ledcečko – Sázava-Černé Budy a Kolín – Kutná Hora – Zruč nad Sázavou. „Příspěvek z Regionálního operačního programu je pro nás velice důležitý, představuje téměř 40 % ceny vlaků,“ říká náměstek generálního

ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek. „Stejným způsobem nakupujeme desítky vozidel pro ostatní kraje, a kvalita přepravy se tak v regionální dopravě rychle mění k lepšímu.“

Přestože průměrný věk vozidel Českých drah je 25 let, v regionální dopravě ve Středočeském kraji je to méně než 20 let. V případě nejvytíženějších spojů směřujících do hlavního města v rámci Pražské integrované dopravy je to dokonce jen 17 let. „Zmíněná vozidla dotovaná z ROP totiž zdaleka nejsou jediná, která České dráhy pro kraj nakoupily. Ve středních Čechách aktuálně nasazujeme 67 patrových CityElefantů a přes 40 Regionov,“ upřesňuje Antonín Blažek. S přesahem do Ústeckého kraje jezdí na trati Lysá nad Labem – Všetaty – Mělník – Ústí nad Labem také vratné soupravy s řídícím vozem nazývaným slangově "Sysel", který umožňuje pohodlnou přepravu vozíčkářů a jízdních kol. Obdobné soupravy pak dopravce na přelomu roku nasadí i na rychlících Ústí nad Labem – Mělník – Lysá nad Labem – Kolín, osobních vlacích z Kolína na Pardubicko a ze Zdic na Plzeňsko.

„Kvalitní veřejná doprava patří k prioritám současného vedení kraje za poslední čtyři roky,“ zdůraznila hejtmanka Středočeského kraje Zuzana Moravčíková. „Rádi bychom co nejvíce integrovali vlakovou dopravu ve spojení Středočeského kraje a Prahy, kam dojíždí většina Středočechů každodenně za prací, a současně využili možností výstavby větší kapacity záchytných parkovišť právě u vlakových nádraží,“ dodala hejtmanka. Náměstek hejtmanky pro dopravu Robin Povšík doplnil, že „nasazení nových a modernizovaných souprav dotovaných z fondů EU potvrzuje, že bylo správné uzavřít s Českými drahmi desetiletou smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti. Bez dlouhodobého kontraktu by totiž na dotace vůbec nedosáhly a modernizace by probíhala mnohem pomaleji,“ upozornil Robin Povšík s tím, že zhruba 90 % cestujících Středočechů dnes jezdí v nových nebo v modernizovaných vozech, což je nejvyšší podíl v celé České republice.

4 CityElefanty (moderní elektrická vozidla pro Středočeský kraj, ř. 471)

- investice do nákupu celkem: 874 mil. Kč
- z toho dotace z ROP: 328 mil. Kč
- inventární čísla vozidel s dotací: 471.076 až 471.079
- nasazení vozidel: Praha – Strančice – Benešov u Prahy

5 Regionov (modernizovaná motorová vozidla pro Středočeský kraj, ř. 814)

- investice do nákupu celkem: 127,4 mil. Kč
- z toho dotace z ROP: 50,96 mil. Kč
- inventární čísla vozidel s dotací: 814.182 až 814.186
- nasazení vozidel: Kolín – Ledebčko – Sázava Černé Budy a Kolín – Kutná Hora – Zruč nad Sázavou

12. 09. 2012 Oslavy 170. výročí tratě Přerov – Lipník nad Bečvou (15. září 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14416/>)

V sobotu 15. září vypraví České dráhy historické vlaky u příležitosti 170 let od zahájení osobní dopravy na Severní dráze císaře Ferdinanda v úseku tratě z Přerova do Lipníku nad Bečvou. Vlaky budou sestaveny z historické parní lokomotivy „Kremák“ a historických vozů, ve vlaku bude zařazena také historická posunovací lokomotiva „Pilštyk“. Vlaky budou jezdit po trati z Olomouce do Hranic na Moravě a zpět.

Odjezd parního vlaku z olomouckého hlavního nádraží je naplánován na 8:34 a 13:36, z Přerova vlak odjíždí v 9:34. Na nádraží v Lipníku se uskuteční výstava železničních kolejových vozidel a železniční techniky pro správu a údržbu tratí, bude zde i modelové kolejiště. Příznivci parní historie uvidí doplňování vody do parní lokomotivy a mazání parní lokomotivy. Nejmenší návštěvníky potěší drobnými dárky slon Elfík. Město Lipník nad Bečvou připravilo bohatý program a v rámci Dnů evropského dědictví se otevřou vybrané památky, např. zvonice, farní klášterní kostel, konírna a střešní zahrada, synagoga a židovské hřbitovy.

Jízdní řád zvláštního vlaku (15. září 2012)

stanice	přij.	odj.
Olomouc hl. n.		8:34
Grygov	8:45	8:51
Přerov	9:14	9:34

Prosenice	9:44	9:45
Osek nad Bečvou	9:50	9:51
Lipník nad Bečvou	9:56	10:38
Drahotuše	10:50	10:51
Hranice na Moravě	10:58	
stanice	příj.	odj.
Hranice na Moravě		11:12
Drahotuše	11:21	11:40
Lipník nad Bečvou	11:52	12:20
Osek nad Bečvou	12:26	12:27
Prosenice	12:33	12:34
Olomouc hl. n.	13:12	
stanice	příj.	odj.
Olomouc hl. n.		13:36
Grygov	13:44	13:50
Prosenice	14:13	14:20
Lipník nad Bečvou	14:29	14:47
Drahotuše	14:57	14:58
Hranice na Moravě	15:05	
stanice	příj.	odj.
Hranice na Moravě		15:19
Drahotuše	15:28	15:55
Lipník nad Bečvou	16:06	16:07
Prosenice	16:17	16:18
Přerov	16:30	16:44
Grygov	17:03	17:04
Olomouc hl. n.	17:12	

Jízdné v parním vlaku 15. září 2012

Traťový úsek	Druh	Cena
Olomouc hl.n. – Hranice na Moravě	jednosměrná	60 Kč
	jednosměrná poloviční	30 Kč
	zpáteční	100 Kč
	zpáteční poloviční	50 Kč
Olomouc hl.n. – Lipník nad Bečvou	jednosměrná	50 Kč
	jednosměrná poloviční	25 Kč
	zpáteční	80 Kč
	zpáteční poloviční	40 Kč
Přerov – Hranice na Moravě	jednosměrná	40 Kč
	jednosměrná poloviční	20 Kč
	zpáteční	70 Kč
	zpáteční poloviční	35 Kč
Lipník nad Bečvou – Přerov	jednosměrná	30 Kč
Lipník nad Bečvou – Hranice na Moravě	jednosměrná poloviční	15 Kč
	Zpáteční	50 Kč

Poloviční jízdné platí pro děti od 6 – 15 let, děti do 6 let cestují zdarma. Jiné jízdní doklady ani nároky na slevu se neuznávají. Přeprava kočárků a jízdních kol je za poloviční jízdné. Prodej jízdenek bude pouze u vlakového doprovodu.

12. 09. 2012 Stavební povolení: Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošov

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2012/ss1592631075_vyhlaska.pdf)

Účelem stavby je rekonstrukce a elektrizace jednokolejné trati Studénka – Veřovice v úseku železniční stanice Studénka až železniční stanice Sedlnice, jako i nezbytné úpravy infrastruktury. Rekonstrukcí stávající tratě dojde ke zvýšení traťové rychlosti, zvýšení únosnosti pražcového podloží, budou provedeny úpravy mostů a propustků, dojde k zlepšení prostorové průchodnosti. Zvýšení propustnosti rekonstruovaného úseku trati bude dosaženo vybudováním nové výhybny. Vybudoje se nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení, umožňující dálkové ovládání. Dojde k vymístění vlaků osobní dopravy z železniční stanice Sedlnice do nové železniční zastávky, situované v rekonstruovaném úseku tratě.

12. 09. 2012 RegioJet snižuje studentské jízdné, pojede levněji než ČD

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-snizuje-studentske-jizdne-pojede-levneji-nez-cd/839509>)

Vlakový dopravce RegioJet se ode dneška rozhodl snížit ceny jízdného ve svých vlacích mezi Prahou a Ostravskem pro studenty dojíždějící do škol. Ze srovnání ČTK vyplývá, že ti, kteří si zdarma pořídí kreditovou jízdenku, mohou jezdit levněji než s Českými drahami. RegioJet o tom dnes informoval v tiskové zprávě. Zatímco s Českými drahami vyjde cesta z Prahy do Ostravy na 252 korun, RegioJet nabízí spojení za 190 korun. Úsporu zhruba 60 korun pocítí studenti i na cestě z hlavního města do Třince či Havířova. Z Prahy do Zlína, kam RegioJet zajišťuje dopravu z Olomouce návazným autobusem, cestující ušetří 45 korun. Ceny jsou dostupné těm, kteří využívají tzv. žákovské jízdné, což znamená, že slevu dostanou na cestě z místa bydliště do školy. "Do konce září platí ještě letní sleva 25 procent pro všechny studenty do 26 let, stačí se prokázat pouze průkazem ISIC," doplnil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

Pokud by se studenti chtěli přiblížit cenám RegioJetu u ČD, musí si zakoupit za 1 330 korun na rok aplikaci IN50. Na ni mají nárok všichni ve věku 15 až 26 let a dostanou poloviční slevu z obyčejného jízdného. V praxi to znamená, že z Ostravy do Prahy zaplatí 229 korun. Poprvé také budou moci cestovat studenti se slevou přes hranice až do Žiliny, jedinou podmínkou je žákovský průkaz s vyznačenou trasou na státní hranici. Z Prahy lze cestu absolvovat za 248 korun. RegioJet, který patří do skupiny Student Agency, od 1. září provozuje mezi Prahou a Ostravskem devět párů vlaků, jeden z nich zajíždí až do Žiliny. Od nového jízdního řádu v polovině prosince vstoupí na nejlukrativnější českou trať vedle RegioJetu a Českých drah také LeoExpress podnikatele Leoše Novotného.

Srovnání studentských cen RegioJetu a Českých drah (v Kč)

Relace	Praha – Ostrava	Praha – Olomouc	Praha – Třinec	Praha – Havířov	Praha – Žilina	Praha – Zlín	Olomouc – Ostrava
Cena RJ	190	145	220	215	248	185	67
Cena ČD	252	178	283	264	*	220	78

Zdroj: Ceníky RegioJetu a Českých drah

* průkaz na studentské jízdné lze použít jen na území ČR

13. 09. 2012 Železnici před zloději nikdo hlídat nebude, plán najmout ochranku padl

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/ochranka-na-kradeze-kovu-na-zeleznici-nedohledne-fuw-/usti-zpravy.aspx?c=A120913_1828412_usti-zpravy_alh)

Správa železniční dopravní cesty stopla projekt na ochranu tratí před zloději. Na severu Čech je měla tři měsíce na zkoušku hlídat bezpečnostní agentura. Pokud by se hlídání vyplatilo, čtyřadvacetihodinová ostraha železnic by pokračovala. Jenže nové vedení státní organizace projekt

zastavilo. "Původní projekt hlídání části trati v naší správě byl prozatím zrušen," potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Vedení SŽDC podle něj nyní analyzuje, jestli taková prevence proti krádežím není zbytečně drahá. Alternativu za ostrahu miliardového majetku ale státní podnik zatím nemá. Internetová aukce, ve které SŽDC agenturu vybírala, skončila na konci května. Po měsíci a půl ji vedení firmy bez řádného vysvětlení zrušilo. V té době už měla ochranka podle původního plánu koleje hlídat.

