

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2013

OBSAH

01. 06. 2013	NA VLAK U ROZTOK U PRAHY SPADL STROM, TRAŤ DO NĚMECKA STOJÍ.....	4
01. 06. 2013	PADLÝ STROM ZASTAVIL PROVOZ NA TRATI Z PLZNĚ DO ROKYCAN	4
02. 06. 2013	NÁDRAŽÍ V KOLÍNĚ ZŮSTÁVÁ ZAVŘENÉ, RYCHLÍKY Z MORAVY MAJÍ ZPOŽDĚNÍ	4
03. 06. 2013	LUXUSNÍ ORIENT EXPRES VYJEL POPRVÉ PŘED 130 LETY (5. ČERVNA 1883)	5
03. 06. 2013	POVODNĚ URYCHLILY NÁSTUP „KROKODÝLA“ NA PRAŽSKOU ŽELEZNICI (KŽC DOPRAVA, PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – PRAHA-ČAKOVICE)	5
04. 06. 2013	V KRNOVĚ OPRAVILI UNIKÁTNÍ ÚZKOROZCHODNÝ SNĚŽNÝ PLUH. JEZDÍ V RAKOUSKU	5
04. 06. 2013	OPRAVA NÁDRAŽÍ TĚŠÍN VYJDE LEVNĚJI (ČESKÝ TĚŠÍN)	6
04. 06. 2013	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: MODERNIZACE TRATI ŠEVĚTÍN – VESELÍ NAD LUŽNICÍ, 1. ČÁST, ÚSEK ŠEVĚTÍN – HORUSICE.....	6
05. 06. 2013	HESLO STŘEDOASIJSKÉ ŽELEZNICE: KAŽDÝ NA VLASTNÍ PĚST	7
05. 06. 2013	NEJRYCHLEJŠÍ NA SVĚTĚ: "LEVITUJÍCÍ" VLAK HRAVĚ UDĚLÁ PĚTISTOVKU .	8
05. 06. 2013	NA "HŘBITOVĚ LOKOMOTIV" V ČESKÉ TŘEBOVÉ STOJÍ STOVKY STROJŮ.....	8
06. 06. 2013	LEO EXPRESS ŠETŘÍ, ČÁSTI ZAMĚSTNANCŮ SEŠKRTAL PLATY	9
06. 06. 2013	ŽELEZNIČNÍ STANICE STARÁ PAKA MÁ PO REKONSTRUKCI MODERNÍ PARAMETRY (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY).....	9
07. 06. 2013	DRÁHY ZLEVNÍ PENDOLINA AŽ O DVĚ STOVKY, MÍSTENKY BUDOU ZDARMA 10	
07. 06. 2013	NA ZASTÁVKU TO MÁME I ČTYŘI KILOMETRY, VADÍ LIDEM NA VZKŘÍŠENÉ TRATI (HANUŠOVICE – DOLNÍ LIPKA)	10
07. 06. 2013	VLAKY UŽ JEZDÍ DO JÍLOVÉHO, Z LIBERCE DO LÍPY ALE NEPOJEDOU JEŠTĚ DLOUHO.....	11
07. 06. 2013	PENÍZE Z EU BY MOHLY POMOCI DOSTAVĚT D11 I TRAŤ NA MNICHOV	12
07. 06. 2013	SVEZTE SE REGIOSPIDEREM V NOVÉM KABÁTU (8. ČERVNA 2013).....	13
10. 06. 2013	DRÁHY SE OTEVŘOU KONKURENCI POMALEJI, STÁT JIM NECHÁ ČÁST LINEK DÉLE	14
10. 06. 2013	STÁT ŠETŘÍ NA DOPRAVĚ. ZLÍNSKÉMU KRAJI HROZÍ RUŠENÍ VLAKŮ.....	15
10. 06. 2013	Hlavní nádraží v Ústí nad Labem po povodni opět přivítá cestující.	17
10. 06. 2013	LEO EXPRESS ZAČNE JEZDIT V POLSKU, UŽ ZAČAL S NÁBOREM LIDÍ	17
12. 06. 2013	DRÁHY EXPANDUJÍ S PENDOLINOU, ČTYŘI SPOJE DENNĚ ZAJEDOU NA ZÁPAD (OD 15. PROSINCE 2013).....	17
12. 06. 2013	VYSOČINA CHCE ZPĚT RUŠENÉ RYCHLÍKY, PETICE PODEPSALO 2 312 LIDÍ	18
13. 06. 2013	STÁT ZAPLATÍ ELEKTRIZACI PRVNÍ OBECNÍ TRATĚ (TRAŤ Č. 293)	18
13. 06. 2013	VE FRANCII STÁVKUJÍ ŽELEZNIČÁŘI, NEVYJEL SKORO KAŽDÝ DRUHÝ SPOJ..	19
13. 06. 2013	NA ESHOPU MÍSTENKU ZDARMA NA VLAKY SC (1. ČERVENCE – 31. SRPNA 2013).....	19
13. 06. 2013	MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY DOKONČENA (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	20
17. 06. 2013	POJEDOU SOUKROMÉ MOTORÁKY PO KORIDORU OD SPRNA? JEŠTĚ NEMAJÍ RAZÍTKA (ARRIVA VLAKY)	22

