

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2012

OBSAH

01. 11. 2012	ČESKÉ DRÁHY JEDNAJÍ S ÖBB O ÚDRŽBĚ VLAKŮ RAILJET	3
01. 11. 2012	CENY JÍZDENEK LEO EXPRESSU SE BUDOU LIŠIT PODLE ODJEZDOVÝCH ČASŮ	3
01. 11. 2012	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY VYBRALA ZHOTOVITELE STAVEB V BŘECLAVI A ÚSTÍ NAD ORLICÍ	3
01. 11. 2012	NOVÁ LOKOMOTIVA ŠKODA 109 E MÁ BRZY ZÍSKAT MEZINÁRODNÍ HOMOLOGACI	4
02. 11. 2012	LEO EXPRESS MÁ POVOLENÍ VOZIT CESTUJÍCÍ, ZATÍM ALE NEPRAVOMOCNĚ	4
03. 11. 2012	KONĚSPŘEŽKA MĚLA BÝT UNIKÁTEM BUDĚJOVIC. JE TO ALE SPÍŠ OSTUDA5	
05. 11. 2012	SOUTĚŽE NA ŽELEZNICI ŠETŘÍ STÁTU STAMILIONY	5
05. 11. 2012	PRAHA – VARŠAVA: POPRVÉ V HISTORII POD OSM HODIN (OD 9. PROSINCE 2012).....	6
05. 11. 2012	ŠKODA TRANSPORTATION NADÁLE PLÁNUJE ZACHOVAT STROJÍRNÝ MOVO PLZEŇ.....	6
05. 11. 2012	STŘEDOČESKÁ NÁDRAŽÍ CHÁTRAJÍ DÁL. DRÁHY A KRAJ SE PŘOU, KDO ZA TO MŮŽE	7
05. 11. 2012	KONTAMINOVANÉ NÁDRAŽÍ BRÁNÍ STAVBĚ OBCHVATU (ČESKÁ LÍPA MĚSTO).....	8
06. 11. 2012	REGIOJET ANI LEO EXPRESS NEPOUŠTÍ PSY DO SVÝCH VLAKŮ.....	8
06. 11. 2012	LEO EXPRESS MUSÍ PRVNÍ JÍZDU ODLOŽIT, CESTUJÍCÍ JEŠTĚ VOZIT NESMÍ . 8	
06. 11. 2012	PŘEDSTAVENSTVO ČD SCHVÁLILLO ZMĚNY V ŘÍZENÍ OSOBNÍ DOPRAVY.....	9
06. 11. 2012	AWT DOKONČILA DALŠÍ ETAPU MODERNIZACE TERMINÁLU V PASKOVĚ.....	9
07. 11. 2012	LOKOMOTIVA ŠKODA 109 E PROŠLA ZKOUŠKAMI A ZÍSKÁ POVOLENÍ K PROVOZU V RAKOUSKU.....	10
09. 11. 2012	ARRIVA TESTUJE SVÉ SPĚŠNÉ VLAKY PRO LINKU BENEŠOV – KRALUPY ...	10
10. 11. 2012	LEO EXPRESS UVEDL, ŽE DODAL DRÁŽNÍMU ÚŘADU CHYBĚJÍCÍ DOKUMENTY (ZKUŠEBNÍ PROVOZ 13. – 16. 11. 2012).....	10
11. 11. 2012	TRAŤ DO LOVOSIC UŽ JE PRŮJEZDNÁ (ÚPOŘINY)	11
12. 11. 2012	VLAKY Z POLSKA DO NĚMECKA JEZDÍ HŮŘ NEŽ PŘED VÁLKOU.....	11
13. 11. 2012	LEO EXPRESS ZAČAL JEZDIT MEZI PRAHOU A OSTRAVOU.....	11
14. 11. 2012	OD NOVÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU (9. 12. 2012) ZAVÁDÍ SŽDC NA TRATI BŘECLAV – PŘEROV – BOHUMÍN PRAVOSTRANNÝ PROVOZ.....	12
15. 11. 2012	DRÁŽNÍ KOMUNIKACE BUDÍ ZÁJEM	13
15. 11. 2012	SOUD ZPROSTIL EXŠÉFA SŽDC OBŽALOBY Z NEVÝHODNÉHO UZAVŘENÍ SMLUV.....	13
15. 11. 2012	Z VÍTKOVICKÉHO NÁDRAŽÍ VZNIKNE OBCHODNÍ CENTRUM. POKUD NEBUDE PAMÁTKOU.....	13
16. 11. 2012	ZÁJEMCI O TRAŤ OSTRAVA - KRNOV - OLOMOUC MUSÍ DOPLNIT NABÍDKY. 14	
18. 11. 2012	ČD I ODBORY KRITIZUJÍ NÁVRH ZÁKONA O ŽELEZNICI.....	15
19. 11. 2012	ČD ZDRAŽÍ JÍZDNÉ NA KM O 2,5 PROCENTA, ZÁKAZNICKÉ NABÍDKY NEZMĚNÍ	15
20. 11. 2012	PROJEKT „OPTIMALIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY, 1. STAVBA“ ÚSPĚŠNĚ DOKONČEN.....	16

20. 11. 2012	ZASTUPUJÍCÍ KORIDOR SE PŘIPRAVUJE NA SVOU HVĚZDNOU HODINU (LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY).....	17
20. 11. 2012	KAM S NIMI, PŘEMÝSLÍ SŽDC O OPUŠTĚNÝCH LOKÁLKÁCH	18
21. 11. 2012	VLAK S KONTEJNERY DOJEL Z ČÍNY DO ČESKA ZA REKORDNÍCH ŠESTNÁCT DNŮ.....	18
21. 11. 2012	„VÁNOČNÍ KOMETA“ OPĚT ZAMÍŘÍ Z ÚSTÍ NAD LABEM DO DRÁŽĐAN (1., 2., 8., 9., 15., 16., 22., 23. PROSINCE 2012)	18
21. 11. 2012	NOVÉ MOTORÁKY STADLER NA VYSOČINĚ HŮŘ KOMUNIKUJÍ SE 14 PŘEJEZDY (RS1).....	19
22. 11. 2012	OSOBNÍ VLAKY SE VRÁTÍ NA TRATĚ MEZI OLOMOUCKÝM A PARDUBICKÝM KRAJEM	19
23. 11. 2012	LEO EXPRESS SI NA VLAKY PŮJČÍ OD LIDÍ, VYDÁ DLUHOPISY ZA 550 MILIONŮ.....	20
23. 11. 2012	ZAČÁTEK PROMĚNY OLOMOUCKÉHO NÁDRAŽÍ SE KVŮLI STÍŽNOSTI ZŘEJMĚ OPOZDÍ	21
23. 11. 2012	KDYSI VÝSTAVNÁ NÁDRAŽÍ NIKDO NECHCE, ZATÍM SE ROZPADAJÍ (PRAHA-VYŠEHRAD, DĚČÍN VÝCHOD DOL. N...)	21
26. 11. 2012	NÁDRAŽÍ ZTICHNOU, ROZHLAS UŽ NEBUDE HLÁSIT DETAILS O VLAKU	22
26. 11. 2012	MD CHCE PLATBY ZA KOLEJE ZVÝŠIT OSOBNÍ A SNÍŽIT NÁKLADNÍ DOPRAVĚ	23
27. 11. 2012	SPRÁVA ŽELEZNIC OPRAVÍ NEGRELLIHO VIADUKT.....	23
27. 11. 2012	ZA DELŠÍ HLÁŠENÍ NA NÁDRAŽÍ MUSÍ DOPRAVCI PLATIT, ČD DAJÍ 9 MILIONŮ	24
27. 11. 2012	GSM-R SLOUŽÍ JIŽ NA TĚMĚŘ 800 VOZIDLECH ČD	24
27. 11. 2012	PO TĚMĚŘ 120 LETECH PROVOZU SE ŽELEZNIČNÍ MOST V TÝNCI NAD SÁZAVOU DOČKÁ REKONSTRUKCE	25
27. 11. 2012	DOBEŠ: NA RYCHLODRÁHU NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ CHCEME DOTACI Z EU..	25
28. 11. 2012	ŠUMNÉ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ SICE STOJÍ, ALE TAKÉ DÁL CHÁTRÁ..	26
28. 11. 2012	O VÍKENDU POJEDOU V PRAZE MIKULÁŠSKÉ PARNÍ VLAKY (1. A 2. PROSINCE 2012)	27
28. 11. 2012	SFDI VÝHLEDOVĚ POČÍTÁ S NOVÝMI STAVBAMI ZA 3,3 MILIARDY KČ.....	28
28. 11. 2012	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY „REKONSTRUKCE MOSTU V KM 2,089 TRATI DĚČÍN – JEDLOVÁ“	29
28. 11. 2012	SIEMENS KOUPI ŽELEZNIČNÍ DIVIZI BRITSKÉ INVESYS	29
29. 11. 2012	MÁME NOVÉ VLAKY, TAK PLAŤTE. ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ PO KRAJÍCH PENÍZE NAVÍC	30
29. 11. 2012	ČSSD: NOVÝ MINISTR DOPRAVY MUSÍ NEJDŘÍV STABILIZOVAT ČD CARGO.	30

01. 11. 2012 České dráhy jednájí s ÖBB o údržbě vlaků Railjet

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-jednaji-s-obb-o-udrzbe-vlak-u-railjet-928207>)

Chystaný vstup moderních vlaků Railjet na českou železnici může mít zajímavý dovětek. České dráhy jednájí s Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) o tom, že by se sedmero českých souprav udržovalo v Rakousku. To by znamenalo průlom v dosavadní drážní praxi, kdy si běžnou údržbu vozidel zajišťují ČD samy. Navíc by se vůbec poprvé údržba českých vlaků přesunula do zahraničí. Na jakékoli vyjádření a případné finanční kalkulace jsou ale dráhy skoupé. „Je to předmětem jednání, hledáme optimální variantu,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Záměr se ale zdá být logický a nejpravděpodobnější, neboť ÖBB už vlastní desítky railjetů a s jejich údržbou mají zkušenosti. Podle informací deníku E15 ale přicházejí stále v úvahu i dvě jiné možnosti. O nové vlaky se může po dohodě starat sám výrobce, kterým je společnost Siemens, nebo si dráhy, stejně jako u všech ostatních vlaků, zajistí údržbu ve svých dílnách a depech. Model s údržbou u výrobce hodlá praktikovat například nový dopravce Leo Express se svými soupravami Stadler Flirt. České dráhy se po nemalých komplikacích dohodly se Siemensem a ÖBB na odběru sedmi souprav Railjet. Ty by měly začít v prosinci 2014 jezdit ve dvouhodinovém intervalu na trase Praha – Vídeň – Štýrský Hradec. Aby byl interval dodržen, doplní railjety v českých barvách tři rakouské soupravy stejného typu, Rakušané navíc dodají všechny lokomotivy. Jde o stroje Taurus od Siemensu, známé i z českých tratí.

01. 11. 2012 Ceny jízdenek Leo Expressu se budou lišit podle odjezdových časů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceny-jizdenek-leo-expressu-se-budou-lisit-podle-odjezdovych-casu/860358>)

Průměrná cena jízdenky Praha - Ostrava má vyjít u vlaků Leo Express na 290 korun, první vlak by měl na trať vyjet nejdříve 7. listopadu. Na setkání s novináři to dnes řekl majitel společnosti Leoš Novotný. Cena jízdného se bude lišit podle odjezdového času vlaků a předstihu, s jakým si cestující jízdní doklad koupí. Nejlevnější jízdenky v ekonomické třídě by měly stát od 137 korun. Průměrná cena jízdenky Leo Express je zhruba stejná jako u konkurence. "Ti, co mají možnost jet v jiný čas, než je čas špičkový, budou moci jezdit levněji," uvedl Novotný. Cena jízdenek se tak bude odvíjet od poptávky cestujících. Ti co přijdou dříve, budou moci vybírat z lacinějších nabídek. Společnost se při vytváření rezervačního systému inspirovala v letectví, obdobně podle Novotného fungují rezervace u německé Lufthansy.

Konkurenční České dráhy i RegioJet jezdí na stejné trase za 295 korun u obyčejného jízdného. Obě společnosti ale nabízí slevy za včasný nákup. Nejlevnější jízdenka u národního dopravce koupená přes internet (Sporo Ticket) s několikadenním předstihem vyjde na 230 korun a pro držitele věrnostní karty na 220 korun. Obdobně RegioJet patřící majiteli Student Agency Radimu Jančurovi nabízí prostřednictvím kreditové jízdenky omezený počet sedadel za 210 korun. Proti tomu cena jízdenky v pendolinu vyjde na 395 korun. Podle Novotného lidé v Česku využívají vlaky velmi málo. Průměrný Čech vlakem ročně ujede 600 kilometrů, zhruba polovinu ujetých kilometrů, které ročně jezdí obyvatelé sousedního Rakouska. Postupným zvyšováním úrovně železniční dopravy, se do budoucna podaří těmto hodnotám i v Česku, dodal šéf nového železničního dopravce.

Jízdenky Leo Expressu si od dneška mohou lidé koupit prostřednictvím internetových stránek dopravce a zaplatit běžnou platební kartou nebo předplaceným kreditem. Alternativou je klasický nákup jízdenky na prodejních místech, kde je bude možné zaplatit rovněž hotově, dodal Novotný. Leo Express hodlá na trať Praha – Ostrava – Bohumín vyjet nejdříve 7. listopadu. Zatím čeká na schválení zkušebního provozu s cestujícími Drážním úřadem. Firma kromě provozu na trati mezi Prahou a Ostravou chystá vstup na další dálkové tratě v Česku, zejména z Prahy do Českých Budějovic a na trať mezi Prahou a Chebem. Do nákupu a vybavení vlaků chce Leo Express v příštích pěti letech investovat 7,25 miliardy korun.

01. 11. 2012 Správa železniční dopravní cesty vybrala zhotovitele staveb v Břeclavi a Ústí nad Orlicí

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vybrala další dva zhotovitele nadlimitních zakázek na modernizaci drážní infrastruktury, v tomto případě železničních uzlů. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnížší nabízená cena. U veřejné zakázky Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba

SŽDC jako zadavatel rozhodla o výběru nejhodnější nabídky Sdružení technologie žst. Břeclav, jehož účastníky jsou vedoucí účastník Elektrizace železnic Praha a.s. a účastník sdružení AŽD Praha s.r.o., s nabídkovou cenou 873,3 mil. Kč; oznámení jsme odeslali 31. 10. 2012 všem uchazečům. U zakázky Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí byla vybrána jako nejhodnější nabídka společnosti EUROVIA CS, a.s., s nabídkovou cenou 872,1 mil. Kč, oznámení o výběru odeslala SŽDC 31. 10. 2012 všem uchazečům. Pokud žádný z účastníků zadávacího řízení nepodá do 15 dnů od doručení oznámení námitky, SŽDC ještě v průběhu měsíce listopadu podepíše s vítěznými uchazeči smlouvy o dílo.

Již před časem vybrala SŽDC zhotovitele staveb Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora a Optimalizace trati Praha Bubeneč – Praha Holešovice. V prvním případě zvítězila společnost OHL ŽS, a.s., s nabídkovou cenou 1,437 mld. Kč, ve druhém pak Sdružení Bubeneč – Holešovice, jehož účastníky jsou vedoucí účastník sdružení Metrostav a.s. a dále společnost Subterra a.s., s nabídkovou cenou 738 mil. Kč. Termín vyhlášení výsledků tendru na rekonstrukci uzlu Olomouc zatím není znám. Pro všechny výše uvedené projekty bude SŽDC žádat EU o spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava.

01. 11. 2012 Nová lokomotiva Škoda 109 E má brzy získat mezinárodní homologaci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nova-lokomotiva-skoda-109e-ma-brzy-ziskat-mezinarodni-homologaci-928567>)

Nová lokomotiva ŠKODA 109 E, určená pro České dráhy (ČD), by měla získat homologace podle mezinárodních norem TSI na přelomu letošního a příštího roku. Dráhy tvrdí, že Škodovka dodávky 20 strojů zpozdila. Výrobce naopak argumentuje, že to bylo způsobeno zásadní změnou norem v pokročilé fázi vývoje. Spor tak skončí u arbitráže, která ho ale dořeší nejdříve v příštím roce. Řekl to generální ředitel plzeňské Škody Transportation Josef Bernard. „ČD se domnívají, že nás to nezdrželo vůbec nebo méně, než uvádíme. Bude jednání před arbitráží, termín zatím není dán. Očekávám, že arbitráž potrvá několik měsíců, jde totiž o komplikovaný spor,“ řekl. ČD mají objednáno 20 strojů za 2,6 miliardy korun. „Povolení do provozu mají všechny lokomotivy. Čtrnáct jich je ve zkušebním provozu s cestujícími a šest používáme na zkoušky,“ uvedla mluvčí Škody Lubomíra Černá.

Podle Bernarda je o koupi lokomotiv zájem a vidí jako velmi nadějný, že by s nimi Škodovka mohla proniknout i na západoevropské trhy. „Intenzivně komunikujeme s DB Schenker, který vybírá dodavatele jednosystémových cargo lokomotiv zejména pro operování na polském trhu,“ uvedl. První dva stroje už koupily slovenské dráhy. Letos v říjnu získaly od slovenského ministerstva dopravy rozhodnutí o schválení typu drážního vozidla, které už je zapsáno v Evropském registru vozidel. První pasažéři by se podle vyjádření výrobce mohli svést ve vlcích tažených touto lokomotivou už letos v listopadu.

Vývoj stroje, který je ve schvalovacím procesu podle nejnovějších evropských předpisů TSI, trval 3,5 roku. Třísystémová lokomotiva, jejíž maximální rychlost je 200 km/hod, je určena pro provoz na tratích v ČR, Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Umožňuje plynule přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy, a to se stejnosměrným napětím 3 kV nebo střídavým napětím 25 kV/50 Hz a 15 kV/16,7 Hz, která používají v Německu a Rakousku. Životnost vozidla je 40 let, průměrné stáří elektrických lokomotiv pohybujících se v Česku je 30 až 40 let.

02. 11. 2012 Leo Express má povolení vozit cestující, zatím ale nepravomocně

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-ma-povoleni-vozit-cestujici-zatim-ale-nepravomocne/861001>)

Leo Express dnes dostal povolení na zkušební provoz s cestujícími, to ale zatím nenabývalo právní moci. Navíc musí před vyjetím doložit splnění některých zkoušek, řekl ČTK náměstek ředitele Drážního úřadu Jiří Karkoš. Společnost chtěla původně zkušební provoz spustit od sedmého listopadu. Podle Karkoše vydání rozhodnutí ještě ale nemusí automaticky znamenat, že dopravce termín stihne. K rozhodnutí Drážního úřadu se může kdokoliv z účastníků řízení odvolat, na což má patnáctidenní lhůtu. Leo Express by tak termín odjezdu mohl stihnout pouze tehdy, kdyby se všichni účastníci řízení práva na odvolání vzdali, dodal Karkoš. "Předpokládáme že problém s možností odvolání se vyřeší v průběhu pondělka," řekl ČTK mluvčí dopravce Petr Kopáček. Všichni účastníci řízení k zahájení zkušebního provozu mezi Prahou, Ostravou a Bohumínem mají na spuštění provozu podle Kopáčka zájem. Dopravce tak předpokládá, že nebude problém, aby se práva na odvolání vzdali.