SŽDC na pilotní projekt původně vyčlenila dva miliony, aukce nakonec částku srazila na polovinu. Agentura měla na severu Čech hlídat dva úseky – trať z Ústí přes Teplice do Mostu a z Ústí do Bíliny. Monitoring byl naplánovaný na červenec, srpen a září, tedy v době, kdy se na tratích krade nejvíc. "Za letošní rok evidujeme 36 trestných činů a 30 přestupků. Jednoznačně převažují krádeže barevných kovů. Například v úterý odpoledne někdo u tratě Předlice – Trmice překopl dvacet centimetrů kabelu k zabezpečovacímu zařízení. Místo zahrabal a jenom hodinu trvalo, než se to našlo," přiblížil vedoucí ústecké železniční policie Roman Jelen. Za loňský rok zloději v Ústeckém kraji způsobili škodu přes 1,8 milionu korun.

Policie na obchůzky tratí nestačí

Ted' tratě prakticky nikdo nehlídá. Stavby drážní policie jsou zdecimované a do jejich agendy spadají i jiné činnosti. V celé republice existují pouze čtyři železniční útvary a policie uvažuje o jejich úplném zrušení. Z drážních oddělení fungují v Ústeckém kraji dvě – na Ústecku a Děčínku. Všude jinde byli drážní policisté převedeni do obvodních oddělení. Pachatele se tak nejen nedaří dopadnout, ale pokud je někdo nechytí při činu, těžko se jim trestná činnost i dokazuje. Policisté kromě kontroly sběren, kde ukradený materiál končí, sledují tratě při pochůzkách, podle Jelena ale policie nemůže suplovat práci ochranky. "Hodně se krade v Trmicích a na ústeckém západním nádraží. Na Mostecku jsou to Obrnice a v Kopistech se zase krade nafta," přibližuje člověk z bezpečnostní branže, který nechtěl být jmenován.

Koleje nikdo nehlídal ani v minulosti, argumentuje mluvčí

Zloději za ukradený materiál dostanou ve sběrně řádově stokoruny, správci kolejí ovšem vznikne škoda tisícinásobně vyšší. Například tlumivek, které obsahují měď, pobertové na severu Čech ukradli tolik, že SŽDC vyčerpala všechny jejich zásoby. Také když kvůli krádeži nefunguje na trati elektřina, SŽDC vznikají další náklady - firmám musí podle smluv zaplatit naftu do dieselových lokomotiv. Škody tak za jednu událost narůstají. Situace na severu Čech je tristní, ale podle mluvčího Hally koleje uhlídat před zloději stejně nelze. "Koleje skutečně nikdo nehlídá, ale nikdo je nehlídal ani nikdy v minulosti," řekl Halla.

14. 09. 2012 Němci zruší zákaz dálkových autobusů, železnice přijde o monopol

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nemci-zrusi-zakaz-dalkovych-autobusu-zeleznice-prijde-o-monopol-914456>)

Od příštího roku budou smět dálkové autobusy křížovat celé Německo. Po několikaměsíčních jednáních se na tom dohodl Spolkový sněm, který tak německou železnici připraví konkurenční výhodu, které si užívala přes 70 let. „Linková autobusová doprava bude uvolněna. V budoucnu budou dálkové autobusy smět do celého Německa a konkurovat mimo jiné i železniční dopravě,“ uvádí dokument, na kterém se dnes shodly parlamentní frakce vládních CDU-CSU a FDP s opozičními SPD a Zelenými. Podle parlamentu cílí nová forma dopravy „především na zákazníky citlivé na cenu, pro něž je železnice často příliš drahá“. Spolkový sněm musí ještě schválit příslušný zákon, díky podpoře poslanců napříč politickým spektrem by se ale mělo jednat jen o formalitu.

Vláda návrat autobusů do dálkové dopravy prosazuje od srpna 2011, dosud jej ale brzdil odpor jednotlivých spolkových zemí. Pro vnitrozemskou linkovou dopravu platila v Německu po desetiletí přísná pravidla – provozovatel autobusové dopravy musel prokázat, že jeho nabídka zlepší poměry v dopravě. A to se mu v konkurenci železnice málokdy podařilo. V průběhu let ale začal monopol vlakové dopravy působit přesně opačně a autobusy nyní zřejmě nabídnou cenově výhodnější alternativu.

Ani nyní to ale autobusoví dopravci nebudou mít jednoduché. Do roku 2019 budou muset být všechny jejich spoje bezbariérové, prosadila sociální demokracie a zelení. Spolkové země si vymínily, že autobusy nebudou smět na linky kratší než 50 kilometrů nebo s časem jízdy do jedné hodiny. Chrání tak vlakové spoje, jejichž provoz dotují. Podle vlády by zákon měl začít platit během prvního čtvrtletí příštího roku. Dosud měla autobusová doprava přibližně dva miliony cestujících ročně, naproti tomu dálkových železničních spojů využívá 126 milionů zákazníků.

17. 09. 2012 Provoz na trati z Vídně do ČR přerušen kvůli poruše na vedení

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/provoz-na-trati-z-vidne-do-cr-prerusen-kvuli-poruse-na-vedeni/841273>)

Provoz na nejdůležitější železniční trati mezi Vídní a Českou republikou byl dnes časně ráno přerušen kvůli poruše na nadzemním vedení. Dopravu na Severní dráze mezi rakouským Gänserndorfem a pohraniční stanicí Bernhardsthal budou pravděpodobně do osmé hodiny zajišťovat jen dieselové lokomotivy a náhradní autobusy, oznámila agentura APA s odvoláním na mluvčí rakouských drah ÖBB. Noční vlak z Varšavy do Vídně čeká podle ní v české hraniční stanici Břeclav. Přednost má totiž zajištění dopravy cestujících do zaměstnání. Postiženo je sedm vlakových spojů. Mezi Gänserndorfem a Vídní jezdí příměstské vlaky normálně. Podle nepotvrzených domněnek mohli poruchu na vedení způsobit zloději mědi.

17. 09. 2012 RegioJet přestane zastavovat v Ústí nad Orlicí a omezí i Zábřeh

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-prestane-zastavovat-v-usti-nad-orlici-omezi-i-zabreh-p61-eko-doprava.aspx?c=A120917_100415_eko-doprava_fih)

Zostřený konkurenční boj společně s plánovanou opravou prvního koridoru okolo Úval zhorší dopravní spojení obyvatel Orlickoústecka a Zábřehu na Moravě. Žluté vlaky společnosti RegioJet s platností nového jízdního řádu od 9. prosince přestanou zastavovat úplně v Ústí nad Orlicí. A v Zábřehu na Moravě budou z původních 18 spojů denně zastavovat jen dva. RegioJet nebude zastavovat ani v Praze-Libni. Přibudou ale naopak spojení do Třince. "Nechtěli jsme zákazníky opouštět, ale musíme respektovat kapacitu dopravní cesty i vstup dalších dopravců," řekl mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Podle něj jezdilo do Ústí nad Orlicí kolem 100 až 150 lidí denně. Po změnách zastaví v Zábřehu první ranní vlak směrem do Prahy a poslední večerní z Prahy.

Rozhodnutí je konečné, protože uzávěrka pro objednávání kapacity na železnici na Správě železniční dopravní cesty skončila minulý týden. Kvůli plánované opravě části trati u Úval se musel zásadně změnit jízdní řád, nově budou žluté vlaky odjíždět z Prahy 12 minut po celé, zatímco pendolina Českých drah 29 minut po celé. Kdyby zastavil RegioJet v Ústí nad Orlicí a Zábřehu, rychlejší pendolino by ho před Ostravou předjelo. "Musíme se dívat, kam jede většina zákazníků," obhajuje vyškrtnutí zastávek Ondrůj. RegioJet bude dál zastavovat v Pardubicích, Olomouci a Hranicích. Nově alelepší spojení z Třince: dosud tam zastavuje pouze jeden pár vlaků mířící do Žiliny, nově Třinec obslouží další tři páry vlaků.

Příchod třetího dopravce na trasu, společnosti Leo Express, přinese větší výběr vlaků jen lidem v Bohumíně, Ostravě, Olomouci a Pardubicích, nikde jinde černo-zlaté vlaky zastavovat nebudou. Od prosince tak na trase z Prahy do Ostravy přibude zhruba třetina vlaků oproti současnému stavu. Přímé vlaky budou jezdit ve špičce i čtyřikrát během dvaceti minut. Oproti současnému jízdnímu řádu zrychlí cesta RegioJetu z Prahy do Ostravy o osm minut, přesto ale žluté vlaky zůstanou s expresy Českých drah na trase nejpomalejším dopravcem.

18. 09. 2012 Arriva ukázala soupravy, které nasadí na své první vlaky v Česku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-ukazala-soupravy-ktere-nasadi-v-cesku-fnd-eko-doprava.aspx?c=A120918_101853_eko-doprava_fih)

Největší evropský železniční dopravce Deutsche Bahn začne od prosince podnikat i na českých kolejích. Jím ovládaná společnost Arriva spustí 9. prosince pravidelné vlaky mezi Kralupy nad Vltavou a Benešovem. Nový dopravce už ukázal první soupravy, které budou v Česku jezdit. Jde o motorové jednotky 628, které provozovaly donedávna právě Deutsche Bahn. V Česku ponesou označení 845. Jde o vozy, které se vyráběly v letech 1986-1996. "Je to aktivita našeho a britského vedení Arrivy. Deutsche Bahn je sice vlastníkem Arrivy, ale o tomto ani neví," upřesňuje jednatel Arriva vlaky Jaroslav Richter. "Máme jich deset, aby bylo možné soupravy zdvojit, případně i ztrojit," řekl Richter. Vozy prochází částečnou "revitalizací" interiéru, tu provádí šumperská společnost Pars nova. Vlaky o víkendu poprvé představila Arriva v Česku při prezentační jízdě na trati z Mostu



do Moldavy.

Start nového dopravce je prakticky jistý, firma si už závazně objednala kapacitu na trati u Správy železniční dopravní cesty. V plánu má ještě další prezentační jízdy na některých regionálních tratích. Arriva mezi Benešovem a Kralupy nad Vltavou vypraví osmnáct párů spěšných vlaků. Ty na trati doplní servis Českých drah, soupeřit budou hlavně s jejich příměstskými jednotkami CityElefant. Arriva bude jezdit bez dotací. Vlaky budou zajižďet na pražské Masarykovo nádraží, netradičně pojedou z Hostivaře přes Malešice. Podle Richtera jedná firma o zavedení integrovaného tarifu Ropid, firma současně bude mít svůj ceník. Nemá se příliš lišit od tarifu Českých drah.

18. 09. 2012 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2012/Rozhodnuti_vyhlasaka.pdf)

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně zabezpečovacího zařízení a nástupišť včetně mimoúrovňového přístupu. S ohledem na plánovanou elektrizaci trati se parametry objektů navrhuji již pro elektrizovanou trať. Stavba je navržena na průjezdný průřez Z-GC a jeho postranní prostory podle normy ČSN 73 6320 a předpisu SŽDC S3 ve všech kolejích i kolejových spojkách. Stavba bude realizována na drážních pozemcích v katastru Frýdlant nad Ostravicí. Na nedrážních pozemcích budou provedeny nezbytné směrové úpravy kolejí a osazení zabezpečovacího zařízení přejezdů s nutnými úpravami chodníků nebo napojení svahů vodotečí na mostní objekty. Dotčený úsek leží v traťovém úseku SŽDC 2131 jednokolejné trati Kojetín – Ostrava s tím, že hlavní stavební práce budou probíhat v km 100,465 až km 101,714. V ostatních úsecích půjde jen o směrovou a výškovou úpravu nebo práci na kabelových trasách. Stávající traťová rychlost je vzhledem ke směrově náročnému vedení v obloucích 40 – 70 km/hod. Základním předmětem stavby je zřízení železničního svršku, spodku, přejezdů a nástupišť pro první a druhou kolej včetně vybavení zabezpečovacím zařízením, osvětlením, elektroohřevem a vyvolanými úpravami staniční budovy.