17. 06. 2013	RÁDIOVÝ SYSTÉM GSM-R V ÚSEKU OSTRAVA – ST. HR. SR A PŘEROV – ČESKÁ TŘEBOVÁ BYL SPUŠTĚN	22
18. 06. 2013	ŠKODA TRANSPORTATION ZÍSKALA PRŮLOMOVOU ZAKÁZKU OD DEUTSCHE BAHN. MODERNÍ VOZY ČESKÉHO VÝROBCE TAK BUDOU JEZDIT V NĚMECKU (109 E)	23
18. 06. 2013	OSLAVA 110 LET EXISTENCE TRATĚ TÁBOR – BECHYNĚ NABÍDNE JÍZDY MODERNÍMI VLAKY I HISTORICKÝMI VOZY (22. ČERVNA 2013).....	24
18. 06. 2013	VÝPADKY NAPĚTÍ DNES ZKOMPLIKOVYLY PROVOZ VLAKŮ PŘED PRAHOU (ÚVALY – PRAHA-BĚCHOVICE).....	27
18. 06. 2013	DEUTSCHE BAHN UTÍKÁ Z ŘECKA, ZA SEBOU NECHÁVÁ KORUPČNÍ AFÉRU	27
19. 06. 2013	SETKÁNÍ RAKOUSKO-UHERSKÝCH PARNÍCH LOKOMOTIV V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (22. A 23. ČERVNA 2013).....	27
19. 06. 2013	EK VYŠETŘUJE MOŽNÉ KARTELOVÉ DOHODY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	28
20. 06. 2013	NÁKUP RAILJETŮ SE VZDALUJE. KVŮLI POVODNI A PÁDU VLÁDY	29
20. 06. 2013	REKONSTRUKCE OLOMOUCKÉHO NÁDRAŽÍ NEZAČNE, SŽDC MUSÍ ZNOVU VYBRAT VÍTĚZE	29
20. 06. 2013	BRUSEL CHCE ZLEVNIT POPLATKY ZA EUROTUNNEL, HROZÍ SANKCEMI	30
20. 06. 2013	ZAČALA FUNGOVAT NOVÁ VLAKOVÁ ZASTÁVKA TŘINEC CENTRUM.....	30
20. 06. 2013	PRAHA DALA ZELENOU PŘESTAVBĚ MASARYČKY A ZASTÁVCE NA VÝTONI	30
21. 06. 2013	MOODY´S SNÍŽILA RATING ČESKÝCH DRAH O JEDEN STUPEŇ.....	31
21. 06. 2013	ŽELEZNICE V POSLEDNÍCH LETECH SMAZÁVÁ NÁSKOK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.....	31
21. 06. 2013	REKONSTRUKCE STANICE BYLNICE ZLEPŠILA PARAMETRY OSOBNÍ DOPRAVY (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	32
23. 06. 2013	DRÁŽNÍ ÚŘAD ZTÍŽIL OZDRAVENÍ ČD CARGO, ZRUŠIL SLEVY ZA KOLEJE ...	33
24. 06. 2013	LEO EXPRESS ZA PŮL ROKU PROVOZU PŘEPRAVIL 400 000 LIDÍ	33
25. 06. 2013	JANČURA ZADAL VÝROBU VOZŮ PRO HAMBURK (PRAHA – HAMBURG)	33
25. 06. 2013	MODERNIZACE TRATI TÁBOR – SUDOMĚŘICE U TÁBORA ZAHÁJENA (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	34
25. 06. 2013	CHYŠTANÁ OPRAVA VIADUKTU V CENTRU BRNA OVLIVNÍ PROVOZ VLAKŮ (OD 13. 6. 2013 DO 20. 9. 2013)	35
25. 06. 2013	ŽELEZNIČNÍ VÝMĚNA: MILIARDY DO TRATÍ BUDE HLÍDAT MANAŽER VÝROBCE PRAŽCŮ	36
25. 06. 2013	NA LITOMĚŘICKU JEL VLAK NA OBSAZENOU KOLEJ, ZŘEJMĚ KVŮLI LIDSKÉ CHYBĚ (ŽALHOSTICE).....	37
25. 06. 2013	DOZORČÍ RADA ČD SCHVÁLILA NÁKUP DALŠÍCH RAILJETŮ ZA 2,8 MLD. KČ	37
26. 06. 2013	STAVBA „MODERNIZACE TRATI ŠEVĚTÍN – VESELÍ NAD LUŽNICÍ – II. ČÁST, ÚSEK HORUSICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ“ ZAHÁJENA (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	37
26. 06. 2013	ČESKÉ DRÁHY POŽÁDAJÍ O PRODLOUŽENÍ OPCE NA RAILJETY	39
26. 06. 2013	PŘED PŘEJEZDY ŘIDIČE ZASTAVÍ SVĚTELNÉ ZÁVORY, ROZBLIKAJÍ SE V SILNICI	39
27. 06. 2013	PŘI TESTECH ZAPÁLILI NOVOU LOKOMOTIVU. V NĚMECKU JEZDILA BĚŽNĚ 225 KM/H (109 E).....	40
27. 06. 2013	NA TRATĚ MEZI HORNÍM SLAVKOVEM A KRÁSNÝM JEZEM SE V PÁTEK VRÁTÍ VLAKY	41

27. 06. 2013	ŠKODA POJMENOVALA NEJRYCHLEJŠÍ LOKOMOTIVU PO BĚŽCI EMILU ZÁTOPKOVI (109 E)	42
27. 06. 2013	NA SEVEROČESKOU TRATĚ POŠKOZENOU POVODNÍ SE VLAKY NEDOSTANOU CELÝ ROK (RYNOLTICE – KŘIŽANY)	43
27. 06. 2013	OLYMPIONICI POHROZILI PLZEŇSKÉ ŠKODĚ ŽALOBOU KVŮLI ZNEUŽITÍ LOGA (109 E)	43
27. 06. 2013	ZLODĚJI KOVŮ PLENÍ DRÁHY, ŽELEZNIČÁŘI NESTÍHAJÍ OPRAVOVAT ŠKODY.	44
28. 06. 2013	DOKONČENÍ REKONSTRUKCE STŘELENSKÉHO TUNELU PŘINESLO POZITIVA I PRO CESTUJÍCÍ	44
28. 06. 2013	CHOVANEC O ČD CARGO: JE TO TIKAJÍCÍ BOMBA V RESORTU DOPRAVY ...	45
28. 06. 2013	HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ PŮJDE NADOBRO K ZEMI. ALE AŽ PO DEBATÁCH PRÁVNÍKŮ.....	46
29. 06. 2013	NA KOZÍ DRÁHU VYJÍŽDÍ VLAK, BUDE JEZDIT KAŽDÝ VÍKEND AŽ DO KONCE PRÁZDNIN (DĚČÍN HL. N. – OLDŘICHOV U DUCHCOVA).....	47
30. 06. 2013	EFEKT DRAHÉHO BENZINU KONČÍ. VLAKŮM I AUTOBUSŮM UBÝVAJÍ CESTUJÍCÍ.....	47

01. 06. 2013 Na vlak u Roztok u Prahy spadl strom, trať do Německa stojí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-vlak-u-roztok-u-prahy-spادل-strom-trat-do-nemecka-stoji/945569>)

Nedaleko Roztok u Prahy dnes spadl strom na železniční koleje a projíždějící rychlík. Nehoda zhruba na pět hodin zastavila provoz na trati do Německa. Od 18:00 už mohly vlaky projíždět místech nehody po jedné koleji, plně by měla být trať zprovozněna až v noci, vyplývá z informací na webu Českých drah. Mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová ČTK řekla, že při nehodě nebyl nikdo zraněn, na lokomotivě ale strom rozbil přední sklo. Strom podle mluvčí navíc zatarasil koleje a vlaky nemohly jezdit ani po jedné koleji. Dálkové vlaky proto čekaly na zprovoznění trati a místo osobních vlaků České dráhy zavedly náhradní autobusovou dopravu, a to v úseku Kralupy nad Vltavou – Roztoky u Prahy a zpět. Po částečném zprovoznění se vlaky opět rozjely, nabraly ale zpoždění, doplnila mluvčí.