Pro zahájení provozu se zhruba měsíčním předstihem má podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Tesaře dopravce už objednanou železniční kapacitu. Společnost chce od příští středy do 9. prosince, kdy v platnost vstoupí nový jízdní řád, mezi oběma městy jezdit s dvěma spoji v obou směrech. Od platnosti nového grafikonu má počet pravidelných denních spojů stopnout na osm. Leo Express kromě provozu na trati mezi Prahou a Ostravou chystá vstup na další dálkové tratě v Česku, zejména z Prahy do Českých Budějovic a na trať mezi Prahou a Chebem. Do nákupu a vybavení vlaků chce v příštích pěti letech investovat 7,25 miliardy korun.

03. 11. 2012 Koněspřežka měla být unikátem Budějovic. Je to ale spíš ostuda

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/clanek.aspx?c=A121102_204330_budejovice-zpravy_khr)

Je to unikát, který proslavil České Budějovice v celé Evropě. Koněspřežku vedoucí do rakouského Lince, první a ve své době nejdelší železnici na starém kontinentě, dnes však připomíná v krajském městě jen malý domek. Stojí u čtyřproudé silnice a ze stran ho svírají dva supermarkety. S Muzeem koněspřežky na Mánesově ulici měl Jihočeský kraj velké plány. Chtěl před ním postavit koleje, repliku historického vozu, informační panely. Jenže projekt brzdí spory o pozemky. Konkrétně jde o 19 metrů čtverečních u muzea, které patří společnosti Koh-i-noor Holding. Kvůli nedořešeným majetkovým vztahům tak Jihočeské muzeum, které o odkaz koňské dráhy pečuje, nemohlo zažádat o evropskou dotaci ve výši 2,2 milionu korun. Zatím připravilo jen poloviční projekt na obnovu interiéru bývalého strážního domku. Do sporu už se na žádost Koh-i-nooru vložil hejtman Jiří Zimola (ČSSD). Po sestavení koalice pro něj prý bude koněspřežka jednou z priorit.

Podle ředitele Jihočeského muzea Pavla Šafra je zodpovědnost za problémy částečně na straně kraje, který měl majetkoprávní vztahy se společností vyřešit už dříve. "Já jsem měl s generálním ředitelem Vlastislavem Břízou dvě příznivé schůzky. Jednal jsem s ním o obsahové náplni projektu, nikoliv o majetku. Potom mě překvapilo, když mi na písemnou žádost odpověděl, že o venkovní obnově muzea nemůže být řeč, když není vyřešený majetek," líčí Šafr. Mluvčí Koh-i-nooru Holding Martin Doležal se brání, že na konci března firma vyzvala ředitele muzea a vicehejtmana Františka Štangla (ODS) k jednání o podrobnostech nájemní smlouvy k pozemku. "Dodnes na tento dopis nikdo nereagoval. Svalování viny za zpoždění projektu a zejména za propásnutí možnosti žádat o dotace na Koh-i-noor Holding považuji za nehorázné," podotýká Doležal.

U Rybníka zpřístupnili torzo mostu

Zatímco oživení českobudějovického památníku blokují spory, u obce Rybník na Českokrumlovsku zpřístupnily Lesy ČR torzo mostu koňské dráhy. "Ve výšce přes 10 metrů se klenul nad údolím s potokem. Na náspu se nachází zbytky strážního domku. V 50. letech byla část mostu zbourána při výstavbě cesty," řekl lesní správce Martin Honetschläger. Na vycházkovém okruhu v okolí památky najdou turisté i 10 informačních tabulí.

05. 11. 2012 Soutěže na železnici šetří státu stamiliony

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/souteze-na-zeleznici-setri-statu-stamiliony-929191>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v těchto dnech postupně zveřejňuje vítěze pěti obřích soutěží, které byly vypsány počátkem léta. Potvrzuje se přitom trend posledních měsíců, že reálné ceny zakázek jsou vlivem tvrdé konkurence na stavebním trhu o stovky milionů korun nižší než ty předpokládané. Naposledy v pátek vyhlásila správa železnic vítěze na rekonstrukce železničních uzlů v Břeclavi a Ústí nad Orlicí. V prvním případě vyhrály firmy Elektrizace železnic Praha a AŽD s cenou necelých 900 milionů korun. To je o sto milionů méně, než železničáři původně předpokládali. Ještě větší rozdíl vyšel ze soutěže o stavbu v Ústí nad Orlicí. Eurovia CS zvítězila rovněž s cenou necelých 900 milionů, předpoklad při vypisování tendru činil 1,5 miliardy korun.

Pro ministerstvo dopravy to přitom znamená schizofrenní situaci. Na jedné straně může jásat nad výraznými úsporami, na druhé straně musí urychleně hledat další projekty, kde by se daly zbylé peníze utratit. To vše proto, aby se stihly vyčerpat nabízené prostředky z evropských fondů. Jejich příspěvek může pokrýt až osmdesát procent celkových nákladů na stavbu. „Nynější tendry jsou na úrovni padesáti až šedesáti procent vypisovaných cen. O to více musíme připravit projektů,“ uvedl šéf rezortu dopravy Pavel Dobeš. Výrazné cenové rozdíly vyplývají z toho, že velké projekty se připravují dlouhá léta dopředu a v současné době vypisované soutěže vycházejí z cen z dob stavební konjunktury. Po rozpočtových škrtech a několika vlnách hospodářské krize panuje na stavebním trhu „hlad“ a ve vypisovaných tendrech se tvrdě soutěží. Základním kritériem přitom je cena.

To potvrzují také další dvě z nedávno vyhodnocených železničních soutěží. Stavbu čtvrtého koridoru z Tábora do Sodoměřic získala společnost OHL ŽS s cenou dosahující 1,4 miliardy korun. Původní odhad SŽDC přitom byl o miliardu vyšší. Trať z Prahy-Bubenče do Prahy-Holešovic zase vylepší společnosti Metrostav a Subterra, které si naúčtují 730 milionů korun, přičemž odhadovaná cena byla rovná miliarda. Nyní se netrpělivě čeká na vyhlášení vítěze klání o rekonstrukci stanice Olomouc. Tam je očekávaná cena 2,5 miliardy korun. „Pokud žádný účastník zadávacího řízení nepodá do patnácti dnů od doručení oznámení námítky, SŽDC ještě v listopadu podepíše s vítěznými uchazeči smlouvy o dílo,“ sdělil k už vyhlášeným vítězům mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Toto upozornění je na místě. SŽDC například dosud nemohla uzavřít smlouvu s Metrostavem v takzvané zakázce desetiletí na stavbu koridoru vedoucího z Rokycan do Plzně. Metrostav nabídl cenu čtyři miliardy korun místo očekávaných 7,5 miliardy korun, ale druhá Skanska podala námítku.

05. 11. 2012 Praha – Varšava: Poprvé v historii pod osm hodin (od 9. prosince 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14836/>)

Vlakové spojení mezi Prahou a Varšavou v novém jízdním řádu 2013 zrychlí přibližně o 20 minut. Vlak EuroCity Praha urazí cestu z pražského hlavního nádraží na varšavskou centrální stanici poprvé s cestovním časem pod 8 hodin. Nově nabídne také přepravu vozičkářům nebo cykloturistům. Linka spojující Prahu s Varšavou patří k mezistátním trasám, kde v posledním desetiletí došlo k jednomu z nejvýraznějších zrychlení dopravy. Časová úspora oproti jízdnímu řádu před 10 lety je přibližně jedna hodina. Od vzniku samostatné České republiky představuje zrychlení mezi českou a polskou metropolí dokonce asi 2 hodiny.

EuroCity Praha mezi Prahou a Varšavou nabízí cestujícím klimatizovaný moderní interiér vozů 1. a 2. třídy, modernizovaný restaurační vůz ČD se servisem „Nové gastronomie“ společnosti JLV. Cestující mají ve vozech 1. i 2. třídy k dispozici elektrické zásuvky 230 V pro napájení svých elektronických přenosných zařízení, např. notebooků a mobilních telefonů. Cestující ve 2. třídě si navíc mohou vybrat mezi oddílovým a velkoprostorovým vozem. Ve vlaku Praha jsou k dispozici také vyhrazené oddíly pro cestující s dětmi do 10 let, tiché oddíly nebo dámský oddíl. Novinkou v jízdním řádu 2013 bude nabídka přepravy vozičkářů a jízdních kol zjednodušenou formou s povinnou rezervací.

EuroCity Praha je jeden z nerychlejších mezistátních vlaků České republiky a jeden z nerychlejších vlaků sestavených z klasických vozů. Mezi Prahou a Ostravou dosahuje průměrnou rychlost přibližně 113 km/h, v celé trase z Prahy až do Varšavy pak cca 99 km/h. Expresní spojení Prahy a Varšavy má potenciál zrychlovat také v budoucnosti, a to díky rekonstrukci a zvýšení rychlosti na několika úsecích v České republice (Běchovice – Úvaly, Ústeckoorlicko) a postupným zaváděním dvoustakilometrové rychlosti na polské železniční magistrále mezi Katovicemi a Varšavou.

Zrychlování linky Praha hl.n. – Varšava Centrální stanice (spoj Praha)

Roky	2013	2012	2007	2002	1992	1982	1972
Čas	7 h 51 m	8 h 13 m	8 h 28 m	9 h 17 m	10 h 5 m*)	12 h 33 m*)	11 h 25 m**)
Průměrná rychlost	99 km/h	94 km/h	89 km/h	82 km/h	77 km/h	62 km/h	68 km/h

*) noční rychlík Silesia

**) denní expres Hutník

05. 11. 2012 Škoda Transportation nadále plánuje zachovat strojírny MOVO Plzeň

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-transportation-nadale-planuje-zachovat-strojirny-movo-plzen/861933>)

Škoda Transportation zatím úplně neutlumí plzeňské strojírny MOVO, zaměřené na modernizaci a opravy železničních vagonů. Z podniku přitom odejde do pololetí příštího roku většina z 350 pracovníků. Důvodem redukce je, že mateřská skupina přesune dvě dlouhodobé zakázky do modernější dceřiné firmy Pars nova v Šumperku. ČTK to řekl šéf Škody Transportation Josef Bernard. "Chceme tam dále vyrábět, protože se nevejdeme do hal Škody Transportation v Plzni. Hlavní náplní firmy MOVO zůstávají modernizace a opravy vagonů," uvedl. Podle Bernarda nabídla Škodovka většině odcházejících lidí místa v plzeňské Škodě Transportation i v Šumperku, což ale zřejmě kvůli velké vzdálenosti nevyužijí. "Zatím se s úplným uzavřením továrny MOVO nepočítá.

Pořád je to pro nás nezbytná výrobní základna pro příští rok, kdy se bez těchto prostor určitě neobejdeme. Provádíme tam celou řadu technologických operací, které předcházejí konečné montáží našich strojů ve Škodě Transportation," vysvětlil generální ředitel.

Vedení Škody Transportation zatím nerozhodlo, co dál s obrovským areálem nedaleko plzeňského hlavního vlakového nádraží. Není jasné, zda projde podobnou zásadní revitalizací jako centrální škodovácká plocha, ale vyloučené to podle Bernarda není. Ve strojárnách MOVO zůstane 50 až 150 pracovníků. Podnik zahájil tento měsíc restrukturalizaci výrobních kapacit, která skončí v prvním pololetí 2013. "Finální počet lidí bude záležet na jejich ochotě přijmout adekvátní nabídku v rámci skupiny. Pars nova může přijmout všechny zaměstnance, kteří jsou flexibilní se za prací přestěhovat do Šumperka," uvedla mluvčí skupiny Lubomíra Černá. Pars nova se specializuje na modernizace a opravy osobních a nákladních železničních vozidel i lokomotiv a v posledních letech se tam díky značným investicím zvýšila výrobní kapacita. S 800 lidmi je jednou z největších firem v oboru v ČR. "Dalším důvodem restrukturalizace je i pokles zakázek v Česku. Zahraniční kontrakty jsou totiž většinou podmíněné buď kompletní nebo částečnou realizací v domovské zemi zákazníka," řekl Michal Kurtinec, který MOVO vedl do začátku tohoto měsíce a nyní přešel šéfovat právě sesterský Pars nova. Podle něj bude reorganizace plzeňských strojíren postupná s ohledem na rozpracované zakázky.

05. 11. 2012 Středočeská nádraží chátrají dál. Dráhy a kraj se prou, kdo za to může

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlakova-nadrazi-ve-strednich-cechach-se-neopravuji-f81-praha-zpravy.aspx?c=A121105_1849788_praha-zpravy_eb)

Osm středočeských nádraží se mělo začít do konce roku 2012 opravovat. Loni se na tom dohodly České dráhy a Středočeský kraj. Práce však zatím ani nezačaly. Kraj si stěžuje na dráhy, které mu nedodaly projektovou dokumentaci a dráhy prý zase čekají, až Evropská unie přiklepe kraji peníze na rekonstrukce. Podobu odpovídající 21. století měly dostat nádraží v Mladé Boleslavi, Hořovicích, Nymburce, Rakovníku, Kolíně, ve stanici Kutná Hora město, v Příbrami a ve Zdicích. Česká dráhy měly vytvořit projekty na opravu chátrajících budov a kraj měl dodat 350 milionů korun, které předběžně přislíbila Evropská unie. České dráhy ovšem zatím s projektem nezačaly a podle náměstka hejtmanky Robině Povšíka je akce ohrožená. "Už v říjnu měly mít České dráhy hotové projekty, zatím čekáme na nějakou zprávu. Porušily smlouvu, jsou laxní. Ze smlouvy neplynou žádné sankce, a tak se podle toho vedení drah chová," tvrdí Povšík.

Dráhy čekají na rozhodnutí Unie

Mluvčí drah Petr Štáhlavský to však popírá. Podle něj nemohly pracovat na projektech, když nemají písemnou zprávu od Evropské unie o tom, že peníze na opravy nádraží mohou použít. "Laxní nejsme, stále čekáme na rozhodnutí Unie, které mělo být v říjnu. Pokud bychom dotaci nemohli takto použít, peníze utracené za projekty by byly zmařenou investicí. Náklady na projekty jsou nemalé," reagoval Štáhlavský. Podle něj by unie měla poslat vyjádření nejpozději do konce roku. "Projekt je pak otázkou měsíců. Dotaci lze čerpat rok," upozornil Štáhlavský.

Povšík je ovšem skeptický a začal hledat jiné využití pro slíbené evropské miliony. Jednal se zástupci ministerstva dopravy. Chce, aby dali souhlas k tomu, že by se peníze mohly popřípadě použít na opravy silnic. "Šanci, že se to uskuteční, vidím na čtyřicet procent," řekl o opravě nádraží Povšík. "Na to, že jsme největší zákazník, který platí miliardu a půl ročně Českým drahám, tak si dovoluji poměrně hodně a asi bude potřeba, aby nové vedení kraje začalo pracovat s konkurencí a bylo razantnější," doplnil.

Situaci se podivují i starostové. Nádraží v Hořovicích na Berounsku mělo jít na řadu jako první. "Loni jsme vše projednávali, dostali slib kraje, že dá nějaké peníze, a od té doby se nestalo nic," uvedl starosta Hořovic Ondřej Vaculík. "Až se sestaví nová krajská rada a jmenují náměstci, půjdu se na kraj zeptat, jak to vypadá se slibem. Budovy stále více chátrají. Potřebujeme také upravit prostor před vstupem. Zastavují tam autobusy, ale chybí zastávka," doplnil Vaculík. Opravena má být také budova hlavního nádraží v Kutné Hoře, Kolíně, Rakovníku. Největší náklady spolyká stavba nové haly v Mladé Boleslavi. "Jde o železniční stanice s největším významem v kraji buď z hlediska počtu procházejících cestujících, tím je například Nymburk, nebo z hlediska umístění ve významných sídlech kraje, jako je Mladá Boleslav," vysvětlil náměstek Robin Povšík. Původně si chtěl kraj vzít nádraží do pronájmu od Českých drah, které jako společnost mohou dostat od Unie pouze čtyřicet procent potřebné částky. Pokud je příjemcem dotace kraj, může získat 85 procent. Nakonec od toho kraj ale ustoupil.

05. 11. 2012 Kontaminované nádraží brání stavbě obchvatu (Česká Lípa město)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/202295-kontaminovane-nadrazi-brani-stavbe-obchvatu/>)

V České Lípě po osmi letech zkrachovalo další jednání o odkupu nevyužívaného železničního nádraží. Město o něj zájem má, požadovaná cena šedesát šest milionů je ale podle radnice příliš vysoká. České dráhy si za částkou stojí. Město pozemky potřebuje pro výstavbu obchvatu, který má odvést velkou část dopravy z centra. Auta z centra České Lípy hned tak nezmizí. Plánovaný obchvat totiž zatím dál zůstává jen na papíře. Město potřebuje k jeho výstavbě pozemky pod nevyužívaným železničním nádražím. Jednání s Českými drahami ale zatím nikam nevedla. "Je důležité, aby ty pozemky vlastnilo město a samo si rozhodlo, jaké stavby a budovy se tam budou nacházet," říká místostarosta České Lípy Jiří Kočandrla.



České dráhy chtějí za nádraží šedesát šest milionů korun. Jenže podle města je to příliš, protože prý v ceně nejsou zahrnuty další náklady, které s nádražím bude Česká Lípa mít. Jde hlavně o ekologickou očistu. "Téměř sto let se tam provozovalo nádraží, z toho padesát let nádraží nákladní. Vozil se tudy uran, takže ta země bude určitě kontaminovaná. Byla tam i zásoba oleje," popisuje situaci opoziční zastupitelka České Lípy Jana Rychtaříková. "Parní lokomotivy měly ztrátové mazání, čtyři litry oleje na sto kilometrů. Prostým odhadem tak můžeme říct, že tam jsou v zemi možná až desítky tun ropných látek," doplňuje Jiří Kočandrla. České dráhy ale o snížení ceny nechtějí ani slyšet. Hodnotu nádraží a přilehlých pozemků stanovil odborný znalec. A pod jeho posudek prý dopravce jít nemůže. "Měli jsme několik možností, například prodej pozemků postupně či splátkový kalendář a nadále budeme jednat o možnosti realizovat tento prodej," tlumočí stanovisko ČD jejich mluvčí Petr Šťáhlavský. Město chce staré nádraží koupit od roku 2004. Od té doby proběhla již tři kola jednání, ale bez výsledku.