18. 09. 2012 V Berlíně se veřejnosti prvně ukázal nový vlak Leo Expressu (InnoTrans)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-berline-se-verejnosti-prvne-ukazal-novy-vlak-leo-expressu/841963>)

Na berlínském výstavišti dnes začal mezinárodní veletrh dopravní techniky a technologií InnoTrans, na kterém se představuje přes 2 500 vystavovatelů ze 49 zemí; z toho více než stovka firem z Česka. Devátý ročník přehlídky láká na celkem 104 světových premiér, což je dvakrát více než při posledním ročníku před dvěma roky. Návštěvníkům se dnes představila i nová vlaková jednotka Flirt od švýcarského výrobce Stadler, s níž od prosince vyjede na českou železnici nový soukromý osobní dopravce Leo Express. V Berlíně má veřejnost poprvé příležitost zblízka si prohlédnout kompletní interiér i exteriér zlatočerné soupravy, se kterou bude chtít podnikatel Leoš Novotný na trati mezi Prahou, Ostravou a Bohumínem konkurovat státním Českým drahám a RegioJetu Radima Jančury.

Leo Express chce lákat hlavně na pohodlí a výbavu moderních nízkopodlažních vlaků. "Máme kompletně nový interiér, všechny sedačky jsou polohovatelné, je v nich dostatek místa na nohy i zavazadla, u všech míst jsou elektrické zásuvky. Sedadla jsou speciálně designovaná na dálkovou dopravu," přiblížil ČTK mluvčí společnosti Petr Kopáček. Cestujícím nabídne i wi-fi připojení nebo speciální zábavní a informační kanál s filmy, hudbou, zpravodajstvím či hrami. "Je to absolutně unikátní v celé Evropě. Víím, že jsme druzí v Evropě, kteří něco takového vyvinuli," poznamenal Novotný, podle něhož chce Leo Express nabízet "evropský koncept v českém, možná už trochu zatuchlém rybníčku". Netají se přitom ambicemi expandovat nejen na další české páteřní tratě, ale i do sousedních zemí. Kromě prohlídky jedné z pěti souprav, kterou dopravce od zimy nasadí na trasu mezi Prahou a severní Moravou, si zájemci na veletrhu mohou sami vyzkoušet také nový simulátor, který bude společnost používat pro školení svých strojvedoucích.

Vedle Leo Expressu se na berlínském výstavišti z Česka prezentují také firmy AŽD, ČKD, Strojírna Oslavany, Slováké strojírny, Škoda Transportation a další. Posledně jmenovaný plzeňský výrobce ukazuje mimo jiné i svou nízkopodlažní tramvaj Škoda 15T ForCity, kterou už cestující znají z Prahy nebo Rigy a Škoda Transportation s ní nyní zkouší prorazit i na německém trhu. Na jaře ji tam testovala v Saské Kamenici (Chemnitz). "Ta akce v Německu byla úspěšná, máme na to pozitivní odezvu například i z Holandska," řekl ČTK viceprezident firmy pro prodej Zdeněk Majer. Škoda Transportation se podle něj s ní v Německu v současnosti účastní dvou až tří výběrových řízení, které jsou ve fázi předkvalifikace. "Jsou to tendry, kde začínáme postupnými krůčky, dodávka 15 až

20 tramvají. Vybíráme si menší tendry, kde si myslíme, že můžeme uspět," uvedl Majer. Odmítl ale upřesnit, ve kterých německých městech by se nové soupravy z Plzně mohly objevit. Veletrh InnoTrans je v Berlíně otevřen do pátku pro odbornou veřejnost. Pořadatelé očekávají, že ho za čtyři dny navštíví přes 100.000 lidí. O víkendu si nové lokomotivy, vlaky, tramvaje a další stroje mohou přijít prohlédnout i zájemci z řad laické veřejnosti.

19. 09. 2012 Tetčice podaly žalobu kvůli protihlukovým stěnám u železniční trati

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/tetcice-podaly-zalobu-kvuli-protihlukovym-stenam-u-trati-p3x-/brno-zpravy.aspx?c=A120919_1830792_brno-zpravy_bor)

Moderní železnice, po které budou jezdit elektrické vlaky ve špičce každou čtvrt hodinu. Tak by měla vypadat více než dvacet kilometrů dlouhá trať mezi Brnem a Zastávkou za 4,1 miliardy korun. Plán ale může zhatit obec Tetčice, která kvůli projektu podala žalobu ke Krajskému soudu v Brně. Zatímco jinde se marně dožadují protihlukových stěn. V Tetčicích je nechtějí. Místním vadí především protihlukové stěny, které mají vyrůst v okolí trati. "Podle projektu budou tři a půl metru vysoké. Obyvatelé Sušilovy ulice, která vede kolem železnice, je proto nechtějí mít za domem. Stěny by hyzdily obec," zdůvodnil nesouhlas tetčický starosta Martin Ambros. Vesnice nejprve podala námitky vůči územnímu rozhodnutí stavebního úřadu v Rosicích. A když je potvrdil i krajský úřad, obrátilo se vedení Tetčic na soud. "Naším cílem je, aby stěny měly maximálně osmdesát centimetrů. Kdo bydlí u trati, na hluk si už dávno zvykl. Vlaky navíc dělají menší rámus než tramvaje. Takhle na tom jen vydělávají stavební firmy," dodal starosta Ambros.

Podle Martina Bouška ze stavebního úřadu v Rosicích si ale třiapůlmetrové stěny vyžádali pracovníci krajské hygienické stanice, kteří postupovali na základě nařízení vlády. "Konkrétní délka stěn pak byla výsledkem zpracované hlukové studie," poznamenal Bouška. Zábrany by měly obyvatele Tetčic chránit, i když si to oni sami nepřejí. Krajský soud bude o žalobě Tetčic jednat koncem tohoto měsíce. "Ze zákona na to má devadesát dní, přičemž žaloba přišla 10. července. Konkrétní datum však prozatím není známé," uvedla mluvčí soudu Miroslava Sedláčková.

Vítězství Tetčic může modernizaci výrazně zbrzdit

Kdyby dal soud za pravdu oběma úřadům, začne přestavba železniční trati mezi Brnem a Zastávkou někdy ve druhé polovině příštího roku. Hotovo by bylo v závěru roku 2015. Pokud naopak Tetčice uspějí a soud nařídí projekt znovu projednat, může se celá investice výrazně zbrzdit. "Nepředpokládáme, že by to mohlo znemožnit uskutečnění stavby. Rozhodně by to však znamenalo posun stavebního řízení," potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Je ale otázkou, zda se později na modernizaci najdou peníze. Podle krajského koordinátora integrované dopravy společnosti Kordis jde přitom o nejdůležitější investici v oblasti modernizace železnice na jižní Moravě. "Stávající zastaralá a kapacitně nedostatečná trať je příčinou častých zpoždění vlaků a brzdou ve zvyšování počtu spojů. Po dokončení stavby očekáváme výrazné zpřesnění a zrychlení provozu," řekl už dříve Květoslav Havlík z Kordisu. Vlaky by na nové trati mohly ve špičce jezdit i v patnáctiminutovém intervalu. "Jezdím vlakem každý den a určitě bych to ocenila. Ale zase chápu lidi z Tetčic, kteří nechtějí mít u domu vysoké betonové zdi," krčila rameny Jana Veselá z Rosic. Starosta Ambros však upozorňuje, že lidem z Tetčic se celková cesta vlakem zpomalí o čtyři minuty. "Přibudou totiž dvě nové zastávky," uzavřel starosta.

Elektrické vlaky do Zastávky

Správa železniční dopravní cesty připravuje elektrizaci trati mezi Brnem a Zastávkou u Brna. Náklady na přestavbu dosáhnou 4,1 miliardy korun, z toho 2,9 miliardy by mělo jít z evropských fondů. Za tyto peníze se opraví celé koleje, jejich podložení i všechny mosty na trati. Vznikne také nové zabezpečovací a trakční vedení. Cestující se mohou těšit na nová nástupiště včetně bezbariérových přístupů. Kolem trati jsou v plánu protihluková opatření v celém úseku. Součástí stavby bude i zdvoukolejnění úseku mezi Střelicemi a Zastávkou u Brna. Cílem je zpřesnění a zrychlení provozu na železnici.

20. 09. 2012 Čínští obři se tlačí na evropské koleje

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/cinsti-obri-se-tlaci-na-evropske-koleje-916297>)

Dosud je znali jen zasvěcení, nyní o sobě chtějí dát vědět celému světu. Čínští výrobci železniční techniky CSR a China CNR patří mezi největší na světě a letos se poprvé prezentují na evropské

půdě, konkrétně v Berlíně, jen několik kilometrů od továren domácího Siemensu a švýcarského Stadleru. Kdo zavítal do pavilonu 9 na berlínském veletrhu Innotrans, mohl si připadat, jako by se náhle přenesl o tisíce kilometrů na východ. Evropané zde jen nesměle postávají, zatímco čínská většina kontroluje prostor. Hegemonii narušuje pouze společná expozice českých výrobců a několik maďarských firem.

Podle údajů organizátorů veletrhu stoupl počet čínských vystavovatelů oproti poslednímu ročníku Innotrans 2010 o 14 procent. Všichni jsou soustředěni do jedné haly, která má vlastní, letos vybudovaný vchod. „Přijeli jsme prostě proto, že se jedná o největší železniční veletrh na světě. Dosud byl naším hlavním odbytištěm domácí trh, nyní se ale začínáme rozhlížet po světě,“ řekl pro E15.cz šéf zahraničního obchodu v CSR Šen Tia-ťün. CNR je v evropské expanzi dál. Firma již navázala spolupráci s polským státním dopravce PKP Cargo, ve společném podniku ve Štětíně budou vznikat vagóny z čínských dílů. Loni také CNR získala svého prvního evropského zákazníka, francouzská leasingová společnost Atir Rail si objednala 40 vagónů na převoz kapalin. Letos v červenci firma dodala první ze 16 nákladních lokomotiv do Estonska.

Jediná brzda? Licenční poplatky

Přesto ale čínští giganti nevidí Evropu jako jeden ze svých budoucích hlavních trhů. „Pokud do Evropy zahrnujete i Turecko, tak tu vidíme velký potenciál,“ vysvětlil Tia-ťün. Situace v Evropské unii je podle něj odlišná. CSR se proto chce na unijním trhu prosadit jako dodavatel komponentů místním etablovaným výrobcům, s nimiž právě jedná. Čínské vlaky by totiž podle Tia-ťüna mohly v Evropě narazit na potíže s porušováním patentových práv evropských podniků, což by mohlo vyústit v placení drahých licenčních poplatků. Překážkou jsou prý také předsudky zákazníků vůči čínským technologiím.