01. 06. 2013 Padlý strom zastavil provoz na trati z Plzně do Rokycan

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/padly-strom-zastavil-provoz-na-trati-z-plzne-do-rokycan/945647>)

Strom, který spadl na trakční vedení, zastavil dnes vpoledne provoz na hlavním železničním tahu z Plzně do Rokycan. Vlaky nepojedou ještě několik hodin, zajištěna je náhradní autobusová doprava. ČTK to řekl Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). "Stalo se to v 17 hodin, v úseku Rokycany – Chrást u Plzně. Strom padl na trakční vedení a koleje, zastaven je provoz v obou traťových kolejích, naši elektrikáři jsou na místě," uvedl. SŽDC předpokládá, že odstranění problému potrvá několik hodin.

02. 06. 2013 Nádraží v Kolíně zůstává zavřené, rychlíky z Moravy mají zpoždění

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/303686-nadrazi-v-koline-zustava-zavrene-rychliky-z-moravy-maji-zpozdzeni.html>)

Vlakové nádraží v Kolíně je zaplavené a předpokládá se, že do půlnoci bude mimo provoz. Na hlavní trati přes Kolín jsou zajištěny odklony vlaků přes Velký Osek a Chlumeck nad Cidlinou. Uvedla to mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. "U dálkové dopravy České dráhy zajišťují odklony, jezdí se tak, aby se vlaky Kolínu úplně vyhnuly," řekla Pistoriusová. Stanice Kolín je neprůjezdná zhruba od 18:00 a provoz by měl být obnoven do půlnoci. Kvůli vodě nebo popadaným stromům je zcela nebo částečně uzavřeno 25 železničních úseků a desítky silnic. Nejhorší situace je v Jihočeském kraji, uzavřeny jsou ale i některé silnice v Praze. Pistoriusová řekla, že vlaky na řadě míst Čech zastavily zejména popadané stromy a zaplavení tratí vodou nebo bahnem. Postiženo je už 25 tratí. Nejvíce je postižen Jihočeský kraj, kde byl přerušen provoz i na hlavním tahu z Prahy do Českých Budějovic, kde je přerušen provoz mezi Olbramovicemi a Voticemi. Neprůjezdná je i trať mezi Sedlčany a Olbramovicemi a mezi Sudoměřicemi a Chotovinami. Na několika místech je kvůli povodním zablokována trať 190 u Hluboké nad Vltavou, Ražic a Čičenic i trať 197 z Volar do Čičenic. Na několika místech je přerušena doprava mezi Prahou a Plzní. Nejvíce postižen je úsek mezi Berounem a Plzní. Z podobných důvodů jako na železnici, je uzavřena například i silnice z Hlásné Třebaně do Řevnic na Berounsku.

Ve Středočeském kraji je přerušen provoz na třech úsecích. V Pardubickém kraji je zastaven kvůli počasí provoz na dvou tratích. V Královéhradeckém kraji se to týká jednoho úseku. V některých z nich jezdí vlaky alespoň po jedné koleji, někde dráhy zavedly náhradní autobusovou dopravu. Kvůli podemleté trati nejezdí vlaky z Liberce do České Lípy. Podle Českých drah bude provoz obnoven na většině tratí během odpoledne, protože koleje většinou zablokovaly popadané stromy. Horší je situace na trati mezi Letohradem a Moravským Karlovem, kde je trať podmáčená a musí se v pondělí provést její inspekce. Zablokováno je sto silnic. Nejvíce silnic je uzavřeno na jihu Čech, kde je uzavřena i silnice první třídy.

03. 06. 2013 Luxusní Orient expres vyjel poprvé před 130 lety (5. června 1883)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/luxusni-orient-expres-vyjel-poprve-pred-130-lety/946178>)

Legendární Orient expres, který se stal na prahu 20. století synonymem pro komfort na evropských železnicích, vyrazil na svou první cestu před 130 lety. Z pařížského Východního nádraží vyjel 5. června 1883 a směřoval přes Mnichov do Vídně. Přes Budapešť a Bukurešť do Istanbulu začal vlak jezdit v říjnu 1883, název Orient expres získal v roce 1891. Cestu luxusním vlakem absolvovaly slavné osobnosti, včetně císařů a králů. O vlaku byly napsány desítky knih, nejznámější je asi detektivka Agathy Christie Vražda v Orientu expresu. Provoz původního Orientu expresu byl po 126 letech ukončen 14. prosince 2009, podle tisku se stal "obětí vysokorychlostních vlaků a nízkonákladových aerolinek". Tento komfortní hotel na kolejích i první evropský transkontinentální expres vymyslel belgický podnikatel Georges Nagelmackers. Na luxusní cestování přitom nevsadil náhodu. Inspiraci našel v roce 1872 při své návštěvě USA, kde ho fascinovaly komfortní rychlovlaky bratří Pullmanů a dostal nápad udělat něco podobného také v Evropě. V roce 1876 proto založil Mezinárodní společnost lůžkových vozů (CIWL). Při první cestě do Istanbulu v roce 1883 ale museli cestující zhruba 70 kilometrů za Bukurešť, ve městě Giurgiu, kde se železnice křížila s Dunajem, vystoupit, přeplout na trajektu Dunaj a pak pokračovat místním vlakem do Varny. Zde se nalodili na loď a na ní dopluli do cílové stanice v Istanbulu; přímé vlakové spojení do Istanbulu bylo zavedeno v roce 1889. Orient expres měl zpočátku malou, elegantní lokomotivu, dva obrovské, velice luxusní spací vozy, nádherný jídelní vůz s kuřáckým salonkem, zavazadlový vůz a část pro personál. Vezl asi 40 pasažérů a jízdní doba na trase Paříž – Istanbul dlouhé 3 186 kilometrů činila 69 a půl hodiny. Po otevření Simplonského tunelu pod Alpami v roce 1906 byl zaveden Simplonský Orient expres, později další rozvětvení. První světová válka přerušila provoz vlaku, obnoven byl v roce 1921. Pětidenní uvíznutí Orientu expresu v Turecku ve sněhu v roce 1929 inspirovalo Agathu Christie k napsání románu Vražda v Orientu expresu. Po skončení druhé světové války jezdily oba vlaky v podobě obyčejných rychlíků a přibývalo dalších spojů s pojmenováním Orient expres. Již od 70. let 20. století jsou jako Orient expres provozovány i nostalgické vlaky složené z původních vozů z 20. a 30. let 20. století, přizpůsobených dnešním požadavkům. Jde například o Orient expres Venice-Simplon, jenž jezdí z Londýna Simplonským tunelům pod Alpami do Benátek a dál až třeba do Istanbulu. V roce 1991 nechal jeden sedmdesátitunový vlak zmizet známý mág a kouzelník David Copperfield. Cestu luxusním vlakem absolvovaly četné slavné osobnosti, včetně císařů a králů. Například bulharský car Boris III., železniční nadšenec, vlak dokonce sám řídil. Do Prahy zavítal slavný vlak poprvé v roce 1994.