06. 11. 2012 RegioJet ani Leo Express nepouští psy do svých vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-a-leo-express-a-zakaz-prepravy-psu-fk6-eko-doprava.aspx?c=A121105_205450_ekonomika_ert)

Pokud jezdíte vlakem se psem, který se nevejde do malé tašky či klece, u nových soukromých dopravců mezi Prahou a Ostravou máte smůlu. Ve středu na trasu vyjíždí třetí firma Leo Express a stejně jako konkurenční RegioJet nepovolí přepravu psů, kteří cestují jen na vodítku a s košíkem. Výjimkou jsou vodící psi pro nevidomé. Oba soukromí dopravci to vysvětlují tím, že jde o pohodlí jiných cestujících. Konkurence sice služby na nejfrekventovanější vlakové trase v Česku výrazně zlepšila i zlevnila, ale z pohledu pejskařů se nic nezměnilo: stále mají na výběr pouze z vlaků Českých drah, které nehodlají vstřícnou politiku vůči psům a jejich majitelům nějak měnit.

RegioJet i Leo Express mají pro transport psů poměrně striktní pravidla. Z nich víceméně vyplývá, že na palubu kromě slepeckých nebo služebních psů pustí jen menší plemena, která se vejdou do přenosných klecí, košíků či tašek. "Chápeme lásku lidí ke zvířatům a chceme vše udělat tak, abychom vyhověli majitelům zvířat, aniž by zároveň obtěžovala další cestující," vysvětlil toto opatření mluvčí Leo Expressu Petr Kopáček. Podobně mluví i RegioJet, ředitel prodeje Aleš Ondrůj to vysvětluje i pohodlím ostatních cestujících. "Volné cestování psů není možné, protože naše vlaky tomu nejsou uzpůsobeny. Ve vlacích probíhá servis, podává se tam občerstvení, jsou tam místa s rezervací, a to jsou komplikace, které nemusí být příjemné pro cestující ani pro pejska," upozornil Ondrůj. Podobně nesmí větší psi ani do žlutých autobusů Student Agency. Miroslav Vyka, šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě, považuje zákaz přepravy psů za důsledek "divoké" konkurence na železnici bez jakékoliv regulace. "Je to na jednu stranu diskriminační pro cestující se psy, na druhou stranu svobodná volba dopravce, který podniká na své riziko," připomíná Vyka.

06. 11. 2012 Leo Express musí první jízdu odložit, cestující ještě vozit nesmí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/202399-leo-express-musi-prvni-jizdu-odlozit-cestujici-jeste-vozit-nesmi/>)

První cestující se vlakem společnosti Leo Express ve středu nesvezou. Dopravci se nepodařilo získat pro jeho soupravy povolení k provozu s cestujícími. Drážní úřad ho sice podmíněčně vydal již minulý týden, ale dosud není pravomocné, protože výrobce vlaků nedodal některé potřebné dokumenty. Ve středu dopoledne měl vyjet slavnostní vlak pro pozvané hosty a zástupce médií, v jednu odpoledne potom měl začít slavnostní provoz. Kvůli zdržení při schvalování nové elektrické jednotky Stadler Flirt

z toho nic nebude. Leo Express zatím zastavil prodej jízdenek na svém webu, který zahájil 1. listopadu. Provozní ředitel společnosti Jan Paroubek již dříve uvedl, že bude dopravce v případě, že zahájení provozu nestihne, připraven jízdní doklady cestujícím přerezervovat na jiný termín, nebo jim vrátí peníze. Situace ovšem využily také České dráhy, které oznámily, že cestující, kteří se prokážou jízdenkou Leo Expressu, mohou cestovat Pendolinem s padesátiprocentní slevou. Leo Express podle majitele firmy Leoše Novotného zahájí provoz hned poté, co bude schvalování nových jednotek dokončeno. Povolení k provozu s cestujícími získaly jednotky Flirt řady 480 již v pátek, ale zatím není pravomocné. K tomu byly dvě podmínky, které se dosud nepodařilo beze zbytku splnit: Leo Express měl Drážnímu úřadu doložit, že jeho vlak splnil všechny požadované zkoušky, ale neučinil tak. "Chybí jim průkazy způsobilosti k zabezpečovacímu a elektrickému zařízení," upřesnil náměstek ředitele úřadu Jiří Karkoš. Dokumentace je podle něj potřebná pro zabezpečení provozu při jízdě vyšší než stokilometrovou rychlostí. Druhou podmínkou bylo, aby se účastníci řízení vzdali práva na odvolání.

Nepovedené finále schvalovacího procesu narušilo vztah Leo Expressu s výrobcem jeho vlaků Stadlerem. Majitel dopravní společnosti Leoš Novotný uvedl, že firma požadované dokumenty Drážnímu úřadu nepředala proto, že je Stadler včas nedodal. Obratem odmítl Leo Express převzít dvě nové soupravy. Leo Express se od počátku připravoval na zahájení provozu od 9. prosince, kdy začne platit jízdní řád. Listopadové jízdy mají spíše prezentační ambice, dopravce zatím chtěl vypravovat pouze dva páry spojů denně, zatímco konkurenční společnosti posílají na koleje souhrnně v pracovní dny (kromě pátku) 28 párů spojů.

06. 11. 2012 Představenstvo ČD schválilo změny v řízení osobní dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14842/>)

Představenstvo Českých drah dnes schválilo organizační změny v uspořádání generálního ředitelství, zejména v úseku osobní dopravy. V platnost vejdou 15. listopadu 2012 a jsou dalším krokem v procesu nastavování holdingového modelu řízení Skupiny ČD a přípravy dceřiné společnosti Osobní doprava. Současně s tím dochází k přejmenování náměstků generálního ředitele na výkonné ředitele. Řízením nově vzniklého úseku výkonného ředitele pro provoz a techniku pověřilo představenstvo generálního ředitele a předsedu představenstva dceřiné společnosti DPOV, a.s., Františka Bureše. Záměrem vedení je zefektivnění oblasti oprav a údržby kolejových vozidel a postupné sloučení těchto činností v ČD a ČD Cargo. Druhý nový úsek výkonného ředitele pro strategii a obchod bude zatím řídit člen Představenstva ČD a výkonný ředitel pro marketing a produkty Miroslav Šebeňa. Úkolem jeho úseku je zkvalitnit servis pro objednatelé veřejné dopravy i pro finální zákazníky a posílit obchodní činnost. Dosavadní náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek, který v souladu se změnami podal svou rezignaci, převezme vedení dceřiné společnosti Výzkumný ústav železniční, a.s. Antonín Blažek už ve funkci generálního ředitele a předsedy Představenstva VUZ působil, a to od listopadu 2005 do března 2009, kdy se stal náměstkem pro osobní dopravu Českých drah. Zatím poslední změnou bylo jmenování dosavadního ředitele finančního odboru Petra Vohralíka do pozice výkonného ředitele pro ekonomiku. Přebírá tak kompetence Michala Nebeského, který odešel do komerční sféry. Petr Vohralík do Českých drah přišel v únoru 2009 ze City Bank.

06. 11. 2012 AWT dokončila další etapu modernizace terminálu v Paskově

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/awt-dokoncila-dalsi-etapu-modernizace-terminalu-v-paskove/862608>)

Mezinárodní dopravní skupina AWT dokončila další etapu modernizace svého nezávislého terminálu v Paskově u Ostravy. Celkové investice AWT do terminálu už přesáhly 150 milionů korun. ČTK o tom dnes informovala mluvčí společnosti Katherini Koláčková. Na překladiště za jeden týden přijede a odjede z něj průměrně 20 vlaků, které nahradí stovky kamionů. "Vlaky sem míří především z klíčových evropských přístavů v Rotterdamu, Koperu, Terstu a Hamburku, ale i z vnitrozemského dopravního uzlu, italské Verony. Silniční doprava je pak využívána jen na takzvanou poslední míli, tedy na počáteční svoz a finální rozvoz nákladu," uvedla Koláčková. Výsledkem modernizace terminálu je zpevnění celé manipulační plochy, zvýšení skladovací kapacity z 1 700 na 2 400 kontejnerů a také zkrácení doby vykládky. Ta zabere zhruba 30 minut. "Naše budoucí plány počítají s dalším výrazným rozvojem paskovského terminálu, protože v kombinované dopravě vidíme velkou budoucnost," uvedl obchodní ředitel AWT Edin Sose. Provoz paskovského terminálu začal v roce 2007. Tehdy se zde uskutečnilo každý měsíc několik stovek manipulací. Letos AWT očekává přeložení až 70.000 kontejnerů



a výměnných nástaveb. Před pěti lety terminál obsluhovali pouze dva pracovníci, nyní jich tam pracuje 30.

07. 11. 2012 Lokomotiva Škoda 109 E prošla zkouškami a získá povolení k provozu v Rakousku

Škoda Transportation a.s. (<http://www.skoda.cz/cs/press-room/tiskove-zpravy/lokomotiva-skoda-109-e-proslo-zkouskami-a-ziska-povoleni-k-provozu-v-rakousku/>)

Společnost Škoda Transportation v těchto dnech ukončila sérii předepsaných zkoušek lokomotiv 109 E pro získání povolení k provozu na rakouské železnici. Už během několika týdnů budou moct do provozu v Rakousku zasáhnout lokomotivy Škoda 109 E. „Podle zatím předběžných výsledků byly požadavky rakouské železniční infrastruktury při posledních zkouškách splněny, a vystavení povolení k provozu by proto už nic nemělo bránit,“ říká generální ředitel společnosti Škoda Transportation Josef Bernard. K typovému schválení bylo možné některé zkoušky dokladovat měřeními z Německa, nebo České republiky. Na poslední předepsanou zkoušku radiového rušení musela přesto lokomotiva 109 E navštívit trať Vídeň – Sigmundsherberg v Dolním Rakousku.

Podobný průlom jako v Rakousku u lokomotiv 109 E Škoda Transportation dosáhla také v Maďarsku. V rámci kontraktu na modernizaci lokomotiv 71 Em pro ČD Cargo prošlo v říjnu prvních patnáct nákladních lokomotiv zkouškami v oblasti Komáromu. ČD Cargo tak má k dispozici lokomotivy pro dopravu tranzitních nákladních vlaků z Maďarska a Slovenska do České republiky, bez nutnosti jejich výměny na hranicích. Nedávno Škoda Transportation také úspěšně dokončila homologační proces nové lokomotivy Škoda 109 E2 pro slovenské dráhy. Při náročném schvalování ve zkušebním provozu najely lokomotivy více než dvacet tisíc kilometrů a dnes už jsou zapsány v Evropském registru vozidel a začínají tahat vlaky v běžném provozu s cestujícími. Třísystémová lokomotiva 109 E, jejíž maximální rychlost je 200 km/hod, je určena pro provoz na tratích v ČR, Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Umožňuje plynule přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy, a to se stejnosměrným napětím 3 kV nebo střídavým napětím 25 kV/50 Hz a 15 kV/16,7 Hz, který používají v Německu a Rakousku.

09. 11. 2012 Arriva testuje své spěšné vlaky pro linku Benešov – Kralupy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-testuje-sve-spesne-vlak-y-pro-linku-benesov-kralupy-pan-eko-doprava.aspx?c=A121109_123530_eko-doprava_neh)

Do rostoucího byznysu s přepravou lidí mezi Prahou a okolními městy vstupuje další velký hráč. Společnost Arriva vlaky, která patří pod britského dopravce Arriva. Firma v pátek poprvé zkusila provoz na trati mezi Benešovem a Kralupy nad Vltavou. Ostrý start plánuje na začátek příštího roku. Na trať Arriva nasadí motorové jednotky 628 po Deutsche Bahn, které prošly modernizací interiéru. Jízdní řád pak upravila tak, aby vyhovoval současným zákazníkům z rychlíků Českých drah i osobních příměstských vlaků. Arriva je povede jako spěšné a budou zastavovat jen na některých místech. Rychlíky dnes například mezi Benešovem a Prahou nikde nestaví, osobní vlaky naopak neustále zastavování velmi zpomaluje. "Chybí tu segment spěšných vlaků," vysvětlil šéf Arrivy Jaroslav Richter. Na trať nasadí Arriva čtyři soupravy, které sice designem vypadají jako starší vlaky, uvnitř ale nabízí dostatek pohodlí. Denně na trasu vyjede 18 párů vlaků, novinkou bude i zajištění přes Malešickou spojkou na Masarykovo nádraží.

10. 11. 2012 Leo Express uvedl, že dodal Drážnímu úřadu chybějící dokumenty (zkušební provoz 13. – 16. 11. 2012)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-uv-edl-ze-dodal-draznimu-uradu-chybejici-dokumenty/864246>)

Leo Express dnes uvedl, že doložil Drážnímu úřadu poslední dokumenty nutné k zahájení pilotního provozu. Dopravce dodal, že tak může od 13. do 16. listopadu zkušebně jezdit s cestujícími mezi Prahou a Ostravou. Vyjádření Drážního úřadu se ČTK nepodařilo získat. Podle tiskové zprávy Leo Expressu bude po skončení zkušebního provozu následovat konečná fáze schvalovacího procesu. Plný provoz s 16 spoji denně Leo Express zahájí od nového jízdního řádu 9. prosince, uvedl mluvčí firmy Petr Kopáček. První vlak Leo Expressu měl na trať, kde už o pasažéry soupeří České dráhy a RegioJet podnikatele Radima Jančury, vyjet 7. listopadu. Kvůli chybějícím protokolům

ke zkouškám zabezpečovacího zařízení ho ale Drážní úřad na koleje nepustil. Leo Express kromě provozu na trati mezi Prahou a Ostravou chystá vstup na další dálkové tratě v Česku, zejména z Prahy do Českých Budějovic a na trať mezi Prahou a Chebem.

11. 11. 2012 Trať do Lovosic už je průjezdná (Úpořiny)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/203115-trat-do-lovosic-uz-je-prujezdna/>)

Dvě železniční tratě zablokovala dopolední nehoda servisního vagonu na severozápadě Čech. Vůz vykolejil na prasklé výhybce ve stanici Úpořiny. V místě se kříží dvě tratě, provoz tak musel být zastaven jak na trase z Teplic do Lovosic, tak i na jedné ze dvou kolejí z Ústí nad Labem do Bíliny. Odklizení následků nehody a opravy se protáhly do pozdních odpoledních hodin.



Vykolejila souprava patřící Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), sestavený z upraveného motorového vozu a vagonu s jeřábem. Mezi železničáři se takovému vlaku zpravidla přezdívala "dráteníci", protože se používá hlavně k opravám trolejí. Zatímco motorový vůz ještě prasklou výhybkou projel bez poškození, vagon už se v přímém směru neudržel a jeho zadní polovina odjela na druhou kolej. Hasiči ho pomocí hydraulického zvedáku vraceli na koleje dlouhé hodiny. "Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Pravděpodobnou příčinou je závada na výhybce," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škodu odhadl asi na 70 000 korun. Nehodu zřejmě způsobila prasklá pohyblivá část výhybky, takzvaný jazyk. Celá souprava SŽDC patří spíš k lehčím železničním vozidlům, přitom po trati z Ústí do Bíliny jezdí denně desítky těžkých nákladních vlaků. "To nás taky zarazilo. Ale do kolejnic člověk nevidí," řekl jeden z vyšetřovatelů. Nehoda se stala v místě, kde se kříží dvě tratě. Zatímco z Ústí do Bíliny už osobní vlaky začaly brzy jezdit alespoň po jedné koleji a nákladní vlaky převzala trať přes Teplice, spoje z Teplic do Lovosic nahrazovaly až do odpoledne autobusy.

12. 11. 2012 Vlaky z Polska do Německa jezdí hůř než před válkou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/203297-vlaky-z-polska-do-nemecka-jezdi-hur-nez-pred-valkou/>)

Dojet z Polska do Německa trvá o dvě hodiny déle než před druhou světovou válkou – a to i nyní, takřka čtvrt století po pádu berlínské zdi. Polákům se to pranic nelíbí a toto bolavé téma bude i předmětem vládních rozhovorů, které v Berlíně ve středu povede polský premiér Donald Tusk. Do města nad Sprévu přiletí raději letadlem, vlakem by z časových důvodů jet nemohl: Expres Berlín – Varšava totiž zvládne 550 kilometrů mezi oběma metropolemi horko těžko za pět a půl hodiny. Poláci jsou kvůli mezistátním "courákům" právem naštvaní: Polští diplomaté z vášnouceho železničního spojení podle deníku Gazeta Wyborcza obviňují své západní sousedy. Stěžují si, že do napojení železnice na západní Evropu už nacpali stovky milionů eur, na německé straně se ale nic nehýbe kupředu. A to navzdory tomu, že německý ministr dopravy Peter Ramsauer ujistil, že spojení mezi východem a západem mají pro německou vládu vysokou prioritu.

Nejde ale jen o trať Berlín – Varšava. Například 320kilometrovou vzdálenost z Vratislavi do Berlína vlak urazí rovněž za pět hodin, což je o dvě hodiny více než před válkou, spočítala Gazeta Wyborcza. Spojení mezi Štětínem a Berlínem není v tomto ohledu o moc lepší. Ministr Ramsauer se sice ohání různými plány na modernizaci železničního spojení, ale cílové datum po roce 2020 těžko může Poláky uchválnout, soudí německý deník Die Welt. Právě ve středu by se měla podepsat mezivládní dohoda o modernizaci železnic, která je připravená už dva roky. Tahanice o železnici je pro německo-polské vztahy příznačná. Varšava má pocit, že ji Berlín zanedbává a že ji přísloušně odsunul na druhou kolej. Vztahy mezi oběma zeměmi jsou sice dobré, chybí ale politická strategie a drhne i konkrétní mezivládní spolupráce. Důvodem by mohlo být podle politologů mimo jiné i to, že Polsko není členem eurozóny.

13. 11. 2012 Leo Express začal jezdit mezi Prahou a Ostravou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-zacal-jezdit-mez-prahou-a-ostravou/865027>)

Železniční dopravce Leo Express dnes začal jezdit na trati mezi Prahou a Ostravou, kde bude konkurovat vlakům Českých drah a firmy RegioJet. První ranní spoj z hlavního města do Slezska

nebyl příliš využitý. Obsazeno bylo asi 30 míst, řekl ČTK mluvčí firmy Petr Kopáček. "Dojeli jsme načas. Počet pasažérů odpovídal brzkému odjezdu z Prahy," uvedl Kopáček. Z pražského hlavního nádraží vlak s kapacitou přes 230 míst vyjel před pátou hodinou ranní. Další spoje s odjezdem v 09:11 z Ostravy a 13:02 z Prahy byly podle společnosti plné zhruba z poloviny. Cestující projevují zájem i o spoje v následujících dnech. Nejvíce jsou podle počtu rezervací obsazené vlaky, které pojedou v pátek. S cestujícími firma původně chtěla vyjet 7. listopadu, ale kvůli nesplněným podmínkám musela začátek zkušebního provozu o týden odložit.