Podle údajů německé poradenské společnosti SCI Verkehr byla CSR v roce 2010 s obratem 5,2 miliardy eur největším výrobcem kolejových vozidel na světě. Kanadský Bombardier obsadil pomyslnou druhou příčku se 4,83 miliardy eur, jen těsně jej ale následovala CNR. Čínští výrobci železničních vozidel se již delší dobu prosazují v Asii, Africe a Jižní Americe. CNR loni například dodala 2 000 vagónů do Kazachstánu či téměř 700 vagónů do Mosambiku. CSR vyvází do Brazílie nebo Venezuely. Odbyt nacházejí čínské vlaky i v Austrálii a na Novém Zélandu.

21. 09. 2012 Drážní úřad schválil pantografy pro kraje (RegioPanter)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazni-urad-schvalil-pantografy-pro-kraje-916482>)

Nový pantograf od Škody Transportation, který má pod názvem RegioPanter posílit vozový park na krajských tratích, udělal zásadní krok k úspěšnému vstupu na koleje. Od Drážního úřadu (DÚ) získal povolení vozit cestující, prozatím ve zkušebním provozu. Prvních pět vlaků tak může bez problémů začít sloužit. Zkušební provoz bude trvat nejdéle do konce roku, pak se vyhodnotí a vlak dostane definitivní razítko jako typ. „Zatím nám to z dílčích protokolů vychází velice dobře,“ řekl deníku E15 vedoucí odboru drážních vozidel DÚ Jiří Hanuš. Teď bude na cestujících, aby vyzkoušeli například odolnost toalet nebo funkčnost informačních systémů. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského se nyní na pantografu zacvičuje personál. „Oficiální představení a zahájení přepravy cestujících očekáváme na přelomu září a října,“ řekl Štáhlavský s tím, že vlaky do úplného schválení zůstávají v majetku výrobce.

České dráhy si objednaly 19 nových pantografů, z toho 15 v třívozovém provedení a čtyři dvouvozové. Celkem za 2,5 miliardy korun. První se měl podle neoficiálních informací představit už minulý pátek v Českých Budějovicích, kde měl svést i tamního hejtmana Jiřího Zimolu. Termín byl nakonec odsunut na 1. října. „Ano, posunovalo se to, ale jen kvůli tomu, aby tam mohli být papaláši,“ sdělil zdroj z řad organizátorů. Krajští politici se před volbami chystají stříhat pásy nebo stříkat šampaňské na nádražích téměř ve všech krajích. „Na přelomu září a října bude ve většině krajů představen nový vlak buď elektrický, nebo motorový,“ uvedl Štáhlavský.

První prezentace je už dnes v Plzni, kde se křtí nový motorový vlak RegioShark od polského výrobce Pesa Bydgoszcz. Nový motorák bude jezdit z Plzně do Domažlic. Celkem je z Polska objednáno 31 nových lokálek za dvě miliardy korun. Jezdit budou například i na Karlovarsku nebo Ustecku. Dodávka většiny nových vlaků je naplánována na příští rok. Nejde ale jen o České dráhy, nové vlaky chtějí poslat na koleje i další dopravci, například Leo Express nebo Arriva.

21. 09. 2012 Vlaky Jeseník – Ostrava nezaniknou, objedná je kraj

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/196754-vlaky-jesenik-ostava-nezaniknou-objedna-je-kraj/>)

Přímé vlaky mezi Jeseníkem a Ostravou nezaniknou. Přestože stát v příštím roce už nebude objednávat rychlíky na této lince, Olomoucký kraj se po žádostech cestujících rozhodl spoje zaplatit ze svého. Měly by tak nadále jezdit čtyři páry přímých spojů, na kterých budou nadále řazeny rychlíkové motorové vozy řady 843 z druhé poloviny 90. let. Jediný rozdíl, kterého si cestující všimnou, tak bude v kategorii vlaku – místo rychlíků půjde o spěšné vlaky. Kraj za jejich provoz zaplatí 11,5 milionu korun za rok. Přímé spojení z Jeseníku do Ostravy je problematické zejména kvůli průjezdu polským územím přes Glucholazy. Polská strana podle českých dopravců koleje řádně neudržuje, přestože vybírá vysoké poplatky za průjezdy vlaků. Nedávno ale vznikla dohoda, podle které se má stav trati zlepšit, jen aby stát zrušil objednávku rychlíků, které úsekem projíždějí. To je však pro Olomoucký kraj nepřijatelné. "Pro Olomoucký a Moravskoslezský kraj je to důležité spojení, proto jsme se dohodli, že vlaky budeme objednávat my a zajistíme také úhradu příslušné ztráty," slíbil ředitel Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje Jaroslav Tomík.

Proti ohlášenému zrušení rychlíků do Ostravy lidé z Jesenicka protestovali. Podle mluvčí Českých drah, které spoje provozují, Kateřiny Švubové nebyla důvodem zrušení rychlíků jejich nevytíženost. "Spoj je využíván, jezdí jím nejen turisté a lyžaři, ale i lidé cestující do zaměstnání," uvedla. Kraj je přesvědčen, že provoz vlaků přes Polsko pro něj nebude příliš nákladný, očekává totiž, že ve spojích Jeseník – Ostrava v blízké budoucnosti přibude cestujících. Pomoci by k tomu měla plánovaná nová zastávka v Glucholazích. Vlaky by potom zastavovaly přímo ve městě, a ne jenom na nádraží, které je vzdálené asi dva kilometry od centra. "Pokud bude možné nastoupit a vystoupit přímo v Glucholazích, jistě to přispěje k rozvoji přeshraniční turistiky," očekává Jaroslav Tomík.

21. 09. 2012 Trať mezi Plzní a Rokycany zrekonstruuje Metrostav se Subterrou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/trat-mez-plzni-a-rokycany-zrekonstruuje-metrostav-se-subterrou/843231>)

Železniční trať mezi Plzní a Rokycany zrekonstruuje Metrostav ve spolupráci s firmou Subterra za 3,97 miliardy korun. Sdružení těchto dvou společností nabídlo za rekonstrukci nejnižší cenu, a hodnotící komise proto doporučila právě tuto nabídku. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Cena nabídnutá Metrostavem je zhruba o polovinu nižší, než správa železnic původně očekávala. Doporučení hodnotící komise musí podle Halla nejprve schválit generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář. Navíc běží patnáctidenní lhůta, po kterou se mohou neúspěšní uchazeči odvolat.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zakázku na modernizaci trati mezi Rokycany a Plzní označuje jako zakázku desetiletí. Hodnotu stavby zhruba 21 kilometrů dlouhého úseku společnost původně odhadla na 7,5 miliardy korun. Stavba navazuje na úsek ze Zbirohu do Rokycan, který má být dokončený letos v říjnu, a je součástí III. tranzitního koridoru mezi Prahou a Chebem. Kromě těchto úseků zbývá k plnému dokončení trati ještě modernizovat úsek z Prahy do Černošic a dokončit průjezd Plzní, na němž se pracuje od března. Po modernizaci celé trati budou moci vlaky jezdit rychlostí až 130 kilometrů za hodinu, vlaky s naklápečnými skříněmi ještě o 30 kilometrů za hodinu více. Spojení Praha – Plzeň se po dokončení zkrátí ze 104 na 70 minut. Celkové náklady na modernizaci více než dvousetkilometrové trati Praha – Plzeň přesahují 30 miliard korun. Většinu nákladů má pokrýt EU z Operačního programu doprava.

21. 09. 2012 České dráhy slavnostně pokřtily první motorovou jednotku RegioShark v Plzeňském kraji (řada 844)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14467/>)

Moderní železniční vozidlo, motorovou jednotku RegioShark, dnes na plzeňském hlavním nádraží pokřtily náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek a hejtman Plzeňského kraje Milan Chovanec. Motorová jednotka řady 844 začne na podzim vozit cestující na trati Plzeň – Domažlice. Dostala označení RegioShark podle přední části soupravy, která připomíná tlamu žraloka. „Nové motorové jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování na frekventované trati Plzeň – Domažlice. Při výběrovém řízení jsme přihlíželi k požadavkům regionů a jejich zástupců, kteří regionální spoje objedávají. Věřím, že budou s vítězným vozidlem spokojeni stejně jako naši cestující v Plzeňském kraji,“ uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele

Českých drah pro osobní dopravu. „Další moderní vůz v Plzeňském kraji jistě zvýší počty cestujících železniční dopravou a současně zvětší oblibu cestování vlakem. Plzeňský kraj dlouhodobě preferuje železniční dopravu jako páteřní, z níž vybíhají boční autobusové trasy,“ řekl hejtman Plzeňského kraje Milan Chovanec.

České dráhy objednaly celkem u polského výrobce PESA Bydgoszcz 31 vlaků za téměř 2 miliardy Kč. Kromě Plzeňského kraje budou tyto moderní regionální vlaky jezdit ještě v Karlovarském, Ústeckém a Zlínském kraji. České dráhy nová regionální vozidla pro Plzeňský kraj pořizují v rámci Regionálního operačního programu Jihozápad, a to ve dvou projektech: šest jednotek v projektu Moderní železniční vozidla pro Plzeňský kraj a jednu jednotku v projektu Moderní železniční vozidla pro Plzeňský kraj II. Cena motorové jednotky činí 64 milionů Kč, podíl dotace na jednotku dosahuje výše až 35 %. Dále budou do Plzeňského kraje dodána ještě další 2 totožná vozidla, které České dráhy hradí výhradně z vlastních zdrojů. Celkový počet jednotek RegioShark pro Plzeňský kraj je 9 v celkové hodnotě 577 118 016 Kč. První čtyři budou v Plzeňském kraji k dispozici do konce letošního roku, všechny jednotky začnou v provozu jezdit do poloviny roku 2013. V rámci zkušebního provozu budou nové jednotky jezdit kromě domažlické trati také v úseku Plzeň – Plasy na žatecké trati a v neděli také na trase Plzeň – Rokycany.

Charakteristika vozidel RegioShark

Maximální rychlost vozidla je 120 km/h, délka vlaku je 44 metrů, počet míst k sezení je 120, z toho je 15 sedaček sklopných a 9 míst je v 1. třídě, celková kapacita vlaku je 240 osob. Vlak je vybaven uzavřeným systémem WC v bezbariérové úpravě, prostorem pro jízdní kola, klimatizací, audiovizuálním informačním systémem. Výkon vlaku je téměř 800 kW. Vlak nabízí:

- moderní, světlý a dobře přehledný interiér;
- bezbariérový nástup do prostor se sníženou podlahou;
- bezbariérové WC s uzavřeným systémem WC, které lze využívat i ve stanicích;
- audiovizuální informační systém;
- klimatizaci;
- moderní ergonomické sedačky potažené textilem;
- centrálně zavírané a za jízdy blokované dveře, které jsou snadno ovladatelné tlačítky;
- univerzální prostory pro kočárky, jízdní kola a objemná zavazadla.
- vlak je ekologický a vysoce bezpečný, odpovídá současným přísným ekologickým a bezpečnostním požadavkům.