03. 06. 2013 Povodně urychlily nástup „krokodýla“ na pražskou železnici (KŽC Doprava, Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/povodne-urychlily-start-krokodyla-na-prazske-zeleznici-pkm-eko-doprava.aspx?c=A130603_095942_eko-doprava_suj)

Velká voda nečekaně urychlila vstup dalšího dopravce do pravidelné pražské dopravy. V nabídce železničních spojů je od pondělního rána zcela nová linka mezi pražským Masarykovým nádražím a Čakovicemi. Zajišťuje ji motorový vůz ze šedesátých let přezdívaný Krokodýl. "Dostali jsme včera od Ropidu objednávku, ráno jsme vyjeli," řekl jednatel KŽC Doprava Bohumil Augusta. Podle něj zatím není jasné, jak dlouho budou vlaky jezdit. Původně dopravce počítal s tím, že vlaky nasadí do pravidelného provozu od 1. srpna letošního roku, jízdní řád s tím počítá. Vlaky jezdí každou hodinu z Masarykova nádraží a z Čakovic. Jízda trvá dvacet minut. "Tímto je nabídka alternativního spojení centra Prahy s okrajovými městskými částmi posílena natolik, že kapacitně zajistí výpadek provozu linky C pražského metra. Cestující se pohodlně dostanou za 20 minut jízdy z centra Prahy na její okraj," uvedl organizátor pražské hromadné dopravy Ropid ve svém prohlášení. Na lince platí tarif Pražské integrované dopravy. KŽC Doprava se zaměřuje hlavně na nostalgické vlaky, v pravidelném provozu působí jen s některými sezónními linkami.

04. 06. 2013 V Krnově opravili unikátní úzkorozchodný sněžný pluh. Jezdí v Rakousku

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/v-krnově-opravili-unikatni-ukorozchodny-snezny-pluh-pd5-/ostrava-zpravy.aspx?c=A130602_095712_ostrava-zpravy_jog)

Na první pohled vypadá zvláštěně a málokdo správně odhadne, k čemu sloužil. Historický sněžný pluh, který před mnoha lety brázdil úzkorozchodné železnice v Rakousku, opravili v krnovské firmě Olpas

Moravia. "Nejoriginálnějším prvkem pluhu je radlice, která je otočená opačným směrem, než je běžné," popisuje majitel Olpasu Jaromír Foltýn a vzápětí zdůvodňuje netypickou orientaci radlice. "Pluh totiž táhla parní lokomotiva, a on za ní ve sněhu protahoval jízdní koridor." Ojedinelé zařízení si v Krnově nechal opravit rakouský Club 760. Uvnitř pluhu se navíc skrývalo překvapení. Ležely v něm kameny staré mnoho let, které dřív sloužily jako zátěž. "Když jsme tehle 'poklad' objevili, v Krnově se strhla mela, každý chtěl na zahradu jeden z těch krásných bílých omlětých kamenů, které vypadaly jako právě vytažené z alpského potoka," vzpomíná Jaromír Foltýn a dodává, že po dohodě s Rakušany si zájemci kameny rozebrali.



Pluh ale nebyl to nejvzácnější, čemu krnovská firma zaměřující se na opravy a repasování drážních vozidel v poslední době vrátila původní krásu. Opravili tu také vzácný úzkorozchodný salonní vůz, kterým se vozil císař František Josef I. Poprvé se ve vagonku, který má označení S1, Franz Josef I., projel 12. července 1893. A na úzkorozchodné trati mezi Salcburkem a Bad Ischlem ho pak vyzkoušel ještě několikrát. Jak vagoněk, tak například i sněžný pluh by se měl nyní – po opravě – opět vrátit do Rakouska.

04. 06. 2013 Oprava nádraží Těšín vyjde levněji (Český Těšín)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/oprava-nadrazi-tesin-vyjde-levneji-994307>)

Jedna z největších stavebních soutěží na české železnici dospěla do finále. Podle informací deníku E15 opraví stanici v Českém Těšíně na třetím koridoru nejlevněji společnosti Subterra a Metrostav. Toto sdružení přispěchalo s cenou mírně přes miliardu korun, přičemž původní odhad činil 1,2 miliardy. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce smlouvy s vítězi uzavřít do konce června a vzápětí začít stavět. V sázce jsou totiž evropské peníze. Kompletní přestavba nádraží patří k „velkým europrojektům na kolejích“. Pokud vše půjde hladce, unie pošle do Těšína 700 milionů korun. Tamní zastaralé nádraží se dočká obnovy díky své poloze na důležitém koridoru na Slovensko.