Na vstup Leo Expressu reagoval konkurenční RegioJet podnikatele Radima Jančury oznámením změn v provozu svých vlaků. Nově budou zajíždět do Třince, kde bude končit šest z osmnácti denních spojů, uvedl obchodní ředitel Jiří Schmidt. Trasu mezi pražským a ostravským hlavním nádražím by nově měly urazit o šest minut rychleji než dosud a 356kilometrovou vzdálenost ujet za 3 hodiny a 24 minut. Bude to ale na úkor zrušení několika zastávek. RegioJety už například nezastaví v pražské Libni a v Ústí nad Orlicí. V Zábřehu na Moravě budou stavět pouze dva spoje denně. Ve zkušebním provozu Leo Express na trať mezi Prahou a Ostravou vypravuje dva páry vlaků za den. Plánuje ho do pátku 16. listopadu, kdy končí lhůta, po kterou dopravce o zkušební provoz požádal. Podle Drážního úřadu už ale zároveň zažádal o prodloužení tohoto termínu, a protože se zatím neobjevily žádné technické závady, mělo by udělení souhlasu být pouze o formalitou. Plný provoz se všemi 16 spoji denně chce Leo Express zahájit od platnosti nového jízdního řádu 9. prosince.

Do 6. listopadu prodal Leo Express zhruba 1 400 jízdenek. Protože ale 7. listopadu kvůli chybějícím technickým osvědčením nemohl vyjet, nabídl lidem přerezervování jízdy na jiný termín, nebo vrácení peněz. Podle Kopáčka si více než dvě třetiny zákazníků, kteří jízdné stornovali, nechalo hodnotu jízdenky přepsat do kreditového účtu pro budoucí využití. K hodnotě jízdného dopravce poškozeným slíbil navíc připsat další kredit v hodnotě zakoupené jízdenky jako odškodnění za komplikace. Leo Express kromě provozu na trati mezi Prahou a Ostravou chystá vstup na další dálkové tratě v Česku, zejména z Prahy do Českých Budějovic a na trať mezi Prahou a Chebem. Do nákupu a vybavení vlaků chce v příštích pěti letech investovat 7,25 miliardy korun.

14. 11. 2012 Od nového jízdního řádu (9. 12. 2012) zavádí SŽDC na trati Břeclav – Přerov – Bohumín pravostranný provoz

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

Co bude zavedení pravostranného provozu znamenat pro cestující? Od 9. 12. 2012 bude k nástupu a výstupu cestujících ve všech zastávkách na trati Břeclav – Přerov – Bohumín určeno nástupiště vpravo ve směru jízdy. To znamená, že cestující budou na zastávkách zpravidla nastupovat a vystupovat na opačném nástupišti než dosud. V železničních stanicích budou údaje o příjezdu a odjezdu vlaku oznamovány staničním rozhlasem, případně informačními tabulemi. Zavedením pravostranného provozu mezi Břeclaví a Bohumínem Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje v obdobných opatřeních, která na svém území zavedly v srpnu letošního roku rakouské dráhy (ÖBB). Od 6. srpna 2012 je v Rakousku pravostranný provoz na osmi tratích, mimo jiné i na tzv. Severní dráze z Vídně do stanice Bernhardsthal. Zavedení pravostranného provozu mezi Bernhardsthal a Břeclaví se předpokládá rovněž od 9. prosince 2012. Je nezbytné, aby cestující k příchodu na nástupiště používali pouze povolené přístupy a nevstupovali do kolejiště na místech, kde to není dovoleno.



SŽDC připravila k zavedení pravostranného provozu informační kampaň v celém úseku trati mezi Břeclaví a Bohumínem včetně spádových měst a obcí. V knižním jízdním řádu na rok 2013 je u dotčených tratí uvedena informace pro cestující. Ve stanicích a na zastávkách budou od 15. listopadu 2012 vylepeny informační letáky a ve spolupráci s akciovou společností České dráhy budou distribuovány informační skládky. Od stejného data budou cestující o změně informováni v rozhlasových hlášeních.

Trať Břeclav – Přerov – Bohumín je poslední tratí v České republice, na které se dosud jezdí vlevo. Na trati Petrovice u Karviné – Bohumín byl levostranný provoz ukončen 12. prosince 2009; trať Kadaň – Karlovy Vary přešla na pravostranný provoz již 27. května 2006. Původní technické vybavení tratí umožňovalo pouze jednosměrný provoz na traťových kolejkách mezi stanicemi. Při modernizaci všech tratí se standardně zaváděla zabezpečovací zařízení, která umožňují plnohodnotný obousměrný provoz po všech traťových kolejkách. Po technologické stránce tato změna již postupně proběhla, a proto nebude nutné provádět žádné stavební úpravy. U příležitosti zavedení pravostranného provozu bude na dvou pobočkách České pošty s. p., konkrétně v Břeclavi (Břetislavova 1945/1) a v Bohumíně

(Adama Mickiewicze 67), používáno tři dny před novým jízdním řádem (ve dnech 6. – 8. 12. 2012) unikátní pamětní razítko. Zavedení pravostranného provozu na poslední trati v České republice se tak stane významnou událostí nejen pro cestující a železničáře.

15. 11. 2012 Drážní komunikace budí zájem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazni-komunikace-budi-zajem-932490>)

Průlomová veřejná soutěž Správy železniční dopravní cesty o zajištění veškeré komunikace na železnici vzbudila nečekaný zájem firem. Dokumentaci, respektive přílohy k ní, si vyzvedlo šest společností. Uvedl to mluvčí správy železnic Pavel Tesař. Vítěz získá kontrakt na čtyři roky v předpokládané hodnotě dvou miliard korun. Pro železnici bude muset zajistit bezchybný provoz například datových, rádiových a telefonních sítí, ale také třeba požární signalizace, hodin nebo informačních tabulí. Je to vůbec poprvé, co se o zajištění těchto služeb mohou firmy utkat ve veřejné soutěži. Historicky se na základě dvou smluv o drážní telekomunikační systémy stará společnost ČD-Telematika, kterou většinou vlastní České dráhy. „Naše společnost si samozřejmě vyzvedla zadávací dokumentaci a v současné době se s ní seznamujeme,“ uvedl mluvčí firmy Tomáš Zikmund. Společnosti ČD-Telematika se budou snažit zakázku uzmout další firmy. Účast zvažuje například Telefónica. Mluví se i o společnosti GTS.

15. 11. 2012 Soud zprostil exšéfa SŽDC obžaloby z nevýhodného uzavření smluv

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/203662-soud-zprostil-exsefa-szdc-obzaloby-z-nevyhodneho-uzavreni-smluv/>)

Obvodní soud pro Prahu 1 nepravomocně zprostil obžaloby bývalého šéfa Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Jana Komárka. Státní zástupce ho vinil z uzavření nevýhodné smlouvy na nákup elektrické energie. Podle žalobce mohl způsobit škodu ve výši 439 milionů korun. Za pokus o porušení povinnosti při správě cizího majetku mu hrozilo až osmileté vězení. Případem se bude zabývat odvolací soud, státní zástupce Tomáš Černý se proti rozhodnutí na místě odvolal. "Skutek se stal, ale není trestným činem," konstatovala předsedkyně senátu Helena Králová. Kvůli složitosti případu ale rozsudek na místě neodůvodnila. Strany si tak musí počkat až na jeho písemné vyhotovení. "Samozřejmě jsem rád, že to takto dopadlo. V průběhu celého soudního líčení nezazněly žádné argumenty, které by měly podporovat názor státního zástupce," uvedl po vyhlášení verdiktu Komárek. "Jsem rád, že se potvrdilo, že všechny ty věci proběhly v pořádku," dodal.

Policie se případem začala zabývat v létě 2010. Kriminalisté došli k závěru, že Komárek v prosinci 2008 uzavřel smlouvy na odběr elektrické energie pro roky 2010 a 2011, přestože věděl, že ceny ve smlouvách neodpovídají tržním cenám. Kdyby byla energie odebrána, mohla by být škoda minimálně 439 milionů korun. Ke způsobení škody nedošlo kvůli tomu, že společnosti České dráhy a ČD Cargo, kterým měla SŽDC energii prodávat, s ní smlouvy nakonec neuzavřely.

Podle žalobce Komárek vývoj cen průběžně sledoval a nechal si zpracovat přehled vývoje na burze, navíc věděl o poklesu cen kvůli nastupující ekonomické krizi i o tom, že může výběrové řízení zrušit. Komárek se naopak hájil tím, že neměl o cenách přehled, k dispozici prý neměl ani žádné analýzy. Smlouvy podepsal, protože odborníci ze SŽDC k nim neměli žádné výhrady. Experti podle něho měli také informace, že cena bude opět narůstat, a proto považovali fixní cenu za odpovídající.

Cena elektřiny podle Komárka vzešla z výběrového řízení bez uveřejnění, ve kterém oslovili sedm společností. SŽDC ale tehdy obdrželo nabídky pouze dvě. Společnost Moravia Energo ovšem nedodržela zadávací dokumentaci, a proto byla vyřazena. Jedinou nabídkou tak zůstala ta od firmy ČEZ, kterou nakonec SŽDC akceptovalo. Ve smlouvě se počítalo s fixní cenou elektřiny na celé tři roky. Cena elektřiny nicméně razantně klesla a České dráhy a ČD Cargo ji za fixní cenu odmítly odebrat. Po roce pak dráhy uzavřely díky novele energetického zákona vlastní kontrakty.

15. 11. 2012 Z vítkovického nádraží vznikne obchodní centrum. Pokud nebude památkou

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/budoucnost-vlakoveho-nadrazi-ve-vitkovicich-fno-ostrava-zpravy.aspx?c=A121115_115907_ostrava-zpravy_jog)

Ze zpustlé, ale unikátní výpravní budovy nádraží v Ostravě-Vítkovicích bude obchodní centrum. Přeje si to zájemce, jenž vyhrál výběrové řízení na prodej budovy. Do plánů ale může promluvit stát

s prohlášením stavby za kulturní památku. Kdysi zdejší architektonicky cennou nádražní halou denně proudily tisíce cestujících. Teď to jsou pouhé stovky. A místo reprezentativních prostor nacházejí zpustlé místo, jímž kromě hlášení o příjezdech a odjezdech vlaků zní jen hlasy vandráků, kteří tu postávají s lahví v ruce. České dráhy netají, že se jim provoz nádraží dlouhodobě nevyplácí. Proto se ho snaží prodat s tím, že provoz stanice zachovají. Teď už mají i vítěze výběrového řízení. "Vítězem je fyzická osoba, která má zájem nádraží rekonstruovat. Mělo by z něj vzniknout obchodní centrum," říká mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Kupec a cena? Zatím neprozradíme

Zatím nechce být konkrétnější - neprozradí jméno vybraného zájemce o koupi, ani cenu, již za nádraží nabídne. "Kupní cenu nezveřejníme, pokud ji nezveřejní protistrana. Můžu jen říct, že jsme požadovali minimálně čtrnáct milionů korun," dodává mluvčí. Důvod, proč České dráhy zatím nechtějí být konkrétní při sdělování informací o kupci, je celkem pochopitelný. Teprve s ním totiž jedná o detailech prodeje, dosud s ním nepodepsaly kupní smlouvu a navíc ministerstvo kultury nyní rozhoduje o tom, zda se nádraží stane kulturní památkou, či ne.

Ministr Besser návrh zamítl, nyní se postoj změnil

A to už podruhé. První řízení, v němž nejprve padl souhlas se stanovením výpravní budovy památkou, ukončil ministr Jiří Besser. Řekl, že budova památkově chráněna nebude. Letos v březnu ale Národní památkový ústav podal na ministerstvo kultury podnět k přezkumu rozhodnutí exministra. "Oproti předchozímu řízení byly v podnětu nově představeny památkové hodnoty budovy a nádraží samotné bylo uvedeno do kontextu české i mezinárodní moderní architektury a ostatně i vývoje železničních staveb," řekl Jan Vondryška z vedení a správy nových médií ministerstva kultury.

Ve druhém řízení ministerstvo stejně jako už jednou rozhodlo, že nádraží památkově chráněno bude. Zatím však definitivně jasno není. Poslední říjnový den se totiž České dráhy proti rozhodnutí odvolaly – a o finálním verdiktu nyní rozhoduje rozkladová komise. Jasno bude v horizontu týdnů. Zástupci Národního památkového ústavu vítají, že řízení o možném stanovení nádraží kulturní památkou bylo znovu zahájeno. "Ve výpravní budově se zachovala spousta původních cenných prvků. Od podlah přes unikátní konstrukci budovy a cik cak motiv v průčelní stěně až po plastiku od Vladimíra Kopeckého," říká Tomáš Nitra z ostravského pracoviště památkového ústavu.

Z historie nádraží

Budovu v bruselském stylu navrhl v roce 1963 architekt Josef Danda patřící i mezi autory nové budovy pražského hlavního nádraží. Ve své době patřilo k nejmodernějším nádražím, prošly jím denně tisíce cestujících. Dnes nádraží využívá jen několik set cestujících za den, ministerstvo opětovně rozhoduje, zda budovu prohlásí kulturní památkou, či nikoli.

16. 11. 2012 Zájemci o trať Ostrava - Krnov - Olomouc musí doplnit nabídky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zajemci-o-trat-ostava-krnov-olomouc-musi-doplnit-nabidky/866825>)

Zájemci o provozování dálkové dopravy z Ostravy do Olomouce přes Krnov musejí doplnit nabídky. Po Arrivě hodnotící komise požaduje informace, zda bude cateringové služby poskytovat ve všech svých vlacích a zdali má zajištěno dostatek strojů, které by mohly sloužit jako záloha v mimořádných situacích. ČTK to dnes řekl obchodní ředitel železniční divize Arrivy Jaroslav Richter. Po druhém z uchazečů, jímž je společnost RegioJet, komise chce opravu drobné chyby, která vznikla při zaokrouhlování, uvedl Radim Jančura, majitel Student Agency, pod níž železniční dopravce RegioJet spadá. Nejde prý o nic kritického. V tabulce rozkladu provozních nákladů podle cen energií, mezd zaměstnanců a dalších ukazatelů, totiž byla hodnota nákladů na ujetý kilometr vyčíslena na dvě desetinná místa a na jiném místě na tři desetinná místa. Chyba způsobila rozdíl v řádu korun, dodal Jančura s tím, že další požadavky vůči provozovateli hodnotící komise neměla.

Za závažný problém nepovažuje požadavek na doplnění dokumentace ani Richter. Podle něj Arriva do nabídky uvedla všechny požadované informace a nyní jen doplňuje detaily, které ani nebyly součástí zadávací dokumentace. Ta například neřešila, kolik drážních vozidel má uchazeč mít jako provozní a kolik dalších vlaků má tvořit zálohu. Nyní ale komisi tento údaj zajímá, uvedl Richter. Se záložními vozidly nicméně počítají oba dopravci, kteří se o zakázku ucházejí. Nový dopravce vzešlý z výběrového řízení by podle představ ministerstva měl začít s provozem na trati na konci roku 2014. Původně zájem o provozování linky oznámily například České dráhy, které se ale nakonec do tendru nepřihlásily, protože si nedokázaly zajistit požadovaná vozidla. Nabídku proti původním

plánům nepodaly ani Veolia transport, Leo Express a Abellio vlastněné nizozemskými dráhami Nederlandse Spoorwegen.

Podmínkami soutěže ministerstva dopravy se na návrh Českých drah zabývá antimonopolní úřad (ÚOHS). Dráhy si u něj stěžovaly na údajně diskriminující podmínky a narušování jednotného síťového charakteru české železnice. Podle nich hrozí, že nově vstupující soukromé firmy si nebudou navzájem uznávat jízdní doklady. To by podle ČD cestujícím komplikovalo přestupování mezi jednotlivými linkami, které by v budoucnu obsluhovali různí dopravci. Do vyřešení této stížnosti ÚOHS zakázal ministerstvu dopravy s vítězem výběrového řízení uzavřít smlouvu o provozu.

18. 11. 2012 ČD i odbory kritizují návrh zákona o železnici

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-i-odbory-kritizuji-navrh-zakona-o-zeleznici/867336>)

Nová podoba zákona o železnici, jak ji navrhuje ministerstvo dopravy, je nepřijatelná, shodli se zástupci Českých drah s železničními odboráři. Podle nich vytváří například nestabilní ekonomické prostředí, protože negarantuje výši peněz, které budou v jednotlivých letech plynout na rozvoj a údržbu kolejí. Dále materiálu vyčítají, že nedostatečně řeší povinnost jednotlivých dopravců vzájemně si uznávat jízdní doklady, čímž poškozují práva cestujících. Aktuální podoba zákona je zatím pracovní verze, uvedlo ministerstvo dopravy.

České dráhy návrhu vyčítají řadu nedostatků. V první řadě národnímu dopravci vadí otázky kolem financování Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která spravuje železniční síť. "Zjednodušeně řečeno se dopravci obávají, že budou podnikat v prostředí, kdy nebudou vědět, zdali v něm budou moci podnikat i zítra," řekl ČTK mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Pokud nebudou garance pro financování údržby železnic, budou železniční tratě ztrácet na konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě a dopravcům se tak znehodnotí investice do nových vlaků. Ty bude ministerstvo dopravy požadovat při nově vypisovaných soutěžích na jednotlivé tratě. Podobné je to i s rušením tratí, při kterém bude mít SŽDC větší slovo než doposud a nebude muset brát v úvahu vazby na dopravce a dopravu, kterou si na trati objedná například obec nebo kraj. Nákup vozidel je investicí s návratností i v desítkách let a podle novely může SŽDC třeba po deseti letech oznámit, že do trati přestává investovat a že ji zavře, obávají se České dráhy.

Slabá je podle předsedy Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslava Pejši i pozice chystaného drážního regulátora. U něj se v dokumentu nepočítá, že by měl mít ve sporech poslední slovo a v řadě budoucích konfliktních situací ministerstvo dopravy sází na dohodu mezi dopravci, dodal šéf nejsilnější odborové centrály na železnici. Riskantní je to například v oblasti vzájemného uznávání jízdenek. Cestující má mít podle Pejši nárok na to, že když pojedje z jednoho města do druhého se dvěma dopravci, aby si koupil jedinou jízdenku a dopravní společnosti si jízdné mezi sebou rozúčtovaly. Tak je to běžné v západní Evropě.

Nový železniční zákon by měl platit od začátku roku 2014. Zatím ale není definitivně schválený ani věcný záměr zákona, úřad podle mluvčího Martina Nováka pouze předložil pracovní verzi k připomínkování několika partnerům před tím, než bude definitivní podoba věcného záměru projednávána v připomínkovém řízení.