21. 09. 2012 Francouzské dráhy přesunou část IT služeb do Česka a Polska

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/francouzske-drahy-presunou-cast-it-sluzeb-do-ceska-a-polska-916600>)

Francouzské státní dráhy SNCF budou outsourcovat IT služby v České republice, Polsku a ve Španělsku. V příštím roce škrtnou SNCF 500 pracovních míst, z nichž většina půjde do Česka a Polska, část také do Španělska, píše francouzská média. Francouzská společnost Steria, která IT služby pro SNCF poskytovala od roku 1999 až doteď, o kontrakt přišla na začátku tohoto roku. Těm, kteří se starají o zajišťování služeb nyní vyhraáala IBM společně se španělskou společností Sopra. V IT oddělení francouzských drah pracuje celkem 2200 stálých a 2500 smluvních zaměstnanců. Mají na starosti IT systémy, rezervaci jízdenek, staniční značení a pohyb vlaků. V Česku a Polsku jsou mzdy mnohem nižší, zdůvodňují úsporný krok SNCF francouzské deníky. Železniční odboráři SUD mají obavy z komunikace s českými a polskými pracovníky, kteří budou mít na starost francouzská nádraží a přesun vlaků. V Česku a Polsku už podle deníku Le Parisien vznikají servisní centra pro budoucí pracovníky.

22. 09. 2012 Osobní vlaky jsou stále ztrátovější, dráhy proto prodávají domy i firmy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodavaji-nemovitosti-a-firmy-kvuli-ztratovosti-vlaku-1pj-ekonomika.aspx?c=A120921_192714_ekonomika_brd)

Provoz osobní dopravy je pro České dráhy čím dál ztrátovější. Díry v rozpočtu se snaží zalepovat rozprodejem nepotřebného majetku nebo vysáváním zisků z dceřiných firem. Jen do konce letošního

roku chtějí dráhy rozprodat nemovitosti za 1,6 miliardy korun. Prohloubení ztráty z osobní dopravy odhaluje pololetní zpráva o hospodaření Českých drah. Podle ní stoupla za prvních šest měsíců v meziročním srovnání z 21 na 259 milionů korun, tedy dvanáctinásobně. A to i přes vyšší tržby z osobní dopravy. "Musí dojít ke zlepšení výsledků, od toho je za osobní dopravu v představenstvu nový člověk," řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Osobní dopravu nově vede Miroslav Šebeňa. Podle mluvčího drah Radka Joklíka se do prohloubení ztráty promítla hlavně větší výkonová spotřeba kvůli zdražení energií i vyšší odpisy za nové vlaky. "Z tohoto pohledu podle našeho názoru nejde o vývoj nikterak alarmující," řekl Joklík. Hospodaření drah navíc zatěžuje čím dál více splácení úroků za jejich dluhy, jen za první pololetí na úrocích zaplatily 468 milionů korun, třikrát více než před rokem.

Budovy i firmy na prodej

Dráhy řeší ztrátovou přepravu cestujících příjmy z jiných aktivit, především rozprodeji majetku. Ty už nastartovaly dříve prodejem nemovitostí, teď budou dál pokračovat, na prodej budou některé dceřiné společnosti. Šéf drah Petr Žaluda MF DNES potvrdil, že už jedná o prodeji firmy Railreklam, která nabízí reklamu hlavně na nádražích. Mají v ní 51 procent. "Zbavujeme se majetku, který nesouvisí s naší hlavní činností," vysvětlil Žaluda. Podíl si dráhy cení řádově na desítky milionů, předkupní právo má druhý vlastník firmy, společnost Expiria. Za ní stojí slovenská společnost Joj Media House. Podle Žaludy by k prodeji mohlo dojít ještě letos.

Mluví se i o prodeji společnosti ČD-Telematika, v které mají dráhy podíl necelých 60 procent. Žaluda potvrdil, že o prodeji uvažují, ale podle něj ještě neuzrál na takový krok čas. Dráhy si letos velkou část služeb, které dosud Telematika zajišťovala, převzaly pod svoji jinou dceřinou firmu, ČDT-informační systém. Ztráty lepší drahám i jiné dceřiné firmy. Jako zlaté vejce teď funguje pro dopravce hlavně Výzkumný ústav železniční, který provozuje například železniční zkušební okruh ve Velimi. Jen za loňský rok posle drahám dividendu ve výši 82 milionů korun. "Nabídka na prodej firmy máme, ale nechceme ji prodat. To až v největší nouzi," říká na adresu VÚŽ Žaluda. Jde o mimořádně ziskovou firmu, z tržeb 330 milionů korun vytvořila zisk přes sto milionů korun.

Nová tvář na prodej nemovitostí

Velké příjmy čekají dráhy z prodeje nemovitostí, které nově povede náměstek ministra zemědělství Roman Boček, za jehož nástup úspěšně lobbval i jeho známý Jan Veverka, který dříve působil jako Žaludův tajemník. Za první pololetí dráhy prodaly nemovitosti jen za 141 milionů, i to byl jeden z důvodů, proč odešel představenstva Vladimír Bail. Na další měsíce mají dráhy připraveny nemovitosti za 1,6 miliardy korun. "Předpokládáme, že se podaří plán prodeje do konce roku splnit. I když to bude vzhledem k realitní krizi složité," řekl Joklík. Další peníze má vynést i balíčkový prodej nemovitostí, kde se budou míchat atraktivní budovy s těmi huře prodejnými.

24. 09. 2012 Dráhy loví spojence pro linku do Berlína

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-lovi-spojence-pro-linku-do-berlina-916866>)

České dráhy nevzdávají boj o linku z Prahy přes Drážďany dál do Německa. Poté, co se k nim obrátil zády německý státní kolos Deutsche Bahn, chtějí dráhy na této větvi spolupracovat se soukromníkem. Aktuálně proto jedná se zahraničním soukromým dopravcem, který by se na provozu linky Praha – Berlín podílel. „Předpokládám, že jednání ukončíme do konce roku,“ řekl deníku E15 ředitel ČD Petr Žaluda. Konkrétnější být nechtěl kvůli ohledům na nového partnera. „Bude to ale samozřejmě někdo, kdo má licenci na Německo,“ doplnil pouze. V úvahu připadá například německá společnost Hamburg-Köln-Express (HKX), která od letošního července konkuruje Deutsche Bahn na lince z Hamburku do Kolína nad Rýnem. Mimo hru jsou naopak čeští soukromníci Leoš Novotný a Radim Jančura se svými firmami Leo Express a RegioJet. „S námi nejednájí,“ reagoval na dotaz E15 Novotný, jehož zlatočerné vlaky vyjedou v prosinci z Prahy do Ostravy.

Jančurův RegioJet se na berlínskou trať chystá, ale na základě smlouvy právě s Deutsche Bahn. O stejnou smlouvu usilovaly jako velký favorit České dráhy, Deutsche Bahn je ale odmítla a dál jedná pouze s Jančurou. ČD nyní oplácí stejnou mincí a chtějí do Berlína jezdit na vlastní podnikatelské riziko se soukromým partnerem. Podle kuloárních informací z Českých drah dává komerční provoz do Berlína smysl, čísla sice firma tají, linka je ale zisková. Podle Žaludy se nyní model spolupráce i provozu na trati tvoří. V úvahu připadají vlaky Railjet od Siemensu, jejichž nasazení dráhy chystají ve spolupráci s rakouskými ÖBB na směr Praha – Vídeň – Štýrský Hradec. Siemens zatím vyrábí pro ČD sedm souprav, ve hře je ale – na základě loni uzavřené smlouvy – přiojednání dalších osmi vlaků. Celou berlínskou akci má na starosti nový člen představenstva ČD Miroslav Šebeňa, který rovněž vedl jednání s ÖBB o spojích do Vídně. Na lince Praha–Berlín se tak zadělává na pikantní střet

mezi ČD a Jančurovým Regio Jetem. Jančura by ale měl jezdit pod smluvním deštníkem Deutsche Bahn až do Hamburku.

24. 09. 2012 České dráhy slavnostně pokřtily první motorovou jednotku RegioShark v Karlovarském kraji (řada 844)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14474/>)

Moderní železniční vozidlo, motorovou jednotku RegioShark, dnes v Karlových Varech pokřtili náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek a hejtman Karlovarského kraje Josef Novotný. Motorová jednotka řady 844 začne na podzim vozit cestující na společné lince s Ústeckým krajem Karlovy Vary – Chomutov. Dostala označení RegioShark podle přední části soupravy, která připomíná tlamu žraloka. „Nové motorové jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování jak na společné lince s Ústeckým krajem, tak na páteřní lince Mariánské Lázně – Cheb – Sokolov – Karlovy Vary. Při výběrovém řízení jsme přihlíželi k požadavkům regionů a jejich zástupců, kteří regionální spoje objednávají. Věřím, že budou s vítězným vozidlem spokojeni stejně jako naši cestující v Karlovarském kraji,“ uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. „Věřím, že moderní vlakové jednotky podstatně zpříjemní obyvatelům Karlovarského kraje i jeho návštěvníkům cestování po železnici. Těším se, že si osobně vyzkouším komfort nového vlaku, který by měl odpovídat evropské kvalitě,“ řekl hejtman Karlovarského kraje Josef Novotný.

České dráhy objednaly celkem u polského výrobce PESA Bydgoszcz 31 vlaků za téměř 2 miliardy Kč. Kromě Karlovarského kraje budou tyto moderní regionální vlaky jezdit ještě v Ústeckém, Plzeňském a Zlínském kraji. České dráhy nová regionální vozidla pro Karlovarský kraj pořizují v rámci Regionálního operačního programu Severozápad, a to ve třech projektech: dvě jednotky v programu Moderní spojení Karlovarského a Ústeckého kraje, pět jednotek v programu Moderní železniční vozidla pro Karlovarský kraj a dvě v programu Moderní železniční vozidla Karlovarský kraj II. Cena motorové jednotky činí 64 milionů Kč, podíl dotace na jednotku dosahuje výše až 40 %.

Počet jednotek RegioShark pro Karlovarský kraj je 8 v celkové hodnotě 512 993 792 Kč. Všechny jednotky budou k dispozici do prosince 2013. Pět jednotek bude jezdit na páteřní lince kraje Mariánské Lázně – Cheb – Sokolov – Karlovy Vary, dvě vozidla jsou určena pro trať Cheb – Aš a dvě jednotky, z toho jedna tzv. karlovarská a jedna tzv. ústecká budou jezdit na společné lince Karlovy Vary – Chomutov. Vozidlový park Českých drah bude v Karlovarském kraji díky investici do vozidel RegioShark v příštím roce obměněn cca z 80 %, což představuje v obměně vozidel v regionální dopravě v rámci krajů České republiky nejvyšší podíl.

Charakteristika vozidel RegioShark

Maximální rychlost vozidla je 120 km/h, délka vlaku je 44 metrů, počet míst k sezení je 120, z toho je 15 sedaček sklopných a 9 míst je v 1. třídě, celková kapacita vlaku je 240 osob. Vlak je vybaven uzavřeným systémem WC v bezbariérové úpravě, prostorem pro jízdní kola, klimatizací, audiovizuálním informačním systémem. Výkon vlaku je téměř 800 kW.

Vlak nabízí:

- moderní, světlý a dobře přehledný interiér;
- bezbariérový nástup do prostor se sníženou podlahou;
- bezbariérové WC s uzavřeným systémem WC, které lze využívat i ve stanicích;
- audiovizuální informační systém;
- klimatizaci;
- moderní ergonomické sedačky potažené textilem;
- centrálně zavírané a za jízdy blokované dveře, které jsou snadno ovladatelné tlačítky;
- univerzální prostory pro kočárky, jízdní kola a objemná zavazadla.
- vlak je ekologický a vysoce bezpečný, odpovídá současným přísným ekologickým a bezpečnostním požadavkům.