Po opravě budou moci dálkové vlaky místo nynější šedesátky projíždět nádražím rychlostí 120 kilometrů v hodině a naklápěcí vlaky typu Pendolino dokonce až 150 kilometrů v hodině. Dělníci nově osadí mimo jiné moderní zabezpečovací zařízení, cestující se dočkají bezbariérového podchodu, výhybky zase dostanou elektrický ohřev, aby v zimě nezamrzaly. „Je to jedna z důležitých staveb na české železnici, stanice je v katastrofálním technickém stavu. Rekonstrukcí mimo jiné významně zvýšíme kulturu cestování v regionu,“ uvedl náměstek ředitele SŽDC Petr Šlegr. Stavba by měla být hotová v polovině roku 2016.

Právě na správě leží velká část zodpovědnosti za dočerpání největšího českého operačního programu, kterým je Doprava. SŽDC buduje stavby za 25 miliard korun, z čehož příspěvek Evropské unie přesahuje čtrnáct miliard korun. Do konce roku 2015 by se přitom měly rozjet další projekty v hodnotě 45 miliard korun s unijním příspěvkem 27 miliard korun. Jde především o čas, většina prací musí být hotova do konce roku 2015.

04. 06. 2013 Zahájení stavebního řízení: Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, úsek Ševětín – Horusice

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2013/130604vyhlaska.pdf>)

Traťový úsek České Budějovice – Veselí nad Lužnicí, ve kterém se nachází stavba dráhy „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice“, je součástí mezinárodních železničních magistrál podle mezinárodních dohod a vnitrostátní vybrané železniční sítě, ve které je součástí IV. tranzitního železničního koridoru Děčín (st. hr.) – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště (st. hr.). V úseku mezi Horním Dvořištěm, Českými Budějovicemi a Prahou je realizován „Program souboru staveb modernizace tratě“, tj. souhrn opatření umožňující zdvoukolejnění jednokolejných úseků tratě, zvýšení traťové rychlosti až do 160 km/h, zvýšení třídy zatížení a prostorové průchodnosti, zvýšení bezpečnosti provozu a umožnění provozu jednotek s naklápěcími skříněmi. Účelem stavby je uvedení železniční tratě a souvisejících staveb a zařízení do stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC, k jejichž plnění se Česká republika zavázala.

Začátek stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice“ byl stanoven ve st. km (stávající km) 29,303 = n. km (nový km) 29,259 na veselském zhlaví v žst. Dynín. Konec 1. části stavby zůstává podle původní projektové dokumentace v n. km (nový km) 33,702 = st. Km 33,773 = rozhraní mezi 1. a 2. částí stavby Ševětín – Veselí nad Lužnicí. V tomto úseku bude provedena vlastní modernizace trati v parametrech dle Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky – Směrnice GŘ SŽDC č. 16/2005.

V žst. Dynín bude přestavěno veselské zhlaví, provedou se úpravy stávajícího kolejiště (snese se kolej č. 5 a kolej č. 5a včetně výhybek 8a, 8b a 9 včetně trakčního vedení nad uvedenou kolejí atd.). Dále se vybuduje nový provozní objekt pro dopravní kancelář a technologická zařízení v sousedství dnešní výpravní budovy. Úrovňový přechod za Dynínem se zruší, traťový úsek dvoukolejný, oblouk u Horusických blat se přeloží a na této přeložce se vybuduje velký mostní objekt pro křížení biokoridoru. Úrovňový přejezd v Horusicích se zdvoukolejní, bude vybaven novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami a bude sloužit pro silniční provoz do doby vybudování dálnice D3 a k přístupu k nástupištím zast. Horusice. Železniční stanice Horusice bude přestavěna na zastávku s vnějšími nástupišti a s přístřešky pro cestující, podchod se nenavrhuje (malá frekvence cestujících), využije se již existující přejezd. Výpravní budova bude zachována, ale nebude dále sloužit provozu dráhy. Na straně přilehlé k obci se vybuduje protihluková stěna.

K zabezpečení zvýšení rychlosti průjezdu vlaků ve směru České Budějovice – Praha na 100 km/h je navrženo vložení tří výhybek do českobudějovického zhlaví ve stávající žst. Ševětín, která bude v provozu dočasně do doby realizace stavby Nemanice I – Ševětín. I přes posun začátku modernizovaného úseku stavby do st. km 29,303 si zkrácená modernizace úseku vyžádala návrh nové spínací stanice Neplachov v úseku mezi Ševětínem a Dynínem (původně měla být ve stávající stanici Ševětín) v km 24,865. Její poloha vyhovuje i projektované stavbě Nemanice I – Ševětín. Dále budou realizovány vyvolané úpravy TV, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, DŘT, úpravy stávajících kabelů atd., v úseku od úpravy zhlaví v žst. Ševětín až do st. km 29,303. Rozsah stavby je koordinován se stavbou 2. části Horusice – Veselí nad Lužnicí a s připravovanou výstavbou dálnice D3 (0308 a 0309).

V modernizovaném úseku bude vyměněn železniční svršek za nový s pružným upevněním, železniční spodek bude sanován, zesíleny budou konstrukční vrstvy pražcového podloží a odvodnění bude zrekonstruováno. Všechna nástupiště budou přestavěna s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnic a přístup na ně bude bezbariérový. Mostní objekty budou rekonstruovány především pro dosažení požadované třídy zatížení a prostorové průchodnosti, sanovány budou jejich izolace, je přihlédnuto k požadavkům životního prostředí včetně úpravy migračních prostupů pod dráhou. Trakční vedení bude nové včetně většiny stožárů, doplněna bude DŘT, většina kabelových vedení bude nová. Ve stanicích a traťových úsecích bude modernizováno zabezpečovací a sdělovací zařízení pro zvýšení bezpečnosti provozu, zřízena bude služební rádiová síť. Osvětlení a rozhlasové zařízení bude rekonstruováno, k informování cestujících bude zaveden ve vybraných stanicích a zastávkách informační systém s proměnnými tabulemi. Celý úsek trati mezi Dynínem a novou zastávkou Horusice (až po rekonstruovanou zastávku Veselí nad Lužnicí) bude po modernizaci umožňovat traťovou rychlost $V = 160$ km/h pro klasické soupravy i soupravy s naklápací technikou. Návrh nové GPK výhledově vyhovuje i budoucímu zvýšení rychlosti až na 200 km/hod. V celé délce budou modernizované koleje umožňovat prostorovou průchodnost Z-GC a třídu zatížení D4 UIC.