19. 11. 2012 ČD zdraží jízdné na km o 2,5 procenta, zákaznické nabídky nezmění

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-zdrazi-jizdne-na-km-o-2-5-procenta-zakaznicke-nabidky-nezmeni/867588>)

České dráhy v novém jízdním řádu od 9. prosince zdraží kilometrické jízdné o 2,5 procenta. Ceny fixních zákaznických nabídek, které se nevypočítávají podle vzdálenosti, firma nezmění, ale přejmenuje je. Počet vlaků zvýší v průměru o 105 na 8 463 spojů denně. Na tiskové konferenci to uvedl výkonný ředitel ČD pro marketing Miroslav Šebeňa. Podle Šebeni vzrostou dráže příští rok náklady zhruba o půl miliardy korun. Růst cen vstupů chce firma řešit vedle zvýšení jízdného jednáním s objednateli služeb. "Jednání s ministerstvem dopravy probíhají, ale předpokládáme, že dojde k zachování stejného rozsahu objednávané dopravy na dálkových spojích," uvedl. Podobné by to mělo být v regionální dopravě. Například jízdné do 15 km zůstane na současných 28 Kč, cesta do 30 km podraží o jednu korunu na 48 Kč, do 50 km o dvě koruny a do 100 km o čtyři koruny. Zdražení se podle mluvčího Petra Šťáhlavského nedotkne například nabídky SoNe+, ta by ale měla změnit název na Skupinová víkendová jízdenka.

Dráhy rozšíří expresní spoje mezi Prahou a Brnem, které konkurují autobusům na D1, o jeden pár na tři denně. Současně zkrátí jízdní dobu o pět minut na dvě hodiny a 37 minut. Od března přibudou i tři nové spoje Pendolino, které budou jezdit až do Plzně nebo Františkových Lázní. Dopravce dál plánuje zvýšit počet mezinárodních spojů v pravidelných intervalech do Varšavy, Vídně, Bratislavy a Budapešti. Do Varšavy bude spoj z Prahy o 20 minut rychlejší, do Mnichova pojedou vlaky každé čtyři hodiny. Naopak dopravce omezí spoje na méně vytižených úsecích.

V Praze vzroste rozsah regionální dopravy o 0,4 procenta. Celkem vyjede v Praze a Středočeském kraji denně průměrně 2 061 regionálních spojů. Mezi nejvýznamnější novinky patří rozšíření počtu spojů ve špičce mezi Prahou a Říčany, Kolínem a Kutnou Horou nebo mezi Nymburkem a Prahou. Na většinu spojů na trati Praha – Vrané nad Vltavou nasadí dopravce nové vozy Regionova a zavede dopravu v taktu, tedy v pravidelných intervalech. ČD pro příští rok plánují nasazení zhruba 200 modernizovaných vozů, například 18 restauračních vagónů nebo 15 vozů vybavených pro přepravu vozíčkářů a jízdních kol. V Pendolinech by se měly začít promítat filmy, jméno partnera ale dráhy zatím tají. Do změny jízdního řádu si bude možné pořídit jízdenky za nynější ceny i v předprodeji, tedy až na další dva měsíce dopředu. V letošním jízdním řádu, který platí od loňského prosince, dráhy zdražily o pět procent a omezily počet některých dálkových spojů.

20. 11. 2012 Projekt „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“ úspěšně dokončen

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

Další významná etapa modernizace české železnice dokončena. Investorem stavby s názvem „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“ je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Zhotovitelem stavby byla společnost AŽD Praha. Stavba je výraznou mírou spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie.

Cílem stavby bylo především zvýšení kapacity trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, která bude po dobu modernizace 1. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha-Běchovice – Úvaly sloužit jako objízdná trasa, a pro zvýšení kapacity v rámci rozvoje pražské integrované dopravy. V železniční stanici Praha-Horní Počernice v prostoru stávající koleje číslo 4 vyrostlo nové ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami s výškou 550 mm, což spolu s původním nástupištěm umožní nástup a výstup ze tří vlaků současně. Ostrovní nástupiště je přístupné novým podchodem vybaveným výtahem pro osoby se sníženou pohyblivostí. Instalací moderního technologického zabezpečovacího zařízení k řízení železniční dopravy došlo ke zvýšení plynulosti provozu a propustnosti trati.

Hlavními přínosy stavby jsou podchod s ostrovním nástupištěm v Praze-Horních Počernicích a obousměrné automatické hradlo v úseku Praha Vysočany – Skály. V železniční stanici Praha-Vysočany a na odbočce Skály bylo instalováno elektronické stavědlo ESA-11, v úseku odbočka Skály – železniční stanice Vysočany obousměrné automatické hradlo, v úseku mezi stanicemi Čelákovice – Mstětice – Praha-Horní Počernice – odbočka Skály automatické hradlo jednosměrné. V železničních stanicích Čelákovice, Mstětice a Praha-Horní Počernice zůstává původní elektromechanické zabezpečovací zařízení.

V železniční stanici Praha-Vysočany a na odbočce Skály byl zřízen elektrický ohřev na 19 rozhodujících výhybkách. V rámci stavby došlo také k montáži lana zesilovacího vedení z měnirny Balabenka až na zhlaví železniční stanice Praha-Vysočany. Vedení je instalováno na stávajících stožárech trakčního vedení. Stavba vytvořila podmínky pro další zlepšení drážní dopravy a posílení její konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě, což má jednoznačně pozitivní dopad na životní prostředí.

Stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“ je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU. Míra spolufinancování EU může dosáhnout 70,35 % ze způsobilých nákladů stavby. V maximální míře může tedy příspěvek činit 151 590 729 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Plánované celkové investiční náklady stavby jsou 228 683 000 Kč.

Základní informace

Název stavby	Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zhotovitel	AŽD Praha s.r.o.
Projektant	SUDOP Praha a.s.
Celková délka tratě	22,691 km
Počet dopraven s upravovaným SZZ pro navázání TZZ	3
Mezistaniční úseky s jednosměrným TZZ	2
Mezistaniční úseky s banalizovaným TZZ	3
Výhybky vybavené ohřevem	19 ks
Nově zabezpečené výhybkové jednotky	41 ks
Kabelizace	22,691 km
Telefonní zapojovače	2 ks
Elektrická zabezpečovací signalizace	2 ks
ASHS (automatický samozhášecí systém)	2 ks
Kamery	2 ks
SDH (synchronní digitální hierarchie)	1 ks
Demontované koleje	2 485 m
Nově zřízené koleje	1 153 m
Demontované výhybky	13 ks
Vložené výhybky	1 ks
Délka odvodnění (pouze v žst. Praha-Horní Počernice)	475 m
Počet nově budovaných nástupištních hran (délka)	2 (400 m)
Počet nově budovaných mimoúrovňových podchodů (délka)	1 (37 m)
Počet nově budovaných návěštních lávek	4 ks

20. 11. 2012 Zastupující koridor se připravuje na svou hvězdnou hodinu (Lysá nad Labem – Praha-Vysočany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/204299-zastupujici-koridor-se-pripravuje-na-svou-hvezdnou-hodinu/>)

Železniční trať z Prahy do Lysé nad Labem bude možná již za dva roky sloužit jako náhrada koridorového úseku Praha – Kolín, který Správa železniční dopravní cesty rozkope u Úval. Železniční správa se proto nejprve zaměřila právě na stárnoucí dráhu přes Lysou a zahájila její modernizaci. Za sebou má první část, která se dotkla zejména pražského úseku – došlo k rekonstrukci hornopočernického nádraží či výměně zabezpečovacího zařízení v úseku Praha-Vysočany – Čelákovice. V příštím roce se sice již bude na hlavní trati u Úval pracovat, Správa železniční dopravní cesty ale ještě nechystá velkou výlukou. V místě, kudy projíždějí veškeré dálkové vlaky mířící z Prahy do Brna, Bratislavy, Vídně, Ostravy nebo Žiliny, stejně jako osobní spoje do Českého Brodu či Kolína a nákladní doprava, zůstanou po většinu roku v provozu alespoň dvě koleje. O rok později ale má dojít na lámání chleba. Podle Ludky Hnulíkové z Českých drah zůstane po většinu roku k dispozici pouze jedna kolej. Mnoho vlaků proto pojedje z Prahy do Kolína odklonem přes Lysou nad Labem. K tomu se SŽDC rozhodla budoucí "zastupující koridor" modernizovat tak, aby alespoň z Prahy do Lysé nad Labem bylo možné jezdit až 140kilometrovou rychlostí. Nyní dokončila 1. stavbu, během které modernizovala traťové zabezpečovací zařízení z Prahy do Čelákovic a nádraží v Horních Počernicích. "V železniční stanici Praha-Horní Počernice v prostoru stávající koleje číslo 4 vyrostlo nové ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami s výškou 550 mm, což spolu s původním nástupištěm umožní nástup a výstup ze tří vlaků současně," poukázal mluvčí železniční správy Pavel Halla.

V celém úseku z Vysočan až do Čelákovic bdí nad provozem automatické hradlo, pouze ve stanicích v Horních Počernicích, Mstěticích a Čelákovících ponechala SŽDC původní elektromechanické zabezpečovací zařízení. Stavba stála 229 milionů korun, složil se na ni Státní fond dopravní infrastruktury a Fond soudržnosti EU. Železniční správě se vše prodražilo ještě skoro o milion kvůli pokutě od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Podle úřadu chybovala správa tím, že z tendru neoprávněně vyloučila společnost Skanska, jejíž nabídka byla o více než čtvrtinu nižší než nakonec realizovaná cena. SŽDC proti rozhodnutí podala rozklad, řekl Tomáš Drvota ze SŽDC.

20. 11. 2012 Kam s nimi, přemýšlí SŽDC o opuštěných lokálkách

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/204351-kam-s-nimi-premysli-szdc-o-opustenyx-lokalkach/>)

Správa železniční dopravní cesty se v minulých letech pokusila zbavit lokálek, které se jim nevyplatí udržovat. Neuspěla, někde stále jezdí vlaky, jinde nezačal úřední proces, který by vedl ke zrušení trati, a v místech, kde tento proces proběhl, se objevili zájemci o odkoupení. SŽDC ale nyní poukazuje, že jí nechtěné tratě stále zůstávají a všichni zájemci se od "svých" drah odvrátili. Trati, kde nejezdí vlaky, ale přesto existují a Správa železniční dopravní cesty je udržuje, je v Česku šestnáct. Roční údržba stojí zhruba 35 tisíc korun na kilometr – kromě kontroly kolejí a náspů jde především o náhradu ukradeného vybavení, které obvykle končí ve sběrnách. SŽDC tratě, po kterých nic nejezdí – a tudíž se z nich nevrací ani koruna na poplatcích za užití dopravní cesty – nechce. Rozsáhlé plány na rušení, do kterých předloni spadly i některé trati s provozem, ale nakonec k ničemu nevedly.

Návrh na zrušení se týkal například trati Královec – Žacléř. "V rámci správního řízení se ale ozvali dva uchazeči, takže bylo správní řízení zrušeno," přiblížil mluvčí železniční správy Pavel Halla. Dráha ale nadále zůstává státní organizací, protože po zrušení správního řízení zájem o její odkoupení ihned opadl. "Zájemců jsou vždy před zrušením desítky, ale finanční náročnost je důvod, proč se rozhodnou odstoupit," poznamenal druhý mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Řešení má teď v rukou ministerstvo dopravy. Už déle než rok připravuje vyhlášku, která má usnadnit převody tratí i jejich případné rušení.

21. 11. 2012 Vlak s kontejnery dojel z Číny do Česka za rekordních šestnáct dnů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlak-s-kontejnery-dojel-z-ciny-do-ceska-za-rekordnich-sestnact-dnu-934073>)

Jen dva týdny a dva dny potřeboval nákladní vlak k překonání vzdálenosti mezi Wu-chanem, městem na jihovýchodě Číny, a východočeskými Pardubicemi. Pilotní spoj se nyní může stát vzorem pro vytvoření takzvané nové hedvábné stezky, o které se mluví už několik let. Vlak vezoucí čtyřicet kontejnerů s počítačovými součástkami byl vypraven na cestu do Evropy 24. října čínskou společností CRIMT (China Railway Intermodal Transport). Jeho trasa z Číny do Česka vedla přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko a Polsko. Do Pardubic přijel 9. listopadu v rekordním čase.

Od čínsko-kazašské hranice až do cíle na soupravu dohlížel švýcarský InterRail Holding. Jak firma sdělila německému serveru transport-online. de, vlak si předávaly místní pobočky InterRail v jednotlivých zemích, například přes Sibiř spoj vedla dcera InterRail Trans Siberian Express Service. Poslední etapu z polské vesnice Malaszewicze do Pardubic měl na starosti Express Interfracht Brno. „Rekordní čas kontejnerového spoje se podařil díky mezinárodní spolupráci, inovativní logistice a moderním IT řešením při přechodech hranic,“ uvedl Hans Reinhard, prezident InterRail Holding.

Podle Howarda Lamba, výkonného ředitele švýcarské firmy, rekord vyšel hlavně díky použití elektronických informací při proclívání produktů. Tím se výrazně zkrátily čekací lhůty na hranicích. Vlak ujel za den v průměru sedm stovek kilometrů. Překlad na čínskokazašské hranici zabral jen deset hodin. „Spoj má význam pro založení takzvané nové hedvábné stezky mezi Čínou a Evropou,“ hodnotí rychlý přejezd vlaku Howard Lamb. Většina zboží z Číny do Evropy dosud míří po moři na palubě oceánských lodí a plavba trvá až třicet dnů.

21. 11. 2012 „Vánoční kometa“ opět zamíří z Ústí nad Labem do Drážďan (1., 2., 8., 9., 15., 16., 22., 23. prosince 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15001/>)

Také v letošním roce o víkendech v době adventu bude jezdit zvláštní spoj z Ústí nad Labem do saské metropole. Návštěvníci vánočních trhů se do Drážďan dostanou spojením „Vánoční kometa“. „Jeden pár přímých zrychlených osobních vlaků mezi stanicemi Ústí nad Labem a Drážďany letos nese oficiální název „Vánoční kometa“. Spoje využívají především návštěvníci tradičních vánočních trhů, kteří si jedou vychutnat pohádkovou atmosféru vánočně vyzdobených Drážďan,“ uvedl Daniel Jareš, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Ústí nad Labem. Vlak letos bude zastavovat ve stanicích Děčín hlavní nádraží, Bad Schandau a pak až v Drážďanech. Spoj pojedje v současném jízdním řádu ve dnech 1., 2. a 8. prosince. V novém jízdním řádu, který začne platit v neděli 9. prosince, pojedje ve dnech 9., 15., 16., 22. a 23. prosince 2012. Vlak bude odjíždět z Ústí

nad Labem hlavního nádraží v 9:15 a do Drážďan na hlavní nádraží dojde v současném jízdním řádu v 10:19. Z Drážďan bude vlak odjíždět v 15:55. V novém jízdním řádu dojde k minutovým změnám: „Vánoční kometa“ přijede do Drážďan na hlavní nádraží v 10:18 a zpět bude odjíždět v 15:58 hodin.

Na rozdíl od loňského roku nebudou tyto vlaky zastavovat na německém území ve stanicích Pirna a Königstein. Cestující, kteří budou chtít navštívit vánoční trhy v těchto městech, mohou využít pravidelných osobních vlaků Děčín hlavní nádraží – Bad Schandau a zpět, které jezdí ve dvouhodinovém taktu, a v Bad Schandau přestoupit na linku S-Bahn směrem do Drážďan. Pro výlet do Německa je výhodné využít jednodenní síťové jízdenky Labe – Elbe, se kterou je možné cestovat vlakem, autobusem a tramvají na české i německé straně hranice. Bližší informace o spojení a nejvýhodnějších jízdenkách jsou k dispozici na www.cd.cz.

21. 11. 2012 Nové motoráky Stadler na Vysočině hůř komunikují se 14 přejezdy (RS1)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nove-motoraky-stadler-na-vysocine-hur-komunikuji-se-14-prejezdy/868627>)

Nové motorové vlaky Stadler nekomunikují optimálně se zabezpečovacím zařízením 14 železničních přejezdů na trati z Jihlavy přes Horní Cerekev do Jihlávky. Strojvedoucí mají v tomto úseku příkázanou opatrnou jízdu. Před přejezdem musejí houkat a snížit rychlost. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá výměnu zařízení u přejezdů asi za 120 milionů korun. ČTK to řekl Pavel Surý, ředitel oblastního ředitelství SŽDC v Brně. S novým jízdním řádem platným od 9. prosince začne na Vysočině pravidelně jezdit 13 nových motoráků Regio-Shuttle RS1 od firmy Stadler. "Jinde se nám nic takového neprojevilo," řekl Surý. Na úseku mezi Rantířovem a Jihlávku se podle něj problém týká kolejových obvodů z let 1970 až 1975. Není stoprocentně jisté, že projíždějící motorák Regio-Shuttle spustí zabezpečení. "Zatím se nestalo, že by neovlivnil ten přejezd, ale nemůžeme riskovat, že se to stane," upřesnil Surý.

Kvůli snižování rychlosti u přejezdů nabírají vlaky na této trati zpoždění, řekla ČTK Lenka Horáková, ředitelka krajského centra ČD. "Zásadním způsobem to znepríjemňuje život lidem bydlícím v těsné blízkosti těchto přejezdů," dodala. Uvedla, že za dráhy může říci, že nové vlaky jsou schváleny pro provoz v ČR, mají všechna technická osvědčení a splňují mezinárodní normy. "Takže naprosto nečekaný problém je pravděpodobně na straně partnera, SŽDC," uvedla. Modernizaci problematických přejezdů se chystá SŽDC provést asi do dvou let. "Jsem optimista a doufám, že to bude za kratší dobu," uvedl Surý. Podle něj měla správa železniční cesty tuto investici i tak ve svém plánu. V nejbližší době by u přejezdů mělo být instalováno provizorní zařízení, které zajistí bezpečný provoz na trati. "Začneme s přejezdy v obytných zónách, to jsou dva ze 14. Vlaky tam houkají, takže je to nepříjemné pro obyvatele," uvedl Surý. Potíže nejsou v Horní Cerekvi, kde je podle Surého starší elektromechanické zabezpečovací zařízení.

Motoráky pro regionální dopravu na Vysočině nakoupily České dráhy. První Regio-Shuttle začal v kraji jezdit loni na podzim, letos dodávky pokračovaly. "Jednotek je už na Vysočině fyzicky přítomno všech 13 a deset nebo jedenáct už má i průkazy způsobilosti," řekla Horáková. Všechny nové vlaky pro Vysočinu stály kolem 700 milionů korun, unie zaplatí zhruba 40 procent nákladů. Nové motoráky budou jezdit na většině tratí kraje.