24. 09. 2012 ČD Cargo na konci roku skončí ve ztrátě 233 milionů korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-cargo-na-konci-roku-skonci-ve-ztrate-233-milionu-korun/844529>)

Nákladní dopravce ČD Cargo ke konci roku skončí ve ztrátě 233 milionů korun před zdaněním. Vyplývá to z předběžného výhledu hospodaření, který dnes na zasedání dozorčí rady představilo vedení společnosti. Podle vedení firmy se na předpokládaném propadu hospodářského výsledku podepsaly především nižší objemy přeprav. Odbory ale za tento neúspěch viní špatnou obchodní politiku firmy. "Toto číslo vyjadřuje odhad toho, jak se na hospodaření projeví aktuální propad tržeb," řekl ČTK předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka. Ty jsou podle nynějšího výhledu o 1,8 miliardy korun nižší, než vedení společnosti předpokládalo v dubnu, kdy vznikl předchozí výhled. Propad přeprav se podle něj projevil především ve druhé polovině roku a dopravce má od klientů informace o tom, že pokles objednávek na přepravu zboží bude pokračovat.

Podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Radka Nekoly se ale tyto problémy netýkají celého spedičního odvětví. Zboží údajně je a vozí se stále, ale přepravuje je konkurence, řekl. Propad hospodaření se u ČD Cargo ukázal prý už v květnu. Hospodářská situace firmy ještě v pololetí vypadala nepoměrně lépe. I přes meziroční pokles přepravních výkonů o tři miliony tun skončila se ziskem 46 milionů proti 54 milionům korun v loňském prvním pololetí. Podle Slamečky ale ani 200milionová ztráta za celý rok není v případě takto velké společnosti dramaticky špatný výsledek. Masivní výpadky tržeb, které letos společnost potkaly, by prý mohly způsobit ztrátu ještě daleko větší. ČD Cargo, dceřiná společnost Českých drah, zaměstnává zhruba 9 500 lidí. Loni výnosy firmy z nákladní dopravy vzrostly o dvě procenta na 14,3 miliardy korun. Cargo loni snížilo ztrátu z předloňských 853 milionů korun na zhruba 60 milionů korun.

24. 09. 2012 Český unikát: Na Domažlicku proudí voda nad železniční tratí (Havlovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/cestovani/197159-cesky-unikat-na-domazlicku-proudi-voda-nad-zeleznicni-trati/>)

Turisté mohou na Domažlicku obdivovat unikátní akvadukt, který se na místo vrátil po čtvrt století. Podobných staveb je v Česku jen pár, na Domažlicku pod ním navíc vede železniční trať, což je u nás unikát. Koryto Teplé Bystřice totiž vede sedm metrů nad kolejemi. Součástí novostavby za téměř čtyři miliony korun je také mezinárodní cyklostezka. Původní akvadukt Na Hadrovci u Domažlic vznikl v polovině devatenáctého století kvůli vybudování železnice z Plzně do Fürth im Waldu. Náhon tady ale lidé využívají už od poloviny 16. století, kdy přiváděl vodu do domažlického mlýna. Uměle vybudovaný úsek Teplé Bystřice měří 17 kilometrů a spojuje povodí Černého a Severního moře. Za plného využití dokázal přepravit skoro 50 litrů za sekundu. Původní železné koryto vydrželo nad tratí do roku 1984, a náhon kromě mlýnů využívala i vodní pila nebo okolní rybníky. Nový akvadukt je zatím jen turistickou atrakcí, v budoucnu by měl ale najít i praktické využití.

**24. 09. 2012 ČD musí zrušit tendr na nové vlaky, přihlásil se jen jeden zájemce**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/197166-cd-musi-zrusit-tendr-na-nove-vlaky-prihlasil-se-jen-jeden-zajemce/>)

České dráhy budou muset zrušit výběrové řízení na nákup nových rychlíků pro trať mezi Ostravou, Krnovem a Olomoucí. Do tendru se přihlásil pouze jeden zájemce, jak dnes řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dopravci tak hrozí, že nestihne koupit vlaky potřebné k účasti v tendru na provozovatele této trati, kterou ministerstvo dopravy považuje za pilotní projekt liberalizace české železnice. Jednou z podmínek ministerstva na nového dopravce je právě nasazení nových klimatizovaných nízkopodlažních jednotek. Výběrové řízení na dodavatele vlaků je ale časově náročné a ministerstvo dopravy už jednou termín zahájení provozu na trati mezi Ostravou a Olomoucí posunulo, aby měli dopravci na nákup vlaků čas. Nový provozovatel by měl začít na trati jezdit od konce roku 2014.

Dodací lhůta nových vlaků se běžně pohybuje kolem roku a půl a starší vozidla, která by splňovala podmínky ministerstva, podle dřívějšího vyjádření ČD na evropském trhu nejsou. Soutěž na 11 motorových jednotek vyhlásily dráhy na konci června. Vítěz tendru za zhruba jednu miliardu korun měl podle plánů ČD vzejít z elektronické aukce. Místo toho se dopravce nedozví ani cenu, kterou jediný zájemce nabízel. Obálku s nabídkou totiž podle zákona nesmí rozlepit a nabídku musí vrátit, dodal Joklík.

Trať mezi Ostravou a Olomoucí byla pro tendr vybraná jako pilotní projekt, protože jde o relativně izolované spojení. Případné chyby se tak neprojeví v celé síti a bude je podle ministerstva dopravy možné odstranit před dalším tendrem. Trať je po spoji Praha – Ostrava v pořadí druhým dálkovým spojením, které ministerstvo soukromým dopravcům nabídne. Na rozdíl od trati mezi Prahou a Ostravou, kde České dráhy a RegioJet jezdí bez dotací, počítá zde ministerstvo se zachováním systému proplácení prokazatelných ztrát z provozu.

25. 09. 2012 V Plzni vzniklo velké centrum pro výzkum a vývoj drážních vozidel

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-plzni-vzniklo-velke-centrum-pro-vyzkum-a-vyvoj-draznich-vozidel/844745>)

Výzkumem a vývojem výroby a provozu drážních vozidel se bude zabývat nové Centrum kompetence drážních vozidel (CKDV), které zahájilo činnost na Fakultě strojní Západočeské univerzity v Plzni (ZČU). Projekt finančně podpořila Technologická agentura ČR. Na univerzitě ho řeší fakulty strojní a elektrotechnická, řekl ČTK šéf Regionálního technologického institutu při Fakultě strojní (RTI) Miloslav Kepka. Osmiletý projekt přijde na 340 milionů korun, které se rozdělí mezi RTI a další tři výzkumné organizace a devět velkých průmyslových podniků. Kromě ZČU to budou Dopravní fakulta Univerzity Pardubice, Fakulta strojní ČVUT v Praze, Výzkumný a zkušební letecký ústav, plzeňské firmy Škoda Transportation a Škoda Electric, dále CZ-LOKO, LEGIOS, DAKO-CZ, Wikov MGI, Eurosignal, MSV elektronika a VÚKV.

Projekt kompetenčního centra umožňuje koordinovanou spolupráci odborníků z oblastí mechaniky, materiálu, technologie výroby, zkušebnictví a mnoha dalších specifických dopravních oborů. Výzkumné a vývojové aktivity CKDV jsou organizovány v 15 navzájem provázaných pracovních balíčcích. "Zkoumat se budou například řídicí systémy a zabezpečovací zařízení, rekuperace, bezpečnost či hybridní pohony a brzdové systémy," uvedl Kepka. Na 40 expertů z oboru se na úvodním setkání shodlo na tom, že centrum bude mít velký význam pro rozvoj oboru drážních vozidel i pro udržení jeho konkurenceschopnosti. Mimořádně důležité podle nich bude prohloubení spolupráce průmyslových podniků a akademické sféry. "Projekt hlavně posílí pracovní náplň výzkumných kapacit budovaných na ZČU s využitím peněz z operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace," řekl proděkan fakulty strojní Vladimír Duchek.

RTI v Plzni je komplexem za téměř půl miliardy korun, který vznikl přístavbou fakulty strojní a výzkumnou činnost zahájil v červenci. V laboratořích zaměřených na konstrukci obráběcích a tvářecích strojů a kolejové techniky má pracovat 83 vývojářů. S plným zahájením provozu se počítá od roku 2014. Stavební část stála "pouze" 46 milionů Kč, zbytek špičková experimentální technika a úhrada provozu institutu. Už od roku 2015 si musí RTI na sebe vydělat. Zhruba desetinu peněz chce získávat ze zahraničních projektů a po 30 procentech z Technologické agentury, výzkumu pro firmy a státního rozpočtu.

25. 09. 2012 Za dopoledne havarovaly čtyři vlaky, dva se srazily

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/197263-za-dopoledne-havarovaly-ctyri-vlaky-dva-se-srazily/>)

Čtyři vlaky havarovaly během dopoledne na českých železničních tratích. Nejvážnější nehoda se stala v pražské Libni, kde se srazila posunovaná souprava kinematovlaku se stojící lokomotivou, při nehodě utrpěli zranění dva lidé. Bez zranění se neobešla ani srážka vlaku s traktorem na přejezdu u Újezdce na Jindřichohradecku, kde byla zraněna těhotná žena jedoucí v traktoru. Beze škod na zdraví se potom obešlo vykolejení posunujícího vlaku v Brně-Horních Heršpicích. Souhrnná škoda, která při haváriích vznikla, přesahuje dva miliony korun.



Na libeňském nádraží v Praze se ráno před osmou hodinou srazila posunovaná souprava sestavená ze šesti nákladních vagonů a dvou vozů kinematovlaku se stojící lokomotivou. V lokomotivě utrpěli zranění dva strojvedoucí, při střetu vznikla téměř milionová škoda. "Na základě šetření na místě mimořádné události stanovila Drážní inspekce jako předběžnou příčinu této nehody selhání lidského činitele při posunování soupravy," uvedl mluvčí inspektorů Martin Drápal. Nehoda v Horních Heršpicích se stala zhruba o dvě hodiny později. Posunovaná nákladní souprava vykolejila na výhybce, podle mluvčího Dráपालa se tak stalo poté, co vlak projel návěst zakazující jízdu. "Drážní inspekce opět uvádí jako pravděpodobnou příčinu selhání lidského činitele při posunování soupravy,"

sdělil mluvčí inspekce. Škoda při brněnské nehodě již milion korun přesáhla, poškozeny byly zejména koleje. Po desáté hodině potom došlo k nehodě na přejezdu u Újezdce, kde před osobní vlak vjel traktor. Jeho řidič zřejmě nerespektoval výstražný kříž. Při nehodě byla zraněna těhotná žena, která cestovala traktorem, zdravotníci ji potom převezli do nemocnice. Dopolední nehody posunujících nákladních vlaků se nestaly v místech, kudy projíždějí osobní vlaky, neměly tak významný vliv na provoz. Po nehodě na přejezdu byl na jihlavsko-veselské trati asi dvě hodiny zastaven provoz.

25. 09. 2012 Den železnice připomene v Karlovarském kraji výročí 140 let trati Plzeň – Cheb (28. září 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14495/>)

Den železnice v Karlovarském kraji se v letošním roce uskuteční na několika místech kraje. Oslavy, které připomenou výročí 140 let tratě Plzeň – Cheb, se uskuteční v pátek 28. září a kromě jízdy zvláštního parního vlaku nabízejí možnost svézt se moderní motorovou jednotkou RegioShark. Připravený je doprovodný program v sedmi stanicích kraje. Hlavním lákadlem oslav je jízda nostalgického vlaku s parní lokomotivou „Všudybylkou“ z Karlových Varů přes Cheb do Mariánských Lázní a také první jízda vlaku RegioShark pro veřejnost.