05. 06. 2013 Heslo středoasijské železnice: Každý na vlastní pěst

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/heslo-stredoasijske-zeleznice-kazdy-na-vlastni-pest-994784>)

Středoasijské republiky mají velké železniční plány. Smělé stavební projekty ale komplikují spletité vztahy a vzájemná nedůvěra mezi jednotlivými zeměmi. V polovině května nejvyšší pohlaváři z Turkmenistánu a z Kazachstánu s velkou pompou otevřeli přeshraniční úsek železnice, který propojí obě země bohaté na ropu a zemní plyn. Trasa je důležitá hlavně pro Kazachy, kteří potřebují přístup k otevřenému moři. Trať z Ozenu do Etreku „prospěje desítkám zemí“, sliboval při ceremoniálu na hranici kazašský prezident Nursultan Nazarbajev. Železnice podél Kaspického moře má v budoucnu vést přes Írán až do Perského zálivu – a také se vyhne Uzbekistánu, což se ve Střední Asii chápe jako výhoda. Středoasijské země jsou totiž spíše rivalové než týmoví partneři, kteří by spolupracovali s cílem vytvořit jednu propojenou železniční síť. Ačkoli každý usiluje o rozvoj tolik potřebných exportních tras pro své zboží, dělají tak mnohem raději každý na vlastní pěst.

Masivní rozvoj železniční sítě právě probíhá také v Uzbekistánu. Jak připomíná server eurasia.net, jednou z jejích výhod je fakt, že umožňuje cestovat z jednoho konce Uzbekistánu na druhý bez překročení turkmenského území, jak tomu bylo v případě staré trati. Ta totiž vznikla za sovětských

časů, kdy byly všechny země součástí jediného impéria. Na nějaké budoucí regionální spory její trasa nebrala ohledy. Taškent novou síť staví také proto, aby se cestující z hustě osídleného údolí Fergana cestou do odlehlých oblastí u průsmyku Kamčik vyhnuli přejezdům přes území Tádžikistánu. Kyrgyzstán by se zase rád stal jakýmsi mostem pro tranzit zboží z Číny na západ do Uzbekistánu. Hornatý Tádžikistán chce pro změnu postavit trať do Iránu přes Afghánistán a Turkmenistán, aby prolomil de facto železniční blokádu ze strany Uzbekistánu.

Shodnou se někdy středoasijské republiky na stavbě společné mezinárodní sítě, která by prospěla všem? Zatím to tak sice nevypadá, ale občas se objeví náznak naděje. Jako třeba na konci května, kdy se v Biškeku v Kyrgyzstánu konal summit Organizace smlouvy o kolektivní bezpečnosti, která sdružuje bývalé sovětské země. Na tomto summitu byl jedním z bodů i projekt železnice spojující Rusko a všechny středoasijské země, napsal server lenta.ru.

05. 06. 2013 Nejrychlejší na světě: "Levitující" vlak hravě udělá pětistovku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/230177-nejrychlejsi-na-svete-levitujici-vlak-hrave-udela-petistovku/>)

Rychlostí až 500 kilometrů za hodinu může jet nový vysokorychlostní vlak na magnetickém polštáři, jehož první zkoušku na kolejích provedlo Japonsko. Prototyp vlaku série L0 s označením "maglev", což je zkratka z magnetické levitace, byl poprvé představen loni v listopadu. Jde o nejrychlejší vlak, jaký byl dosud postaven. Vlaky z dílny společnosti JR Tokai nemají kola; místo toho se vznášejí na elektromagnetickém polštáři, který je zároveň pohání. Předpokládá se, že každý z vlaků bude tvořen 14 až 16 vozy, které pojmu po 68 cestujících. Vzdálenost zhruba 322 kilometrů dokáže překonat za pouhých 40 minut. Další zkoušky vlak čekají letos v září na jedné z nejrušnějších japonských tratí spojující Tokio s městem Nagoja, kde má vlak sloužit. Na jejich oficiální zavedení do provozu si ovšem cestující budou muset počkat až do roku 2027. V roce 2045 by pak měl začít jezdit až do Ósaky a zkrátit pod hodinu dobu jízdy, která nyní trvá minimálně dvě hodiny a 25 minut.



První trať pro vlaky na magnetickém polštáři byla do běžného provozu uvedena v lednu 2004 v Číně. Linka spojuje Šanghaj s tamním mezinárodním letištěm. Vybuvovala ji německá společnost Siemens a vlaky na ní dosahují cestovní rychlosti 430 kilometrů v hodině.

05. 06. 2013 Na "hřbitově lokomotiv" v České Třebové stojí stovky strojů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-hrbitove-lokomotiv-v-c-trebove-stoji-stovky-stroju/947328>)

Na "hřbitově lokomotiv" v depu Českých drah v České Třebové čekají na rozebrání stovky vysloužilých strojů. Některé skončí ve šrotu, jiné poslouží na náhradní díly. Jen výjimečně se po renovaci zachrání historické vozy, které pak slouží jako muzejní exponáty, řekl ČTK inženýr železniční dopravy pro provoz David Vavroušek. "Nacházejí se tam vozidla na zrušení a fyzickou likvidaci i ta, která jsou určena k zachování pro historii," uvedl Vavroušek. Na odstavné ploše jsou v řadách vyrovnány hlavně přípojné vozy Btax ze 70. a 80. let, je jich tam kolem 120. Některé jsou poškozené, mnohé posprejované. O jednu až dvě dekady starší jsou čtyřnápravové vozy. Na svůj konec tu čekají i lokomotiva řady 113 zvaná Žehlička, řady 742 "Kocour", motorové vozy řady 850 "Krokodýl", elektrické jednotky řady 470 "Kraken" a 451 a 452 zvané pantograf či "Žabí tlama".



Česká Třebová je jediné místo v Česku, kde se vyřazená vozidla shromažďují. Dráhy je postupně formou soutěže nabízejí soukromým firmám k prodeji a rozebrání. Někdy také poslouží cvičení policie či hasičů. Kdysi na tomto místě byla skládka uhlí pro parní lokomotivy. Později zde železničáři tyto lokomotivy odstavovali a uvažovalo se o to, zda vybudovat v Třebové železniční skanzen. Z nápadu sešlo, ale vyřazované vozy už zůstaly. Koncem tisíciletí převažovaly na odstavné ploše těžké nákladní lokomotivy řady 781 "Sergej", po nich lokomotivy řady 735 "Pielstick", 771 "Čmelák" a 181 "Šestikolák".