22. 11. 2012 Osobní vlaky se vrátí na tratě mezi Olomouckým a Pardubickým krajem

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/obnoveni-vlaku-mezi-olomouckym-a-pardubickym-krajem-f9v-olomouc-zpravy.aspx?c=A121122_1857891_olomouc-zpravy_stk)

Na železničních tratích Štítý – Ústí nad Orlicí a Hanušovice – Dolní Lipka, které spojují Olomoucký kraj se sousedním Pardubickým krajem, přestaly zhruba před rokem jezdit vlaky. Východočeši je totiž nahradili autobusy. Teď po volbách to ale vypadá, že se vlaky vrátí. Nový náměstek pro dopravu Pardubického kraje, kterým je dlouholetý železniční odborář Jaromír Dušek, už pracuje na variantách, jak osobní vlaky na koleje vybraných tras postupně znovu dostat.

Ve hře je dokonce i optimistický scénář, že se lidé o víkendech svezou vlakem z Hanušovic už po Novém roce. Na další novinky má dojít v rámci termínu provedení změn v jízdním řádu v červnu. Nebo i dřív. "U zmíněných dvou tras se určitě budeme za návrat osobní vlakové dopravy angažovat. Dokonce věřím, že už od ledna zkusíme alespoň víkendové spoje na Hanušovice," řekl Dušek. Ten pak chce dál se starosty hledat ty nejlepší změny a postupně je zavádět do praxe. "Předpokládáme, že bychom ve spolupráci s Olomouckým krajem zajížděli až do Štítů a projížděli Moravský Karlov," dodal. Odborníky ale lednový termín překvapil. "Z technologického hlediska jsem skeptický, že by šlo

provoz některých linek zavést už od ledna. Optimističtější by byl spíš červen," podotkl šéf koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje Jaroslav Tomík.

Autobusová doprava není samospasitelná, míní Dušek

Podle regionální mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové je, pokud o to kraje požádají, v obecné rovině technicky možné vybrané spoje zavést. Konkrétní návrhy ale Dráhy zatím neobdržely. Byť svým předchůdcem zavedenou autobusovou dopravu Dušek nezavrhuje, a na některých místech lidem dokonce pomohla, v řadě případů vidí jako vhodnější vlak. "Je nutné vše skloubit. Naši předchůdci se zahleděli do toho, že autobusová doprava je samospasitelná, ale není," míní Dušek. Náměstek olomouckého hejtmána Alois Mačák bude s Duškem o návratu spojů jednat příští týden. "Budeme řešit celou problematiku, ať je to Dolní Lipka – Hanušovice či Moravský Karlov – Štítý," řekl Mačák. Ten považuje krok někdejšího vedení Pardubického kraje za nezdařenou optimalizaci. "Zničili vlakové spoje, které měly pro lidi svůj přínos. A byť je nahradily autobusy, tak se ten systém zhroutil. Chceme to pomoci napravit," podotkl.

Pardubický kraj vlaky zrušil kvůli úsporám

Pardubický kraj loni v prosinci kvůli změně svého systému hromadné dopravy a hledání úspor ukončil pravidelnou osobní dopravu třeba na tratích Moravský Karlov – Štítý, Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice, Chornice – Džbel, Dolní Lipka – Hanušovice. U spojů, které projížděly i přes území Olomouckého kraje, se zdejší hejmanství snažilo o jejich zachování. A to i za cenu, že by kraj přispíval i na kilometry ujeté na území "sousedů". "Jenže by to přišlo na zhruba 20 milionů korun. Tak jsme museli také nahradit vlakové spoje autobusovou dopravou i na našem území," vzpomíná Mačák. Dnes je proto podle něj na tahu právě Pardubický kraj. "Máme svou představu, jak postupně vrátit provoz zpět. Chceme obnovit na zmíněných tratích stav tak, jak byl původně, a ještě jej o něco vylepšit. Ale bez Pardubického kraje se to nepovede," shrnul Mačák.

23. 11. 2012 Leo Express si na vlaky půjčí od lidí, vydá dluhopisy za 550 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-vyda-dluhopisy-za-550-milionu-fdl-eko-doprava.aspx?c=A121123_130210_eko-doprava_neh)

Železniční dopravce Leo Express, který začal na trati mezi Prahou a Ostravou jezdit ve zkušebním provozu v polovině listopadu, vydá 12. prosince dluhopisy v objemu až 550 milionů korun. Peníze chce použít na nákup nových vlaků. Finance si však bude půjčovat téměř o dvě třetiny dráž než České dráhy. Dluhopisy s jednokorunovým nominálem budou splatné za pět let a ponesou pevný úrok ve výši 7,5 procenta, informovala firma v tiskové zprávě. České dráhy vydaly své poslední dluhopisy s úrokem 4,125 procenta. "Výše 7,5 % je vzhledem k povaze dluhopisů zcela přiměřená tomu, v jaké vývojové fázi je naše firma," vysvětlil iDNES.cz téměř o dvě třetiny vyšší náklady mluvčí Leo Expressu Petr Kopáček. V dalších emisích už by podle něj měl být úrok nižší. Firma totiž do konce roku 2014 plánuje získání kreditního ratingu. Cena kupónu vyjadřuje i tom že dluhopis není zajištěný.

Leo Express zahájil zkušební provoz se čtyřmi spoji denně na trase mezi Prahou a Ostravou 13. listopadu. Plný provoz se všemi 16 spoji denně chce společnost zahájit od platnosti nového jízdního řádu 9. prosince. "Prostředky získané emisí dluhopisů plánuje Leo Express použít na nákup dalších vlakových souprav. Chceme totiž expandovat a rozšířit koncept moderního a spolehlivého cestování i na další trasy v České republice i ve střední Evropě," uvedl finanční ředitel firmy Peter Köhler. Již podle dřívějších informací chystá firma vstup na další dálkové tratě v Česku, zejména z Prahy do Českých Budějovic a na trať mezi Prahou a Chebem. Do nákupu a vybavení vlaků chce v příštích pěti letech investovat 7,25 miliardy korun.

Mandát k přípravě dluhopisů získala J&T Banka společně s Raiffeisenbank, administrátorem emise je J&T Banka. Úpis dluhopisů se uskuteční aukčním způsobem. Investoři budou moci od 26. listopadu do 3. prosince 2012 podávat objednávky v rozpětí od 95 do 105 procent nominální hodnoty. Dluhopisy, které budou plně obchodovatelné na volném trhu Burzy cenných papírů Praha, lze objednávat prostřednictvím aranžérů J&T Banky a Raiffeisenbank, a také předních obchodníků s cennými papíry, jako jsou Atlantik finanční trhy, BH Securities či Cyrrus, sdělil Kopáček.

550 milionů? Sotva na dva vlaky

Za půl miliardy, které si chce Leo Express prostřednictvím dluhopisů půjčit, se dají pořídit sotva dvě vlakové soupravy. "Suma není malá, je zcela přiměřená tomu, že nyní máme více než jednu miliardu celkových aktiv," vysvětluje Kopáček. Objem emise firma doplní vlastními zdroji a dalším bankovním financováním. Celkem tak chce nakoupit minimálně 10 vlakových jednotek na další páteřní trasy v Česku a ve střední Evropě.

23. 11. 2012 Začátek proměny olomouckého nádraží se kvůli stížnosti zřejmě opozdí

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/promena-olomouckeho-hlavniho-nadrazi-d8o-olomouc-zpravy.aspx?c=A121123_1858417_olomouc-zpravy_stk)

Rekonstrukce hlavního nádraží v Olomouci může nabrat zpoždění. Správa železniční dopravní cesty sice měla začít se stavbou už letos, to se ale pravděpodobně nepodaří. Výsledky veřejné soutěže na dodavatele totiž zpochybnil jeden z uchazečů. "Na návrh jednoho z uchazečů vedeme správní řízení. Návrh napadá zejména údajnou netransparentnost otírání obálek s nabídkami," sdělil Petr Rafaj, předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚHOS). Úřad má podle něj na provedení správního řízení lhůtu šedesát dní. Lhůta se však může prodloužit, pokud se čeká na dokumentaci či expertní posudky. "Není tedy možné v tuto chvíli spolehlivě předvídat termín vydání rozhodnutí," podotkl Rafaj.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) může mít kvůli zdržení velké komplikace. "Nám teď nezbývá než čekat na rozhodnutí antimonopolního úřadu. Pokud se termín zahájení stavby výrazně zdrží, může být ohrožen termín dokončení, který je stanoven do konce roku 2015 a tím může být rovněž ohrožena evropská dotace," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Právě dokončení stavby v roce 2015 je jednou z podmínek, aby SŽDC získalo na stavbu v hodnotě přes tři miliardy dotaci. Rekonstrukce nádraží umožní zvýšit odbavovací kapacitu o čtrnáct procent a vlaky budou moci jezdit až 160kilometrovou rychlostí.

23. 11. 2012 Kdysi výstavná nádraží nikdo nechce, zatím se rozpadají (Praha-Vyšehrad, Děčín východ dol. n...)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/204841-kdysi-vystavna-nadrazi-nikdo-nechce-zatim-se-rozpadaji/>)

Napříč Českem stojí mnoho majestátních nádražních budov. Některé jsou po rekonstrukci nebo se jí v nejbližších letech dočkají, jiné budou muset sloužit cestujícím ještě nějaký čas v podobě, kterou dostaly již před desítkami let. Jsou však i rozsáhlé nádražní budovy, které už neslouží původnímu účelu a současně se o ně z různých důvodů nikdo nestará.

Praha-Vyšehrad: Tápání nekončí

U kdysi výstavné budovy nádraží Praha-Vyšehrad přestaly zastavovat vlaky již v roce 1960. Od té doby je nevyužita, na čemž se nic nezměnilo ani poté, co ji České dráhy prodaly firmě Rail City Vyšehrad. Její plány na revitalizaci historické budovy a přístavbu kancelářských objektů se dodnes neuskutečnily, společnost odkazuje na aktivisty, kteří napadli stavební povolení. Zatímco však úřady o povolení znovu rozhodují, firmě dochází čas, stavební úřad totiž stanovil, že má být staniční budova do konce listopadu zabezpečena před další devastací. Rail City Vyšehrad však bez povolení na stavbu sousedních budov nechce vůbec nic dělat.



I kdyby se firma na poslední chvíli rozhodla, že nádraží zabezpečí bez ohledu na stavební povolení, pravděpodobně by to už během zbývajících týdnů nestihla. "Měla to být oprava střechy, oprava zřícených trámů, které jsou vevnitř – aby stávající historická památkově chráněná budova šla užívat," představil požadovaný rozsah prací místostarosta Prahy 2 Václav Vondrášek. Ředitel pražských památkářů Jiří Skalický uvedl, že firmě hrozí dvoumilionová pokuta, pokud nařízení nesplní.

Chátrání vyšehradského nádraží započalo v 80. letech minulého století, kdy po nepovedené rekonstrukci začalo do budovy zatékat. Československé státní dráhy a jejich nástupci – státní a později akciové České dráhy – však na její zoufalý stav nikdy nezareagovaly. Když začala být situace kritická, rozhodly se nádraží prodat. Přejed do soukromých rukou v roce 2007 však vůbec nepomohlo – naopak: Jediným významným činem, který nový vlastník provedl, bylo zbourání památkově chráněné čekárny na druhém nástupišti. Firma vede už několik let spory s Prahou 2 a občanskými sdruženími, protože chce staré nádraží obestavět kancelářskými budovami. Nedávno městská část přistoupila na kompromisní variantu, aktivisté jsou však nadále proti.

Děčín východ: Obří pohraniční stanice na pokraji rozpadu

Ve stanici Děčín-východ sice zastavují vlaky dodnes, ale stav její budovy si nezádá s pražským Vyšehradem. Nádraží bývalo významnou pohraniční stanicí, procházela jím hlavní trasa spojující

Vídeň a Drážďany, dnes však už budova drahám k ničemu není, a tak chátrá. Její vybavení rozkrádají zloději kovů, rozpadá se zdivo a propadá se strop. Zlepšení stavu rozsáhlé budovy nelze očekávat. Jediný, kdo by byl ochoten opravit ji, je město, které by ale chtělo, aby České dráhy nemovitost nejprve zdarma převedly na město. To však dráhy odmítají, tvrdí, že to nesmějí. "Jde o prodej budov, nemůžeme tyto budovy darovat," řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský s tím, že žádný zájemce o koupi nádraží není. Město ale za takových okolností nemůže s opravou pomoci. "Nemůžeme použít dotace, protože to není náš majetek," vysvětlil primátor František Pelant s tím, že ve vlastní pokladně nemá město dost peněz. Majestátní, ale vzhledem k velikosti nepotřebnou budovu mohl v minulosti zachránit plán ministerstva kultury na vybudování železniční expozice Národního technického muzea. To však nakonec vznikne v jiných chátrajících historických prostorách bývalého depa Praha-Masarykovo. Pět let starý verdikt byl pro Děčín východ dost možná osudný.

Prokletí pohraničních nádraží

Děčín východ není jediná rozsáhlá budova, pro kterou už není využití. Podobný osud potkal mnoho dalších stanic v pohraničí. V zemi uprostřed Schengenského prostoru nejsou velká pohraniční nádraží potřeba, tím spíše, že řada vedlejších přeshraničních tratí zanikla nebo se využívá jenom minimálně. Velká nádraží ve špatném stavu tak jsou k vidění například v Moldavě v Krušných horách, Dolní Poustevně nebo třeba Meziměstí. Kdysi výstavná budova nádraží ve Vejprtech potom byla zdemolována, zbyla pouze rekonstruovaná část severního křídla. Nejde přitom o český svéráz – podobný je osud pohraničních nádraží i v jiných evropských zemích. V ruinu se postupem času proměnilo i největší nádraží celého kontinentu skryté u zrušené přeshraniční dráhy v srdci Pyrenejí v Canfrancu.



26. 11. 2012 Nádraží ztichnou, rozhlas už nebude hlásit detaily o vlaku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nadrazni-rozhlas-bude-hlasit-mene-informaci-o-vlakich-pd1-eko-doprava.aspx?c=A121126_103712_eko-doprava_spi)

Často nepřetřžitý proud informací linoucích se z nádražního rozhlasu na největších stanicích se stane minulostí. Správce kolejí poprvé stanovil jasná pravidla pro nádražní rozhlas, podle kterých bude hlášení na železničních stanicích fungovat od 9. prosince. "Naší snahou je přitáhnout cestující více k informačním tabulím a omezit neustálý proud informací z nádražního rozhlasu," vysvětlil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Správce české železnice například od prosince zkrátí a zjednoduší hlášení o vlacích, omezí se hlavně na čas odjezdu. Informace o řazení, tedy třeba kde je vůz první třídy nebo jídelní vůz, bude už jen na informačních tabulích. "Zejména ve špičce je informací v rozhlasu tolik, že je lidé stejně nestačí vnímat a čekají raději u informační tabule," vysvětlil Tesař. Podle něj s takovou iniciativou přišli sami dopravci, protože některá hlášení jsou tak dlouhá, že je lidé už ani neposlouchají.

Hlášení mohou být ještě kratší, říká zástupce cestujících

Podle Miroslava Vyky, šéfa Svazu cestujících ve veřejné dopravě, je však změna pro cestující víceméně nepodstatná a zjednodušení by mohlo být větší. "Změna nezruší v hlášení takové informace, které pro obyčejného cestujícího nejsou podstatné. Cílem by mělo být hlášení vlaků co nejvíce zjednodušit, ale při zachování všech důležitých informací," dodal Vyka. Jako příklad uvádí například větu 'Vlak zastavuje ve všech stanicích a zastávkách'. 'Nikde jinde nerozlišují zastávky a stanice, mají pro ně jednotný název,' dodal. Podle něj je například i zbytečné hlásit ještě číslo koleje na nástupišti nebo číslo vlaků.

Inspirací je pro SŽDC například letiště, kde je většina informací pro cestující na tabulích a hlášení se používá spíše mimořádně. SŽDC vytvořila téměř třicetistránkovou směrnici o tom, jak mají být cestující informováni o železničním provozu. Podle směrnice se budou uvádět jména měst v zahraničí pouze v originále, nikoliv v české verzi. "Už to ve většině případů platí, že se názvy měst nepřekládají. Je to kvůli srozumitelnosti pro zahraniční cestující," dodal Tesař. SŽDC má na nádražích informační systém od tří různých dodavatelů, podle nich se liší i hlas, který namlouvá jednotlivá hlášení.

Do budoucna plánuje SŽDC sjednotit všechna hlášení tak, že se na každém nádraží bude z reproduktorů ozývat stejný hlas.

26. 11. 2012 MD chce platby za koleje zvýšit osobní a snížit nákladní dopravě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-chce-platby-za-koleje-zvyisit-osobni-a-snizit-nakladni-doprave/870586>)

Ministerstvo dopravy chystá na železnici zvýšení poplatku za použití kolejí pro osobní dopravu a snížení platby pro nákladní dopravce. Na dnešním Zofínském fóru o budoucnosti železniční dopravy v Česku to řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Úřad podle něj rovněž plánuje pobídky pro dopravce, kteří prokazatelně zvýší objem zboží přepravovaného po českých železnicích. "V současné době máme významnou disproporci v ceně za užití dopravní infrastruktury pro osobní a nákladní dopravu," uvedl Dobeš. Nákladní železniční dopravci se na vybraném poplatku podílejí zhruba 90 procenty. V průběhu prosince ministerstvo představí materiál, který navrhne změnu poplatků. Nové tarify, které by rozdíl mezi osobní a nákladní železniční dopravou zmenšily, začnou platit nejdříve od ledna 2014. Výše poplatku pro osobní dopravu by měla růst postupně po dobu dvou let. V roce 2016 úřad vyhodnotí, jestli se změny osvědčily a zda se povedlo na železnici převést více přepravovaného zboží.

České dráhy ani jejich konkurenti zatím nechťejí záměr komentovat, zvyšování cen za osobní přepravu se jim ale nelíbí. "Správa železniční dopravní cesty oznámila, že zdraží poplatek za užití dopravní cesty od července příštího roku. Pro osobní dopravu Českých drah to bude znamenat růst nákladů proti letošku o 135 milionů korun, a to jen za půl roku. Spolu s růstem cen nafty, elektřiny a dalších vstupů se nám meziročně zvýší náklady o téměř půl miliardy korun," uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. "Počkáme si na konkrétní návrh ministerstva dopravy, zatím k tomu nemáme podrobnější informace," reagoval mluvčí společnosti Leo Express Petr Kopáček. Upozornil nicméně, že stát by neměl vlakovou dopravu zatěžovat nadměrnými poplatky a náklady, které železnici znevýhodňují vůči silniční dopravě. Podle RegioJetu ze skupiny Student Agency je navrhované řešení diskriminační a zatěžuje všechny dopravce mimo České dráhy. "České dráhy, se kterými stát - tedy ministerstvo dopravy a kraje - uzavřely dlouhodobé smlouvy o provozování dotovaných vlaků bez výběrového řízení, toto dostanou vykompenzováno v dotacích," uvedl mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Soukromí dopravci provozující osobní spoje bez dotací budou tímto plně zatíženi a jejich podnikání to ztíží, dodal.