Parní vlak vedený lokomotivou „Všudybylka“ vyjíždí v 8:00 hod. z Karlových Varů a míří přes Sokolov do stanice Cheb, kde se po příjezdu parního vlaku a nové moderní jednotky RegioShark uskuteční v 9:15 hod. slavnostní zahájení oslav. „V trase parního vlaku pojedí s mírným odstupem nová motorová jednotka RegioShark. Cestující tak mají možnost za symbolickou cenu 10 Kč vyzkoušet komfort moderního vozidla. RegioShark odjíždí z Karlových Varů v 8:05 a pojedí do Chebu, Mariánských Lázní a v 15:24 zpět do Karlových Varů,“ upřesňuje Vladimír Omelka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Karlových Varech.

Program Dne železnice v Karlovarském kraji v pátek 28. září 2012

Cheb

- slavnostní zahájení akce na nástupišti č. 1
- vystoupení mládežnické dechovky a mažoretok
- zpřístupnění „věže“ – ochozu železniční stanice Cheb s jedinečným výhledem a stanoviště výpravčího
- výstava modelové železnice v zasedací místnosti stanice

Lipová u Chebu

- uvítání vlaku představiteli obce
- kulturní program

Dolní Žandov

- uvítání vlaku představiteli obce
- kulturní program a vystoupení mažoretok
- prezentace techniky dobrovolných hasičů
- jízdy na kolejovém šlapadle

Lázně Kynžvart

- společné uvítání vlaku představiteli města Lázně Kynžvart a obce Stará Voda
- setkání císaře Františka Josefa I. s kancléřem Klementem Metternichem
- kulturní program a jízdy na kolejovém šlapadle

Valy u Mariánských Lázní

- společné uvítání vlaku představiteli obcí Valy a Velká Hleďsebe
- kulturní program

Mariánské Lázně

- vystoupení Orchestru ZUŠ Mariánské Lázně a zdravice čestných hostů
- výstava lokomotiv a vagonů ČD Cargo
- výstava k historii železnice pana Simbartla (ve vagonu)

- jízdy na historické drezíně pana Zahrádky
- jízdy na drezíně „Trabant“ německých drah (Deutsche Reichsbahn)
- vystoupení hudebního souboru (KV Expres)
- představení maňáskového divadla „Pimprle“
- prezentace historických automobilů (VCC Mariánské Lázně a z Krásna)
- prezentace techniky traťového hospodářství a odvětví elektrotechniky
- prezentace techniky HZS Karlovarského kraje
- prodej literatury a předmětů s železniční tematikou
- stánky s občerstvením
- mimořádné jízdy u příležitosti oslav Dne železnice v Karlovarském kraji

Jízdní řád historického trolejbusu TR 9

- jízda ke kolonádě: Nádraží ČD (14:20) – Centrum (14:25) – Kolonáda / Goethovo náměstí (14:30)
- jízda zpět na nádraží ČD: Kolonáda / Goethovo náměstí (14:35) – Nádraží (14:45) (přes Panská pole)

Bečov nad Teplou

- vystoupení hudebního souboru (KV Expres)
- představení maňáskového divadla „Pimprle“
- jízdy na drezíně MUV 69

Celodenní jízdné stojí 200 Kč, úsekové jízdné (Karlovy Vary – Cheb, Cheb – Mariánské Lázně, Mariánské Lázně – Karlovy Vary) stojí 100 Kč. Mezistaniční jízdné (mezi dvěma následujícími stanicemi) stojí 50 Kč. Děti do 10 let platí poloviční jízdné. Na regionální Den železnice v Karlovarském kraji o týden později naváže 3. Národní Den železnice. Ten se letos koná 29. září na brněnském hlavním nádraží a v areálu u historické výpravní budovy. Celodenní program začne v 10 hodin a zájemci budou moci navštívit sekce Svět zábavy s programem pro malé i velké návštěvníky, Svět historie s výstavou historických lokomotiv nebo Svět změny na železnici s možností prohlídky moderních vozů a lokomotiv. Vstup bude zdarma.

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

25. 09. 2012 Evropané touží po konkurenci na železnici. Češi nejvíc

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/evropane-touzi-po-konkurenci-na-zeleznici-cesi-nejvic-917678>)

Více jak sedm z deseti Evropanů chce více konkurence ve vlakové přepravě. Zdaleka nejvíce si ale otevření kolejí pro více soukromníků přejí Češi. Vyplývá to z aktuálního průzkumu evropské agentury Eurobarometer. V Česku vlakovou konkurenci toužebně očekává devět z deseti dotazovaných. Dále se řadí Slováci, Slovinci či Italové. Naopak v Nizozemí by více konkurence na dráhy nepustila ani polovina obyvatel. Češi si podle průzkumu myslí, že většímu využití vlaků nyní brání například vysoké ceny či kvalita vlaků. V žádné jiné unijní zemi se problémy s pohodlím a čistotou vlaků nezmiňují tak často jako u nás.

Konkurence by podle Čechů servis na drahách rázně zvedla. Dokonce u čtyř otázek jsou v tomto neoptimističtější ze všech Evropanů: „V České republice respondenti očekávají zlepšení ve čtyřech oblastech: ceny jízdného (85 procent), kvalita služeb cestujícím (91 procent), pohodlí a čistota (91 procent) a způsob řízení železničních společností (77 procent),“ tvrdí průzkum. Podle průzkumu také Češi netrpělivě čekají na prémiové služby na železnici, kdy by si mohli připlatit za lepší jídlo, noviny či filmy. Přestože v celounijním srovnání si většina Evropanů přeje, aby vstup konkurence nevedl k rozvoji extra služeb, v Česku je to naopak. „Srovnání zemí ukazuje, že nadpoloviční většina si přeje prémiové služby v České republice (57 procent), Řecku, Litvě, Polsku a Itálii,“ uvádí studie.

V Česku jsou dominantním poskytovatelem osobní dopravy stále státem ovládané České dráhy, pomalu ale už na železnici začíná pronikat konkurence. Soukromý dopravce RegioJet podnikatele Radima Jančury dnes oznámil, že za první rok jeho žlutými vlaky cestovalo asi 900 tisíc cestujících. „Nastavili jsme zrcadlo Českým drahám. Za rok jsme dokázali přesvědčit stovky tisíc zákazníků o tom, že ochotný a usměvavý personál, servis na palubě a čistá toaleta jsou věci, které mohou při cestování vlakem být samozřejmostí,“ prohlásil Jančura. Průzkum Eurobarometru dosvědčuje, že tyto témata jsou pro Čechy při cestování vlakem opravdu důležité. Ministerstvo dopravy chce postupně liberalizovat celou tuzemskou vlakovou dopravu včetně provozování dotovaných rychlíkových spojů. Dominantním Českým drahám chce postupně konkurovat vedle RegioJetu i třeba firmy Viamont, Leo Express, Veolia Transport, Arriva vlaky či Abellio CZ.

26. 09. 2012 Nákup „panterů“ v hledáčku antimonopolního úřadu. Drahám hrozí pokuta (RegioPanter)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uohs-se-zajima-o-nakup-regiopanteru-d6x-/ekonomika.aspx?c=A120926_1833618_ekonomika_klm)

O loňskou zakázku na nákup čtyř vlaků RegioPanter se zajímá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. České dráhy si totiž nakombinovaly nezvyklé požadavky, a do soutěže se tak přihlásil jen jediný zájemce. Drahám teď hrozí pokuta. Vlakem, který proslul nestandardně širokými dveřmi, se začal zabývat Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Ten zahájil s Českými drahami správní řízení kvůli způsobu, jakým vybraly loni v soutěži na elektrické jednotky právě RegioPantery. Pokud úřad shledá v soutěži nedostatky, mohou dráhy dostat pokutu. "Vedeme správní řízení, v němž prověřujeme zakázku Českých drah na nákup čtyř kusů dvouvozových dvousystémových elektrických jednotek. Správní řízení bylo zahájeno z moci úřední," uvedl předseda úřadu Petr Rafaj.

Úřad již obeslal pět zájemců, kteří si vyzvedli dokumentaci zakázky, ale nakonec nabídku nepodali. Důvod byl jednoduchý: dráhy v soutěži nakombinovaly požadavek nerozpojitelných podvozků a nezvykle širokých dveří. Přihlásila se tak nakonec jen Škoda Vagonka, která patří do uskupení Škoda Transportation. "Naši odpověď v tuto chvíli připravujeme a odešleme ji na ÚOHS v následujících dnech," potvrdil žádost od úřadu mluvčí Siemensu Petr Kaidl. ÚOHS si vybral ke správnímu řízení menší ze dvou zakázek na nákup RegioPanterů za 448 milionů, v dalším tendru ve stejný termín dráhy koupily patnáct jednotek za dvě miliardy.

Rychlejší nástup a výstup

Do obou tendrů se přihlásila Škoda jako jediná. Dráhy požadavek na široké dveře vysvětlovaly různě. Jednak rychlejším průchodem cestujících (dveře jsou však užší než u dvoupatrových vlaků CityElefant jezdících kolem největších měst nebo u pražského metra) a jednak údajně kvůli zastavování v zatáčce. "Nástup a výstup cestujících není tolik vidět, a je proto nutné, aby lidé nastoupili a vystoupili rychleji," argumentoval před rokem náměstek šéfa drah Antonín Blažek. Dráhy podle mluvčího Petra Štáhlavského s ÚOHS spolupracují a poskytují požadované materiály. Zajímavý bude výsledek další soutěže na podobné vlaky pro Jihomoravský kraj. Dráhy nakonec kritice požadavku na dveře ustoupily a spokojí se i s nabídkou od výrobců s užšími dveřmi. Podle informací MF DNES si tak vybírají celkem ze čtyř nabídek, soutěž však ještě není uzavřena.

26. 09. 2012 Na trať na východě Čech vyjela nová vlaková souprava RegioPanter (řada 440)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-trat-na-vychode-cech-vyjela-nova-vlakova-souprava-regiopanter/845194>)

Cestující na trati z Jaroměře do Hradce Králové a Pardubic se dnes mohli poprvé svézt novým vlakem české výroby RegioPanter. Pro České dráhy (ČD) soupravy vyrobila společnost Škoda Transportation. Dosud jezdily pouze ve zkušebním provozu bez pasažérů, řekl při slavnostním předání vlaku mluvčí ČD Petr Štáhlavský. "Od října budou dvě soupravy mezi Jaroměří a Pardubicemi nasazeny pravidelně, postupně budou dodány další," uvedl Štáhlavský. Celkem by jich na trati mělo jezdit pět. Nové elektrické třívozové soupravy RegioPanter jsou bezbariérové a klimatizované. Každá pojme 241 cestujících a může dosáhnout rychlosti až 160 kilometrů v hodině. V interiéru jsou k dispozici zásuvky a wi-fi připojení k internetu. České dráhy objednaly u výrobce celkem 19 vlaků za téměř 2,5 miliardy korun. Na financování souprav pro východní Čechy, které budou stát 680 milionů korun, se podílí ze 40 procent také Regionální operační program Severovýchod. V budoucnu by vlaky měly výrazně zkrátit cestu mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Po modernizaci a zdvojkolejnění trati,

kteřá je naplánována na období od léta 2013 do léta 2015, budou moci jezdit vyšší rychlostí. Vlaky by mohly odjíždět v takzvaném taktu každých 15 až 20 minut.