Rozřezání autogenem nebo rozebrání na díly se vyhne jen zlomek strojů, které mají historickou cenu. Jsou postavené zvláště a měly by se opravit pro muzejní účely. Jsou mezi nimi například dva tendry parních lokomotiv, jeden byl dodán v rámci poválečné pomoci organizace UNRRA, staré vagony později přestavěné pro dílenské a obytné účely nebo cisternový vůz z první republiky. Unikátem je

původní vagon, který přepravoval československé legionáře v první světové válce, v budoucnu po opravách by měl být součástí připravovaného legionářského vlaku.

06. 06. 2013 Leo Express šetří, části zaměstnanců seškrtnal platy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-snizil-platy-0hm-eko-doprava.aspx?c=A130605_162151_eko-doprava_suj)

Tvrdý konkurenční boj tří dopravců mezi Ostravou a Prahou přinutil prvního k výraznějším úsporám. Leo Express kvůli snížení nákladů srazil prakticky všem zaměstnancům mzdy, u většiny jde řádově o tisícikoruny měsíčně. "U palubních posádek je to kolem dvou tisíc korun měsíčně. Hodně lidí je kvůli tomu naštvaných, ale většina na nový plat přistoupila," řekl MF DNES dobře informovaný zdroj z firmy.

Podle mluvčí Andrey Hofmanové nedošlo k plošnému snížení všem zaměstnancům. "V týmech palubního personálu jsme opět po určité době vyhodnotili výkonnost jednotlivých členů. Zároveň jsme nastavili nový systém finančního hodnocení," řekla Hofmanová. Podle ní mají stále posádky Leo Expressu lepší podmínky i mzdy než u konkurence. "Mají k dispozici služební byty v Praze i Bohumíně, hrazenou pražskou MHD, příspěvek na zavazadlo, pojištění odpovědnosti," vypočítává Hofmanová. Dvě třetiny posádek jsou podle ní u firmy stále od začátku. "Víme o tom, že někteří stevardi nebyli spokojeni, ale se všemi jsme se dohodli," dodala. Leo Express zaměstnává kolem 150 lidí, z toho zhruba polovinu tvoří stevardky a stevardi. Firma chce změnami podle mluvčí zlepšit také úroveň servisu na palubách. "Měníme cateringový koncept včetně nového vybavení kuchyněk, testujeme nové kávovary a nabídneme nové palubní menu," dodala Hofmanová.

06. 06. 2013 Železniční stanice Stará Paka má po rekonstrukci moderní parametry (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila rekonstrukci železniční stanice Stará Paka. Realizací stavby Sdružením Stará Paka v čele s AŽD Praha došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu, včetně zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Projekt je spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. V železniční stanici vzniklo nové dispečerské pracoviště pro postupné zapínání dálkového ovládní zabezpečení (DOZ) na trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod. Rekonstrukcí se také výrazně zmírnila vzájemná omezení pohybu vlaků ve stanici, čímž došlo k urychlení jejich jízdy a zhospodárnění osobní dopravy. Stanice se nyní může pochlubit novým elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením nejmodernější 3. kategorie. Přilehlé traťové úseky do Lomnice nad Popelkou, Roztok u Jilemnice, Horky u Staré Paky a Nové Paky jsou místo stávajícího telefonického způsobu zabezpečení nově osazeny automatickými hradly.

Cestující se dočkali nových pohodlných nástupišť s celkem šesti nástupními hranami. Všechna mají výšku 550 milimetrů nad temenem kolejnice pro snazší nástup a výstup. K nástupišťům vedou od výpravní budovy nové chodníky. Pro informování cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků nebo o přístupu na nástupiště byl zřízen moderní informační systém, který doplňuje staniční rozhlas. Prostor stanice snímá kamerový systém. V rámci stavby došlo také k posílení bezpečnosti silničního provozu. Výraznou rekonstrukcí totiž prošlo celkem 12 železničních přejezdů.

Stavba s názvem Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby jsou 383 424 000 Kč; příspěvek EU představuje částku 270 565 121 Kč.

Základní informace

Název stavby	Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Praha a.s.
Zhotovitel	Sdružení STARÁ PAKA, jehož členy jsou společnosti AŽD Praha s.r.o. a Elektrizace železnic Praha a.s.
Termín zahájení	říjen 2011
Termín dokončení	říjen 2012

Délka koleje DOZ	40,641 km
Počet rekonstruovaných přejezdů	12 ks
Počet mezistaničních úseků s novým zabezp. zařízením	4 ks
Počet výhybek nově vybavených elektrickým ohřevem	14 ks
Délka kolejí demontovaných	6 255 m
Demontované výhybky	35 ks
Délka koleje nové S 49	2 467 m
Výhybky nové	10 ks
Celkové náklady stavby	383 424 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	267 999 984 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

07. 06. 2013 Dráhy zlevní pendolina až o dvě stovky, místenky budou zdarma

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zlevni-pendolina-zrusi-poplatek-za-mistenky-f81-eko-doprava.aspx?c=A130607_085849_eko-doprava_suj)

České dráhy výrazně přiostrí cenový soubor tří dopravců o zákazníky na trase mezi Ostravou a Prahou. Na léto a možná i nastalo zruší poprvé v historii na této trase poplatek za povinnou místenku ve své vlajkové lodi, vlacích SuperCity Pendolino. Nejrychlejší vlak na české železnici tak zlevní některým cestujícím až o dvě stě korun. Dráhy spustí možnost rezervace bezplatných místenek 15. června, podmínkou místenky zdarma je nákup přes e-shop. Pokud si koupíte místenku v automatu či u pokladny, zaplatíte 35 korun. I to je velký rozdíl: dosud se platilo sto nebo dvě stě korun v závislosti na tom, jak je vlak plný a zda máte IN kartu. Nabídka bezplatné místenky se týká i "lázeňského" víkendového spoje do Františkových Lázní. Oficiálně dráhy dosud novinku neoznámily, objevila se pouze na neoficiálním facebookovém profilu drah (vlastní profil dráhy nemají) a v časopise pro zákazníky ČD pro vás. "Mohu jen potvrdit, že na příští týden chystáme oznámení o našich letních nabídkách, které budou pro cestující velmi zajímavé," uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