Inspirací pro chystanou změnu úřad podle ministra vidí v Německu, kde se výše poplatku za využití kolejí neřídí tím, zda je dopravce využívá pro osobní, nebo nákladní dopravu, ale pouze podle ujetých kilometrů. Tímto přístupem se německý systém daleko více podobá výběru mýtného na dálnicích, dodal Dobeš. Současný návrh by měl být prvním krokem k postupnému snižování nákladů pro nákladní dopravce působící na železnici. Poplatky by se podle Dobeše měly snižovat postupně a zároveň by se tím měly smazat rozdíly mezi Českem a okolními zeměmi, vůči kterým jsou tarify v tuzemsku vyšší. Ministerstvo dopravy už jednou neuspělo ve snaze zvýšit cenu za použití železniční infrastruktury pro regionální osobní dopravu, kterou objednávají jednotlivé kraje. Zvýšení cen, které mělo státu přinést zhruba sto milionů korun a platit od letošního července, zakázal Drážní úřad.

27. 11. 2012 Správa železnic opraví Negrelliho viadukt

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-opravi-negrelliho-viadukt-935629>)

Pražskou železnici čeká příští rok téměř historický průlom. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se rozhodla po letech nečinnosti zahájit práce na spojení Masarykova nádraží s letištěm. Celá akce přitom začne opravou 150 let starého Negrelliho viaduktu, který patří k nejznámějším průmyslovým památkám českých zemí. „Příští rok to vyhlásíme,“ sdělil deníku E15 šéf SŽDC Jiří Kolář. Podle něj půjde o akci za zhruba 800 milionů korun. Zchátralý most, který měří více než 1 100 metrů a čítá několik desítek oblouků, měl štěstí. Ministerstvo dopravy a jeho podřízené investorské organizace totiž hledají náhradní projekty pro čerpání evropských peněz. Evropská komise neuznala projekty za více než deset miliard korun, ale stát má stále šanci je vyčerpat na jiných projektech. Unijní příspěvek může činit až osmdesát procent celkových nákladů.



V balíku s Negrelliho viaduktem bude i rekonstrukce kolejíště a nástupiště Masarykova nádraží, obnova stanice Bubny, která by se měla posunout blíže k metru, a celková modernizace tratě z Ruzyně do Velešlavína. Na tu už má správa železnic kladné stanovisko k vlivu stavby na životní

prostředí (EIA). Celkové náklady na zmíněné akce odhadují železničáři na 3,5 miliardy korun. „Když to dobře půjde, tak se pustíme i do rekonstrukce stanice Kladno,“ doplnil Kolář. SŽDC je přitom v nemalém časovém presu. Aby získala unijní peníze, musí vše dokončit do konce roku 2015. O dráze na letiště se hovoří už dvě desetiletí, ale zatím nepokročila ani o píd. A to navzdory tomu, že podle memoranda z roku 2008, které podepsali například tehdejší středočeský hejtmán Petr Bendl, ministr dopravy Aleš Řebíček nebo pražský primátor Pavel Bém, se měli cestující svězt rychlodráhou na letiště už na Vánoce roku 2013. Sliby se dosud ukazyvaly jako plané.

27. 11. 2012 Za delší hlášení na nádraží musí dopravci platit, ČD dají 9 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nadrazni-rozhlas-se-zpoplatni-de7-/eko-doprava.aspx?c=A121127_091001_eko-doprava_fih)

Konec hlášení detailních informací o vlacích na českých nádražích bude nakonec méně razantní, než Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) předpokládala. Za některé informace však budou muset dopravci správě železnic platit. České dráhy zaplatí od nového jízdního řádu 9 milionů korun SŽDC za to, že bude na nádražích automat dál hlásit některé detailní informace o jejich vlacích. Dosud je SŽDC hlásila zdarma, podle nové směrnice však bude nádražní rozhlas částečně zpoplatněn. Soukromí dopravci si rozšířené hlášení neobjednali. Nádražní rozhlas tak částečně ztichnou. I u Českých drah bude hlášení kratší než dosud. Zmizí například informace o tom, že je ve vlaku možnost úschovy zavazadel během přepravy. "Určité zjednodušení a zkrácení tam je. Objednáme si delší hlášení zahrnující základní informace o řazení, například pozici vozů 1. třídy a vozu pro přepravu cestujících na invalidním vozíku nebo obecně servisního vozu," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Zmizí také hlášení v němčině.

RegioJet zpoplatnění kritizuje

Nová směrnice SŽDC počítá se zpoplatněním takových informací, dráhy mají zaplatit kolem devíti milionů korun. Vysoké poplatky jsou důvodem, proč například RegioJet odmítl taková hlášení. Podle mluvčího Aleše Ondrúje požadovala SŽDC za hlášení informace o tom, že je vlak povinně místenkový, půl milionu korun ročně. "Tato cena je pro nás zcela nepřijatelná a neodůvodněná. Jedná se o informační - nikoli komerční hlášení, které navíc je správce infrastruktury podle směrnic EU povinen poskytovat," řekl Ondrůj. Podle něj není jasné, co je na přehrávání hlášení tak drahého. Rozšířené hlášení neplánuje ani Leo Express. U něj budou ale slyšet cestující nejspíše nejbizarnější název vlaku: firma si všechny své spoje nazvala Švýcarská kvalita. Naráží tím na to, že jezdí s vlaky od švýcarského výrobce Stadler. Ve skutečnosti ale nejde o zcela švýcarské jednotky: částečně se vyrábí v polském závodě firmy.

27. 11. 2012 GSM-R slouží již na téměř 800 vozidlech ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15077/>)

Na 600 hnacích a řídicích vozidel Českých drah byly od října 2011 do léta 2012 instalovány mobilní terminály GSM-R v rámci projektu spolufinancovaného Evropskou unií v rámci Operačního programu doprava pod názvem „Vybavení železničních kolejových vozidel ČD systémem GSM-R“. S předchozími projekty a dodávkou nových vozů mají ČD v současnosti téměř 800 vozidel vybavených GSM-R. Systémem GSM-R byla vybavena vozidla, která zajíždějí na hlavní železniční koridory zapojené do tranzitní evropské železniční sítě TEN-T. Na těchto koridorech musí být postupně vybavena všechna provozovaná vozidla podle evropské normy TSI-CCS a směrnice SŽDC, jejichž cílem je zajistit interoperabilitu na všech tratích cestou technické standardizace celé oblasti řízení a zabezpečení drážního provozu. Do podmínek vybavení patří právě systém GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railways), který je také nezbytnou součástí v budoucnosti zaváděného jednotného evropského bezpečnostního systému ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Celková hodnota zakázky, zahrnující dodání zařízení, jeho instalaci a montáž SIM karet představovala částku 265,68 milionu Kč bez DPH. Dodavatelem na základě otevřeného výběrového řízení byla společnost ČD-Telematika v konsorciu s výrobcí zařízení, společnostmi T-CZ, RADOM, AŽD a Unicontrols. České dráhy se nyní ucházejí v rámci druhé výzvy Operačního programu doprava o podporu Evropské unie při instalaci zařízení GSM-R do dalších 430 vozidel. Tento projekt by měl být realizován v letech 2013 a 2014 a zajistil by do dvou let plné vybavení vozidel Českých drah zajíždějících na koridory v síti TEN-T mobilním komunikačním zařízením GSM-R. České dráhy mají v současnosti vybaveno zařízením GSM-R celkem 785 vozidel. GSM-R bylo na vozidla dosazeno

v několika fázích včetně posledního projektu financovaného z Operačního programu doprava. Zařízením GSM-R jsou vybavena také nově nakupovaná a dodávaná vozidla ČD.

27. 11. 2012 Po téměř 120 letech provozu se železniční most v Týnci nad Sázavou dočká rekonstrukce

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

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 9,531 Čerčany – Skochovice“ byla dnes slavnostně zahájena. Most převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať přes řeku Sázavu v Týnci nad Sázavou. Rekonstrukce je spolufinancovaná z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce nosné konstrukce obou polí mostu a částečná přestavba spodní stavby mostu, která bude bezpečně přenášet zvýšené zatížení od železniční dopravy. Dvoupólový železniční most v km 9,531 v traťovém úseku Čerčany – Skochovice byl postaven v roce 1896. Most je tvořen dvěma příhradovými nýtovanými ocelovými konstrukcemi s parabolicky zakřiveným horním pasem s dolní prvkovou mostovkou z plávkové oceli. Nosnou konstrukci tvoří dva prosté šikmé příhradové nosníky o šikmém rozpětí 2 x 52,35 m. Délka mostu je 109,30 m. Spodní stavba sestává ze dvou opěr a jednoho pilíře, vesměs ze žulového řádkového zdiva.

Celkový stav mostu je nejen po stavební stránce nevyhovující. Také svými parametry již neodpovídá současným nárokům na železniční provoz. Zejména se jedná o nevyhovující prostorovou průchodnost, kde vzdálenost osy koleje k příhradám mostu je menší než 2,2 m. Most také nesplňuje požadovanou přechodnost pro zatěžovací třídu D4/50 a přilehlé kolejové zhlaví železniční stanice Týnec nad Sázavou neumožňuje vložení dilatačního zařízení z důvodu kolize s výhybkou.

V rámci rekonstrukce bude postavena nová nosná ocelová konstrukce s průběžným kolejovým šterkovým ložem na rozpětí 2 x 52 metrů a bezстыkovou kolejí. Bude zesíleno podzákladí kamenného pilíře a opěr, které zajistí bezpečné přenesení zvýšeného zatížení od mostu s průběžným kolejovým ložem. Posunutím základové spáry pilíře hlouběji proti současnému stavu bude zajištěna ochrana proti možnému podemletí při povodních. Rozsah úprav železničního svršku je dán mezi nejbližšími výhybkami před a za mostem. Pevné uložení je navrženo na středním pilíři, což umožní dilataci na obě strany od tohoto místa. Zrekonstruovaný mostní objekt bude splňovat všechny požadované prostorové i zátěžové parametry. Mostní průjezdný průřez bude nově 2,5 metrů.

Harmonogram prací: Do konce roku 2012 bude zahájeno rozpracování výroby ocelové konstrukce mostu včetně protikorozní úpravy (dokončení březen 2013 a zahájen převoz do místa montáže). Zároveň bude provedeno kácení náletových dřevin a zřízeno staveniště v železniční stanici Týnec nad Sázavou. V lednu až březnu 2013 budou provedeny přípravné práce na přístupové cestě k mostnímu pilíři a montážních plochách. Během dubna, května a června 2013 budou k montáži připraveny ocelové konstrukce a budou dokončeny přípravné práce před nepřetržitou 45denní výlukou železničního provozu. Po dobu jejího trvání bude pro cestující zavedena náhradní autobusová přeprava. Během výluky bude snesen železniční svršek na mostě a předpolí, budou odstraněny kabely a následně bude pomocí silničních jeřábů ze dvou stran snesena původní ocelová konstrukce. Dále proběhne demolice pilíře a částí opěr, vrtání mikropilot na opěrách a pracovní plošině pro nové založení pilíře, betonáž nového základu pilíře a nových úložných prahů opěr a po dalších technologických postupech dojde k uložení nové mostní konstrukce. Následovat bude zašterkování a zřízení nového železničního svršku, dokončení úprav železničního tělesa a podbití do požadované výšky. Termín výluky je stanoven na 2. 9. až 16. 10. 2013. Po jejím ukončení bude zahájen zkušební provoz. Dokončovací práce mimo most proběhnou v závěru roku 2013.

Zhotovitelem stavby je „Sdružení – Most Týnec“, tvořené společnostmi Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., Porr a.s. a Mostostal Kielce S. A. Polsko. Projektantem stavby byla společnost TOPCON servis s.r.o. Stavba je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby činí 65 158 000 Kč, příspěvek z fondů EU může být až 50 984 904 Kč.

27. 11. 2012 Dobeš: Na rychlodráhu na pražské letiště chceme dotaci z EU

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dobes-na-rychlodrahu-na-prazske-letiste-chceme-dotaci-z-eu/871110>)

Na vybudování železničního spojení mezi centrem Prahy a Letištěm Václava Havla by bylo možné získat evropské peníze. Podmínkou je ale propojení Masarykova nádraží a Hlavního nádraží

pro cestující pomocí pojízdného pásu tak, aby lidé nemuseli při přestupu překonávat několik křižovatek jako v současnosti. Na Zofínském fóru to dnes řekl ministr dopravy Pavel Dobeš (LIDEM). Výstavbu železničního spojení centra s letištěm připravuje ministerstvo dopravy společně s Prahou a Správou železniční a dopravní cesty.

Evropská komise podle Dobeše požaduje, aby vlaky z mezinárodního letiště jezdily na nádraží s mezinárodní dopravou, což Masarykovo nádraží nesplňuje. Podle ministra by bylo vybudování jakéhosi pojízdného pásu mezi nádražími levnější než přebudování tratě tak, aby končila na Hlavním nádraží. Přestavba trati by podle ministra stála miliardy korun. "Projekt, který z naší strany vychází, počítá s tím, že z Masarykova nádraží by ten kousek byl řešen pojezdovým pásem," řekl ČTK Dobeš. "Je to poměrně běžné i na řadě mezinárodních letišť, kde se mezi jednotlivými terminály prochází tubusem s pojezdovým pásem."

Podle Dobeše by v první fázi mělo být vybudováno propojení letiště s budoucí stanicí metra Veleslavin. Zároveň by se připravovala oprava Negrelliho viaduktu a modernizace Buštěhradské dráhy, po které by vlaky z letiště měly jezdit. Dobeš ČTK řekl, že nepřipadá v úvahu, že by železnice na území Prahy 6 a 7 vedla v tunelu, jak městské části v minulosti požadovaly. "To je nesmyslná varianta a příliš drahá, navíc je nefinancovatelná ze strany ministerstva dopravy," uvedl ministr. Radní hlavního města dnes schválili memorandum o železničním propojení centra a letiště. Praha podle radních zvažuje různé varianty, jednou z nich je i vedení vlaků přes pražský semmering, který vede náročným terénem přes Jinonice na Smíchovské nádraží.

O modernizaci železnice na letiště a do Kladna se diskutuje už několik let. Původní plány počítaly se zprovozněním na konci roku 2013. Nyní se hovoří o zahájení prací mezi roky 2014 a 2015. Rychlodráha by se měla doplňovat s nově budovaným prodloužením metra A ve směru do Motola, které by mělo být zprovozněno v roce 2014. Z dřívějších informací vyplývá, že se při budování rychlodráhy počítá s elektrifikací tratě, modernizací mostů, nádraží, přejezdů nebo výstavbou protihlukových zdí. Opravit by se měl mimo jiné i Negrelliho viadukt přes Vltavu, který je technickou kulturní památkou.

28. 11. 2012 Šumné nádraží v Ústí nad Orlicí sice stojí, ale také dál chátrá

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/usti-nad-orlici-dal-chatra-historicke-nadrazi-fai-/pardubice-zpravy.aspx?c=A121128_1860235_pardubice-zpravy_mt)

Přestavbu železniční stanice v Ústí nad Orlicí měla doprovodit i demolice historického nádraží. Díky mohutným protestům byla nakonec hrázděná výpravní budova prohlášena za kulturní památku. Ta sice zůstane na svém místě, ale bez budoucího využití. Nová výpravní a odbavovací budova vznikne v rámci chystané přestavby mimo kolejíště. A využití staré je stále ve hvězdách. I když kvůli tomu existuje speciální meziresortní komise ministerstev dopravy a kultury. "Využití budovy pro odbavení cestujících není dořešeno. Předpokládám, že by se v prvním pololetí 2013 mělo definitivně rozhodnout," uvedl vedoucí kanceláře ministra dopravy Tomáš Mikeska. Podle něj je však návrh využít přízemí historické budovy k odbavení cestujících stále ve hře. "Problém je v tom, že budova je v majetku akciové společnosti České dráhy. Investici do koridoru zajišťuje stát prostřednictvím organizace Správa železniční dopravní cesty. Tyto dvě organizace se musí domluvit na spolupráci," dodal Mikeska.

Petici proti demolici nádraží podepsalo téměř 17 tisíc lidí, prohlédnout si ho přijelo už několik ministrů. "Hlasitý protest došel sluchu u správných míst, a tak dneska díky bohu nádraží Ústí nad Orlicí není zbourané, byť jeho osud skutečně visel na vlásku. Jsou domy, které stojí za naši pozornost a za lásku. Za obavu a úzkost, co by se s městem, jako jedinečným lidským domovem stalo, kdyby ty paměti a srdci vzácné stavby náhle zmizely," komentoval zachování budovy například režisér seriálu Šumná města Radovan Lipus.

Správě železniční dopravní cesty se nechtělo do rekonstrukce i kvůli poloze budovy mezi kolejemi. A to kvůli bezpečnostním důvodům. Ty však modernizace na obou ostrovních i jednom vnějším nástupišti dodrží. "Všechna budou vybavena značením pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých. Díky výšce nástupišť 550 milimetrů a mimoúrovňovému přístupu na ně podchodem se zvýší bezpečnost i ostatních cestujících," uvedl mluvčí správce železnic Jakub Ptačinský.

Ústecké nádraží

- 1874 rok postavení staré budovy
- 16 776 počet podepsaných proti demolici

- 872 100 000 cena přestavby celé stanice v úseku dva a půl kilometru
- 2015 zprovoznění nového nádraží

28. 11. 2012 O víkendu pojedou v Praze Mikulášské parní vlaky (1. a 2. prosince 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15084/>)

Na tuto sobotu a neděli 1. a 2. prosince připravily České dráhy ve spolupráci se SŽDC, ČD Cargo a Domem dětí a mládeže Prahy 5 tradiční Mikulášské parní vlaky. Souprava historických vozů v čele s parní lokomotivou „Šlechtična“ bude několikrát vyjízďet z nádraží v Braníku po pražských tratích: oba dva dny do Radotína a Libně, v sobotu navíc také do Holešovic a Zličína a v neděli také do Čakovic. Sobotní jízda po Pražském Semmeringu na Zličín bude po příjezdu zpět do Braníka zakončena slavnostním ohňostrojem. Při všech jízdách projde vlakem Mikuláš s čertem.