26. 09. 2012 Posilové D1 Expressy vyjedou příští čtvrtek (od 4. října 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14509/>)

Ve čtvrtek 4. října vypraví České dráhy první D1 Expressy, které budou jezdit každý všední den mezi Prahou a Brnem. Posílí stávající dálkové vlaky, jejichž služeb využívá čím dál více cestujících. Meziročně se počet zákazníků na této relaci zvýšil v řádu desítek procent. Českým drahám se tak daří úspěšně konkurovat individuální automobilové dopravě. Z Brna hl. n. pojedou D1 Expressy v 6:15 a 7:15, zpět z Prahy hl. n. v 17:03 a 18:03. Vlaky pojedou bez zastavení. Soupravy budou sestaveny ze tří vozů 2. třídy (2x velkoprostor, 1x kupé), jednoho velkoprostorového vozu 1. třídy a bistrovozu (velkoprostor 1. třída/bistro). Všechny vozy jsou vybaveny klimatizací, elektrickými zásuvkami a během podzimu také systémem wi-fi. Lokomotiva řady 380 i vozy jsou konstruovány na rychlost 160 km/hod., v současném jízdním řádu ji však nelze plně využít a soupravy budou do prosince jezdit maximální rychlostí 140 km/hod. „Zavedením D1 Expressů reagujeme na rostoucí poptávku cestujících, jejich význam se však ještě zvýší ve chvíli, kdy bude zahájena avizovaná rekonstrukce dálnice D1,“ říká výkonný ředitel Úseku pro obchod a marketing ČD Jiří Jeřeta. „Jízdní doba posilových spojů bude 2 hodiny a 42 minut, od nového grafikonu ji snížíme na 2 hodiny a 35 minut. Od 9. prosince tak budou D1 Expressy nejrychlejšími spoji na relaci Praha – Brno a navíc ke dvěma stávajícím pářům přibude ještě třetí pár.“

Každou hodinu, ve špičce 2x do hodiny

České dráhy nabízejí mezi Prahou a Brnem po celý den kvalitní spoje kategorie EuroCity a Expres v jednogodinovém intervalu. Tyto spoje jsou sestaveny z nových nebo modernizovaných vozů ČD, rakouských ÖBB nebo maďarských MÁV. Nabízejí např. klimatizaci, gastronomické služby a podle typu soupravy také např. elektrické zásuvky pro napájení notebooků (mimo souprav MÁV) a další služby. D1 Expressy tuto nabídku doplní o nové služby a zkrátí intervaly v přepravní špičce.

D1 Express nabídne více služeb

- Vozy 1. a 2. třídy (ve 2. třídě výběr mezi oddílovým a velkoprostorovým vozem),
- Bistro s širokou nabídkou teplých i studených jídel a nápojů,
- Servis na místo v 1. třídě (bezplatný nápoj a denní tisk, na objednávku donáška občerstvení z bistra na místo cestujících),
- Minibar ve vozech 2. třídy,
- Klimatizace,
- Oddíl pro cestující s dětmi do 10 let,
- Dámský oddíl,
- Tichý vůz pro cestující, kteří chtějí při cestě nerušeně relaxovat,
- Bezplatná wi-fi (spuštění během podzimu),
- Ve všech vozech elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, např. notebooků nebo mobilních telefonů,
- U vybraných míst sklopné nebo rozkládací stoly,
- Možnost zakoupení rezervace,
- Rychlost až 160 km/h,

Krátká jízdní doba 2 hod. 42 min (průměrná rychlost 94 km/h), od 9. 12. 2012 pak 2 hod. 35 min (průměrná rychlost 99 km/h).

26. 09. 2012 Gustav Slamečka odejde z čela ČD Cargo

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/gustav-slamecka-odejde-z-cela-cd-cargo-917971>)

Předseda představenstva nákladního železničního dopravce ČD Cargo Gustav Slamečka začátkem října rezignuje na svou funkci a z carga odejde. Vyplývá to z informací dvou zdrojů serveru E15.cz.

Slamečka už své rozhodnutí údajně oznámil šéfovi mateřských Českých drah Petru Žaludovi. Právě Žaluda o Slamečkovu hlavu dlouhodobě usiloval, neboť cargo nehosподаří podle jeho představ a matce nepřinášelo žádnou dividendu. Slamečka dnes informaci nechtěl komentovat, stejně tak Žaluda. „Personální věci nekomentuji, dokud nenastanou,“ řekl Žaluda. Dodal ale, že má pro případ Slamečkova odchodu připraveno řešení.

Slamečka zřejmě dobrovolným odchodem předejde odvolání, které pro něho nadřizený Žaluda chystal. Bývalý ministr dopravy a šéf Státního fondu dopravní infrastruktury Slamečka stojí v čele nákladního dopravce od loňského června. Fakticky celý letošní rok je pod palbou kritiky vedení Českých drah i odborů, k nim se nedávno přidal i ministr dopravy Pavel Dobeš. Důvodem je výrazný propad tržeb a zhoršený výhled letošního hospodaření. Poslední zveřejněné odhady hovoří o tom, že ČD Cargo ke konci roku skončí ve ztrátě 233 milionů korun před zdaněním. „Toto číslo vyjadřuje odhad toho, jak se na hospodaření projeví aktuální propad tržeb,“ vyjádřil se nedávno Slamečka. Tržby budou podle nynějšího výhledu nižší o 1,8 miliardy oproti původním plánům.

26. 09. 2012 Ožije frýdlantská úzkokolejka? Spíše na ni vyjedou cyklisté (Frýdlant v Čechách – Heřmanice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/197449-ozije-frydlantska-uzkokolejka-spise-na-ni-vyjedou-cykliste/>)

Úkorozchodná trať z Frýdlantu do Heřmanic zrušená v 70. letech minulého století, ožije. Zda po ní budou znovu jezdit vlaky nebo z ní vznikne další cyklostezka, teď řeší severočeské obce i sdružení, které připomíná historii dávné trati. Právě ono se staví za obnovu úzkokolejky, která by se mohla stát podobným turistickým magnetem jako jsou úzkokolejky v nedalekém Sasku. Správa železniční dopravní cesty se rozhodla, že pozůstatky někdejší úkorozchodné trati nabídne bezplatně obcím. "Jednou z podmínek, kterou si SŽDC klade, je, aby byla zachována liniovost původní stavby, mimo jiné z důvodu protipovodňových opatření," uvedl mluvčí správy Pavel Halla. Obce by mohly získat kilometry náspu i opuštěné a chátrající nádražní budovy. Starostové jsou přesvědčeni, že bývalá trať pomůže rozvoji turistiky na Frýdlantsku. Existují však různé představy, kterým směrem by tento rozvoj měl jít. Objevily se tři návrhy – obnovit železnici, postavit cyklostezku nebo vytvořit hipostezku, kterou by mohla využívat také horská kola.



Největší naději na vznik má cyklostezka, kterou podporuje většina starostů. Poukazují na hlavní nevýhodu obnovení úkorozchodné železnice, již prosazuje spolek Frýdlantské okresní dráhy – vysokou cenu. Trať by bylo nutné znovu postavit, protože po původní dráze zbylo pouze zemní těleso, stálo by to nejméně 40 milionů a trvalo déle než případná výstavba cyklostezky. Podle sdružení ale rozdíl není zásadní. "Základ pro cyklostezku je úplně stejný jako pro železnici. To znamená, že nejhorší, nejtěžší a nejdražší práce se musí udělat pro obě," poukázal Jiří Kořínek z Frýdlantských okresních drah. Sdružení provozuje muzeum u frýdlantského nádraží, kde také obnovilo část kolejíště. Památník zrušené úzkokolejky je i v Heřmanicích. Hipostezku potom podporuje další sdružení, Cyklisté Liberecka. Tvrdí, že taková úprava stávajícího tělesa by byla nejsnazší. "Můžeme tam jezdit na horském kole, není tam žádná zábrana. Pro koně je to novinka, protože na Frýdlantsku oficiálně hipostezka vůbec není," řekl Miroslav Těšina z Cyklistů Liberecka.

Trať Frýdlant – Heřmanice byla v provozu mezi lety 1900 a 1976. V Heřmanicích na ni navazovala úkorozchodná dráha dále do německé Žitavy (Zittau). Německý úsek zanikl již po válce, kdy se jeho větší část ocitla na polském území. V případě obnovení by se jednalo o čtvrtou veřejnou úkorozchodnou dráhu v Česku po dvou jindřichohradeckých a osoblažské. V Sasku naopak funguje a láká turisty mnoho tratí, přestože jde pouze pozůstatky někdejší rozsáhlé sítě.

27. 09. 2012 Historické litinové sloupy z nádraží ve Varech zachrání stěhování

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/historicke-litinove-sloupy-z-horniho-nadrazi-zachrani-stehovani-p9d-vary-zpravy.aspx?c=A120926_152416_vary-zpravy_slv)

Originální litinové sloupy a střešní nosníky, které od roku 1870 stojí na nástupišti karlovarského horního nádraží, čeká velké stěhování. Karlovy Vary nechají historickou konstrukci přemístit před nádražní budovu na přilehlé autobusové zastávky. Důvodem je blížící se přestavba nádraží,

kteřá se sloupy nepočítá. Téměř jedno a půl století staré zastřešení tak plánovanou rekonstrukci výpravní budovy za 50 milionů korun přežije. Místo vlaků budou pod skleněnou střechou před nádražím zastavovat autobusy. "Horní nádraží, vybombardované před koncem druhé světové války, má nízkou památkovou hodnotu, dá-li se vůbec o nějaké mluvit. Nepoškozená byla část nástupiště, jenže s ním byl problém. Kvůli rekonstrukci nádraží totiž nemůže zůstat na místě," řekl náměstek primátora Jiří Klsák.



Vedení magistrátu zvažovalo přesunutí sloupů na nádraží v obci Březová v blízkosti Karlových Varů. Jenže podle náměstka Klsáka nakonec zvítězilo jednodušší a současně i efektivní řešení. Vše se přesune do prostor stávajících autobusových zastávek před horním nádražím. "Technické řešení, které jsme předběžně schválili, připravil projektant Ota Řezanka. Památkáři proti tomu nemají žádné námitky. Zároveň přesun splní zajímavý účel. Nádražní budova bude supermoderní, přičemž původní litinové zastřešení z dílny Blanenských strojírny – odkud byla i původní Vřídelní kolonáda – vytvoří jakési nárazníkové místo mezi současnou stavbou a pohledem na lázeňské Karlovy Vary," uvedl náměstek Klsák, který zdůraznil nejen památkovou, ale i estetickou hodnotu střechy nad peronem.

Zatímco České dráhy budou investovat do rekonstrukce nádraží, město Karlovy Vary zajistí výstavbu nové lávky přes kolejiště směrem na sídliště Růžový vrch, a také úpravy prostor před nádražím. "Celý příjezd k nádraží bude mimo autobusů jednosměrný, aby mohla vzniknout parkoviště. Toto dopravní řešení zklidní lokalitu a vzniknou zde atraktivní prostory," uvedl náměstek primátora Jaroslav Růžička. "Je to pěkné řešení," pochvalovala si nápad karlovarského vedení města regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Původně podle ní mělo o všechny litinové sloupy zájem Národní technické muzeum. V muzeu, ale železničním, skončí nakonec jenom části sloupů, které nelze použít. Mluvčí uvedla, že začátkem října vypíše České dráhy tendr na zhotovitele nové nádražní budovy. Vítěz by měl být známý koncem listopadu. Podle původních plánů mělo rekonstruované nádraží sloužit cestujícím už koncem letošního roku.