V čele vlaku pojedou parní lokomotiva řady 475.179 (Šlechtična), která poveze historickou soupravu sestavenou z vozů 2. a 3. třídy včetně bufetového vozu, ve kterém získají zájemci pamětní list a razítko. V sobotu pojedou vlaky do Radotína (odj. v 9:53), do Libně (odj. ve 12:15), do Holešovic (odj. ve 14:10) a po Pražském Semmeringu na Zličín (odj. v 17:00). První dva vlaky (do Radotína a Libně) pojedou ve stejných časech i v neděli, místo vlaku do Holešovic a Libně pojedou ve 14:01 vlak do Čakovic a zpět. Parními vlaky bude procházet Mikuláš se svoji družinou. Všechny hodné děti dostanou od Mikuláše malý dárek. Pro ty zlobivé má čert připraveno uhlí z lokomotivy. V Mikulášské soupravě bude řazeno celkem 12 vozů. Zájemcům, kteří ještě nemají zakoupenou místenku z předprodeje, doporučujeme zvolit nedělní jízdy nebo sobotní vlaky ve 12:15 a 14:10. Sobotní jízda v 17:00 je téměř vyprodána a velký zájem je i o sobotní vlak v 9:53.

Jízdné pro dospělé osoby bude v sobotu stát 180 Kč, v neděli pak 160 Kč. Jízdenka pro děti od 6 do 15 let je za poloviční cenu. Místenka bude stát 20 Kč. Děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení (místenku). Jízdenky a místenky je možné koupit v předprodeji na Masarykově nádraží (tel.: 972 246 161) nebo nádraží Praha-Braník (tel.: 725 859 426), a to denně od 8:00 do 18:00 hod. Další informace Vám rádi poskytneme na e-mailu: pavlikp@szdc.cz.

1. jízda Mikulášského vlaku Praha-Braník – Praha-Radotín a zpět (1. a 2. prosince 2012)

Odjezd	Žel. stanice
09:53	Praha-Braník
10:01	Praha-Krč
10:22	Praha-Vršovice
10:31	Praha-Smíchov
10:42 – 10:54	Praha-Radotín
11:16	Praha-Krč
11:22	Praha-Braník

2. jízda Mikulášského vlaku Praha-Braník – Praha-Libeň a zpět (1. a 2. prosince 2012)

Tam	Žel. stanice
12:15	Praha-Braník
12:24	Praha-Krč
12:34	Praha-Vršovice
12:46	Praha hl. n.
12:54 – 13:06	Praha-Libeň
	Praha-Krč
13:30	Praha-Braník

3. jízda Mikulášského vlaku Praha-Braník – Praha-Holešovice / Praha-Čakovice a zpět (1. a 2. prosince 2012)

pouze v sobotu 1. prosince	pouze v neděli 2. prosince	žel. stanice
14:10	14:01	Praha-Braník
14:27	14:15	Praha-Vršovice

14:35	14:22	Praha hl. n.
14:46 – 15:10		Praha-Holešovice
15:26		Praha hl. n.
15:34		Praha-Vršovice
	14:46 – 15:10	Praha-Čakovice
15:52	16:00	Praha-Braník

4. jízda Mikulášského vlaku po Pražském Semmeringu Praha-Braník – Praha-Zličín a zpět (jen 1. prosince 2012)

Tam	Žel. stanice
17:00	Praha-Braník
17:16	Praha-Vršovice
17:32	Praha-Smíchov
17:56 – 18:21	Praha-Zličín
18:50	Praha-Smíchov severní nástupiště
19:00	Praha-Vršovice
19:15	Praha-Braník

Jízdné v Mikulášských vlacích (1. a 2. prosince 2012)

	Dospělí	Děti 6 – 15 let
jedna jízda v sobotu 1. prosince	180 Kč	90 Kč
jedna jízda v neděli 2. prosince	160 Kč	80 Kč
děti do 6 let (bez nároku na místo)		zdarma
místenka		20 Kč

28. 11. 2012 SFDI výhledově počítá s novými stavbami za 3,3 miliardy Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sfdi-vyhledove-pocita-s-novymi-stavbami-za-3-3-miliardy-kc-/871504>)

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) plánuje nové stavební práce za 3,3 miliardy korun. Obsahuje je přepracovaný návrh rozpočtu fondu, který ve čtvrtek předloží ministerstvo dopravy na hospodářském výboru Poslanecké sněmovny. "Na příští rok se držíme limitů, které jsme dostali. Změna se promítne spíše do střednědobého výhledu na roky 2014 a 2015," řekl ČTK ředitel SFDI Tomáš Čoček. Proti původním plánům tak může dojít navíc na rekonstrukci trati mezi Klatovy a Železnou Rudou nebo na opravy Negrelliho viaduktu v Praze. Přepracovanou podobu rozpočtu, se kterou už souhlasila vláda, musí ještě schválit Parlament.

Přidané stavby mají kompenzovat část 9,5miliardové sankce, kterou za chyby ve stavebních projektech Česku udělila Evropská unie. Česko však o tyto peníze nemusí definitivně přijít, pokud předloží nové projekty, na něž bude možné tyto peníze použít. Ministerstvo dopravy, aby nemuselo peníze vracet, se rozhodlo je použít na financování modernizace dálnice D1 a kolejí v Ústí nad Orlicí a Břeclavi, stavbu nového úseku D1 mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou a také na připravované úseky dálnice D3. K těmto projektům po roce 2013 podle Čočka přibudou kromě zmíněné opravy Negrelliho viaduktu a rekonstrukce trati u Klatov oprava železniční stanice v Horažďovicích, zavedení elektronického dálkového řízení na trati Újezdec u Luhačovic – Vlárský průsmyk a prodloužení rychlostní silnice R4 u Příbrami o úsek mezi Skalkou a křižovatkou se silnicí II/118.

Velký počet přidaných akcí souvisí podle SFDI s tím, že se v poslední době daří zejména u železničních staveb dosahovat až 60procentních úspor proti předpokládaným nákladům. To je v pořádku z hlediska úspor, pro přesměrování evropských peněz je ale nutné vybrat větší počet vhodných stavebních projektů, dodal šéf státního fondu. Podle původního návrhu, jehož projednání vláda v září přerušila, mělo napřesrok do rozpočtu SFDI z národních zdrojů směřovat 43,6 miliardy korun včetně šestimiliardové dotace pro spolufinancování projektů EU. V letech 2014 a 2015 se měly dotace z národních zdrojů snížit na 37 miliard korun.

28. 11. 2012 Slavnostní zahájení stavby „Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová“

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

Dnes byla slavnostně zahájena stavba „Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová“. Jedná se o další významnou stavbu, kde je investorem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), a která je spolufinancována Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Stavba „Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová“ navazuje na jedné straně na zrekonstruovaný úsek při stavbě „Průjezd železničním uzlem Děčín“ (2002) a na straně druhé na stavbu „Rekonstrukce mostu v km 2,221 Děčín – Rumburk“ (2005), která v současné době tvoří 16. mostní otvor v km 2,089. Účelem stavby je zajistit bezpečnost železničního provozu a dosáhnout požadovaných technických a provozních parametrů odstraněním stávající nevyhovující provizorní ocelové konstrukce. Ta byla již v roce 1976 osazena na kamennou spodní stavbu z roku 1868, nyní ji nahradí nová ocelová příhradová konstrukce s dolní ortotropní mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Stavba leží na železniční trati Děčín – Rumburk v traťovém úseku Děčín hl. n. – Jedlová mezi železničními stanicemi Děčín hl. n. a Děčín východ. Mostní objekt se nachází v intravilánu města Děčína a převádí železniční trať přes řeku Labe a její zátopová území při soutoku s řekou Ploučnicí. Pozemkově se stavba nachází na pozemcích ve vlastnictví ČD, a. s., SŽDC, Povodí Labe, s. p., Povodí Ohře, s. p., Ústeckého kraje a Statutárního města Děčín. Stavba zasahuje pozemky v katastrálním území Děčín, Podmokly a Staré Město.

Do konce roku 2012 budou zahájeny přípravné práce pro výrobu ocelové konstrukce mostu, včetně protikorozní ochrany (dokončení duben 2013 a následný převoz do místa montáže). Zároveň bude zřízeno staveniště v blízkosti mostu. V lednu až březnu 2013 budou provedeny přípravné práce na přístupové cestě k mostním pilířům a montážním plochám. Během dubna až srpna 2013 budou připraveny pomocné podpěrné ocelové konstrukce a dokončeny přípravné práce před nepřetržitou 49denní výlukou železničního provozu. Po dobu výluky bude pro cestující zavedena náhradní autobusová přeprava. Během ní bude snesen železniční svršek na mostě a předpolí, odtěží se šterkové lože, odstraní kabely a svěsí trakce a následně bude pomocí výsunu a mobilních jeřábů snesena původní ocelová konstrukce. Dále proběhne sanace pilířů a částí opěr, vrtání mikropilot, betonáž nových úložných prahů opěr a po dalších technologických postupech dojde k uložení nové ocelové mostní konstrukce, které bude kombinací příčných a podélných zásunů jednotlivých mostních polí. Následovat bude zašterkování a zřízení nového železničního svršku, dokončení úprav železničního tělesa a podbití do požadované výšky. Výluka se uskuteční v období od 17. srpna do 4. října 2013. Po jejím ukončení bude zahájen zkušební provoz. Závěrečné práce (mimo most) potrvají do konce listopadu 2013.

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová“ je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby jsou 79 882 959 Kč bez DPH, příspěvek EU představuje v maximální výši částku 61 065 142 Kč.

Vybraná data nového mostu

Termín zahájení stavby	10/2012
Termín ukončení stavby	11/2013
Rozpětí hlavních nosníků OK	36,9 m + 56,0 m + 56,0 m
Délka mostu	358,340 m
Výška mostu	15,88 m
Hmotnost nové OK	785 t

28. 11. 2012 Siemens koupí železniční divizi britské Invesys

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/siemens-koupi-zeleznicni-divizi-britske-invesys-936383>)

Německý průmyslový konglomerát Siemens koupí od britské firmy Invesys její železniční divizi za 1,74 miliardy liber (54,3 miliardy korun). Akvizice je součástí plánu reorganizace, v rámci kterého se firma plánuje zaměřit na několik hlavních aktivit a zvýšit produktivitu. Dohodu musí ještě schválit akcionáři Siemensu a antimonopolní úřady. Divize se specializuje na software a technologii pro železniční signalizaci. Firma má kolem 3 200 zaměstnanců a příjmy 775 milionů liber a zákazníky v Británii, Španělsku, USA a Austrálii. Siemens je nejhodnotnější firmou v Německu. Na počátku

letošního roku firma představila plán, v rámci kterého chce ušetřit v příštích dvou letech šest miliard eur (151,3 miliardy korun) a zvýšit produktivitu, aby se více přiblížila konkurenčním firmám ABB a General Electric. V rámci plánu se chce také zbavit některého podnikání se slabší návratností a naopak koupit majetek, který by posílil její hlavní část podnikání, jako průmyslová automatizace. Siemens rovněž oznámil, že se zbaví svého podnikání v oblasti nakládání se zavazadly a třídění pošty a balíků, jejichž celkové roční příjmy jsou zhruba 900 milionů eur. Akcionáři Siemensu získají rovněž 80,5 procenta akcií divize osvětlení Osram, kterou se Siemens rozhodl oddělit do samostatné společnosti a nechat si v ní podíl 17 procent. Dozorčí rada Siemensu dnes rozhodla, že v rámci oddělení divize Osram získají akcionáři Siemensu za deset akcií Siemensu jednu akcii Osramu. Dohodu ještě musí schválit akcionáři na valné hromadě, která se uskuteční v lednu. Analytici ohodnocují Osram na tři až pět miliard eur, napsala agentura Reuters.

29. 11. 2012 Máme nové vlaky, tak plat'te. České dráhy chtějí po krajích peníze navíc

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-zan-ove-vlaky-od-kraju-vice-penez-fx8-ekonomika.aspx?c=A121128_211132_ekonomika_ert)

České dráhy chtějí na příští rok od krajů minimálně o půl miliardy korun navíc za to, že provozují osobní a spěšné vlaky hlavně na regionálních tratích. Jsou to peníze, na které máme podle dlouhodobých smluv nárok, tvrdí mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dopravce chce však nově peníze i za to, že na krajem dotované spoje nasadil nové vlaky, které pořídil z velké části z evropských peněz. Například od Středočeského kraje dráhy chtějí za nově nakoupené patrové jednotky CityElefant celkem třináct milionů korun ročně za navýšení odpisů, které jim pořízení nových vlaků přineslo. "Rozhodně to není něco, co chceme zaplatit. Budeme o tom ještě jednat," řekl náměstek pro dopravu ve Středočeském kraji Miloš Petera (ČSSD).

Dráhy tvrdí, že na příspěvek na odpisy mají nárok, protože už před uzavřením smluv na dotace z regionálních operačních programů kraje přislíbily, že budou jednat o dopadech nákladů po nasazení těchto vozidel. "Tento přislíb byl nutný už proto, že by nemohly být uzavřeny smlouvy o dotaci na vozidla, a tím by nebyly čerpány finance z EU," řekl Joklík. ČD poukazují na to, že ve Středočeském kraji investovaly 4,5 miliardy korun, a to do souprav pořízených mimo regionální operační programy. Závazek modernizace z desetiletých smluv tak splnily. Podle Joklíka navíc ČD od většiny krajů dosud nedostaly slíbený přiměřený dvouprocentní zisk, přestože úspory i investice plní. Kraje však tvrdí, že k nákupu nových vlaků se dráhy často zavázaly samy v dlouhodobých smlouvách, a proto se k placení nemají. Peníze navíc za nové vlaky chtějí dráhy na příští rok od všech krajů s výjimkou Jihomoravského. Někde už spory o navýšení plateb za odpisy vedly k převodu některých nových vlaků do jiných míst. Například v případě Vysočiny se dráhy rozhodly, že část nových motoráků Stadler umístí do Pardubického a Libereckého kraje. V dalších letech navíc bude objem odpisů ještě růst, dráhy mohutně investují do obnovy svých vlaků, což je dobrá zpráva pro cestující.

Vlaky budou pravděpodobně jezdit bez smlouvy s kraji

Dráhy nečekají lehká jednání, ve většině krajů se dopravě věnují pár dní či týdnů úplně noví náměstci, kteří se ještě s problematikou dostatečně neseznámili. Je tak pravděpodobné, že se zahájením nového jízdního řádu přespříští neděli budou vlaky jezdit bez smlouvy s kraji. Navíc samosprávy nemají peněz nazbyt a bojují s jejich nedostatkem. Hrozí tak, že s další změnou jízdních řádů se sníží rozsah objednané dopravy. Kraje jsou pro dráhy největším zákazníkem, ročně si objednávají vlaky v hodnotě přes osm miliard korun. Ve většině případů jsou to smlouvy, které byly podepsány narychlo v roce 2009 těsně před tím, než kraje musely na dotované vlaky vypisovat soutěže. Dlouholeté smlouvy drahám zaručují navýšení plateb o inflaci, což by znamenalo zhruba čtvrt miliardy korun ročně. Větší navýšení kromě inflace a odpisů vysvětlují i vyššími poplatky za dopravní cestu, které se mají pro osobní vlaky zvýšit v polovině příštího roku. Dráhy navíc nemohou počítat s tím, že dostanou více peněz od státu, protože čtyřmiliardový balík na rychlíky objednaný ministerstvem dopravy má zůstat stejný jako letos. Smlouva však dosud není podepsaná.

29. 11. 2012 ČSSD: Nový ministr dopravy musí nejdřív stabilizovat ČD Cargo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/205456-cssd-novy-ministr-dopravy-musi-nejdriv-stabilizovat-cd-cargo/>)

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo je ve špatné kondici – do konce roku propustí 450 lidí a další dvě tisícovky zaměstnanců by mohly přijít o práci po Novém roce. Firmě se propadly zakázky

a za letošek jí hrozí ztráta více než půldruhé miliardy. Situaci ve firmě tvrdě kritizuje opoziční ČSSD – stínový ministr dopravy za sociální demokraty Milan Chovanec zdůraznil, že řešení situace v ČD Cargo by mělo být primárním úkolem pro nového ministra dopravy, který do resortu nastoupí po Pavlu Dobešovi (LIDEM).

Společnost musí výrazně škrtnat – na drobných kusových zakázkách příliš nevydělá a přepravu velkých nákladů jí vyfoukla konkurence. "Situace je velmi vážná," přiznává odstupující ministr dopravy Pavel Dobeš (LIDEM). V žádném případě se přitom nejedná o kosmetické úpravy – z devíti tisíc zaměstnanců by mělo příští rok podle prvních odhadů odejít až 2 200 lidí, tedy téměř čtvrtina. Vedle propadu zakázek řeší nákladní železniční dopravce i problémy s účetnictvím. Nejprve mělo na konci roku firmě chybět 230 milionů, pak miliarda a teď už se hovoří dokonce o ztrátě 1,7 miliardy. Už před dvěma měsíci musel kvůli špatnému hospodaření rezignovat šéf ČD Cargo Gustav Slamečka. Milan Chovanec (ČSSD), stínový ministr dopravy: "Udělat z firmy, která měla výnos 1,7 miliardy v roce 2006, za šest let firmu, která má v roce 2012 ten samý výsledek, ale se záporným znaménkem, je na pováženou." S čísly, která vykazovala dceřiná společnost Českých drah, měl problém i sám ministr dopravy. "Já jsem tomu účetnictví prostě nevěřil a také jsem to mnohokrát deklaroval," svěřil se Dobeš.

ČSSD: Situace v ČD Cargo je na pováženou

Hospodaření největšího dopravce nákladu na českých kolejích, kterému se propadají dopravní výkony a velké zakázky přebírá konkurence, se nelíbí ani opoziční ČSSD. Chovanec považuje za hlavní příčiny současného stavu špatnou obchodní politiku, nekvalitní management a neexistenci strategie dalšího rozvoje. Odpovědnost za tento stav jde podle něj na vrub ministerstvu dopravy. Chovanec upozornil také na to, že oddělení nákladního dopravce ČD Cargo od Českých drah původně mělo sloužit tomu, aby ze ziskové nákladní dopravy byla dotována doprava osobní. Tento mechanismus ale v současné době nefunguje a Chovanec se ptá, jestli náhodou vývoj v posledních letech nepředznamenává chystanou privatizaci státní firmy.

K řešení by podle opoziční ČSSD mohl přispět audit všech dlouhodobých smluv, které ČD Cargo má, prodej nepotřebného majetku (například nevyužívaných vagonů a lokomotiv) a snížení poplatku za dopravní cestu. Stát by také měl podle Chovance věnovat železniční dopravě více pozornosti a resort dopravy by měl připravit alespoň střednědobou strategii rozvoje národního nákladního železničního dopravce. Stát si musí v každém případě uchovat rozhodující dohled nad společností ČD Cargo. "Prvně se společnost musí stabilizovat, prvně se musí vrátit k zisku, pak bude možné zaměřit se na hledání strategického partnera," říká Chovanec. Vedení ČD Cargo zatím nechce situaci komentovat. Pouze potvrdilo, že pracuje na záchranném plánu, který by měl firmu vyvést z červených čísel. Zveřejnit ho hodlá do konce roku.