Bezplatné místenky jsou už samozřejmostí ve všech vlacích drah při nákupu přes internet, dráhy dlouho odmítaly jakékoliv úvahy o tom, že by tučně zpoplatněnou místenku v pendolinu zrušily. Obsazenost pendolin i po zlevnění způsobeném nástupem konkurence klesla, rezervační systémy drah ukazují, že před odjezdem ve vlaku často jede jen kolem padesáti lidí. Například na páteční spoj v 9:29 dnes 45 minut před odjezdem podle rezervačního systému prodaly dráhy jen 61 míst, zatímco vlak RegioJetu v 9:12 je podle rezervačního systému vyprodán. Výrazně zaplněnější je také Leo Express. Zlevnění pendolin může přinést odliv cestujících konkurenčním dopravcům, ale i jiným vlakům Českých drah: pendolina teď budou stát stejně, jako například expresy nebo vlaky EC/IC. Kromě kratší doby jízdy přitom mají všechna pendolina například i wi-fi připojení.

Dráhy přes léto mírně omezí počet spojů obsluhovaných pendoliny, stejné opatření kvůli slabší poptávce udělaly už loni. Už v minulosti nabídly dráhy do pendolina místenky zdarma, šlo ale jen o vlaky do Brna nebo Děčína, kde už tyto jednotky nejedí. Poprvé jsou ale místenky zdarma na hlavní trase mezi Prahou a Ostravou. Národní dopravce na provozu pendolin stále prodělává, především kvůli vysoké pořizovací ceně a odpisům. Úvěr na jejich pořízení mají dráhy splatit příští rok.

07. 06. 2013 Na zastávku to máme i čtyři kilometry, vadí lidem na vzkříšené trati (Hanušovice – Dolní Lipka)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/problemy-se-zastavkami-na-trati-hanusovice-dolni-lipka-pgv-olomouc-zpravy.aspx?c=A130607_1938017_olomouc-zpravy_stk)

Po dvouleté odmlce sice v únoru opět na trať mezi Hanušovicemi na Šumpersku a Dolní Lipkou na Orlickoústecku vyjely vlaky, ke spokojenosti však mají lidé z okolí daleko. Vadí jim, že na spojnici Olomouckého a Pardubického kraje není více zastávek, nebo jsou daleko od obcí. "Zdejší železnice byla postavena již ve druhé polovině 19. století a většina zastávek od té doby nedoznala změn. Lidé dnes musí na vlak docházet do vzdálených míst, což snižuje zájem o železnici," shrnul námitky proti současné podobě trasy Arnošt Juránek z klubu Moravská pohraniční. Klub připravil studii, v níž navrhuje přesunout některé zastávky a také vybudovat několik nových. "Vycházeli jsme především

z osobní znalosti místních poměrů a potřeb zdejších obyvatel. Naší snahou bylo obrátit pozornost na železnici, která má velký potenciál pro místní i turisty," řekl Juránek. Například starosta Malé Moravy Antonín Marinov podobnou aktivitu vítá. "Lidé mají k vlaku daleko, například z osady Vojtíškov teď mají na vlak čtyři kilometry a nová zastávka by jim výrazně zkrátila cestu. Myslím, že toto je způsob, jak udělat trať znovu zajímavou nejen pro turisty, ale i pro místní lidi," uvedl.

Správa železnice není proti, jedna zastávka ale stojí miliony...

Změnám se navíc nebrání ani Správa železniční dopravní cesty, která má trať na starosti. "Naším cílem je, aby co nejvíc vyhovovala lidem. A pokud existuje představa, jak sít zastávek upravit, tak o tom je možné jednat," reagoval mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Zároveň však upozornil, že i když půjde například pouze o zastávku na znamení, musí splňovat přísné technické normy včetně nákladného zabezpečovacího systému. "Ani u zastávky na znamení zdaleka nestačí postavit nějaký přístřešek. Cena jedné zastávky se tak může vyšplhat i na několik milionů korun," podotkl Ptačinský.

...a na to obce nemají. Pomoci by mohly kraje a dotace

Obce podél trasy přitom na stavbu zastávek nebudou mít peníze. Malá Morava, které se týká nejvíc zastávek na trati, hospodaří s rozpočtem v řádu několika milionů korun. "I když návrh jednoznačně podporujeme, je pro nás nereálné postavit zastávky bez dotací," prohlásil starosta Marinov. Za nezbytnou proto označuje nejen pomoc obou krajů – Olomouckého i Pardubického – ale také vstřícnost státu a podporu plánů ze strany Evropské unie. Například Olomoucký kraj už o iniciativě místních obyvatel ví a je připravený pomoci. "Pokud to bude technicky a finančně možné, určitě kraj pomůže. Teď se připravujeme na jednání s Pardubickým krajem, kde bychom měli probrat všechny možnosti," sdělil náměstek olomouckého hejtmána Alois Mačák. Provoz na trati Hanušovice – Dolní Lipka zastavil Pardubický kraj v prosinci roku 2011 v rámci takzvané optimalizace železniční dopravy. O její obnovu se nejvíc zasloužil bývalý boss železničářských odborů a nový náměstek hejtmána Pardubického kraje Jaromír Dušek. První vlak vyjel znovu začátkem února.

Zastávky na trati

Aktuální stav zastávek: Vlaské, Podlesí, Červený Potok, Prostřední Lipka.

Návrh: přesun zastávky Vlaské, vznik zastávky Vojtíškov, přesun zastávky Podlesí, nové zastávky Malá Morava a Zlatý Potok, přesun zastávky Červený Potok. Zůstává Prostřední Lipka. Trať je dlouhá 20 kilometrů.

07. 06. 2013 Vlaky už jezdí do Jílového, z Liberce do Lípy ale nepojedou ještě dlouho

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/230426-vlaky-uz-jezdi-do-jiloveho-z-liberce-do-lipy-ale-nepojedou-jeste-dlouho/>)

Železnice kvůli povodni přišla o hlavní nákladní magistrálu z Kolína do Ústí nad Labem. Výluka přetrvává mezi Mělníkem a Štětím. Nejvíce zasaženy jsou však jiné trati, které voda podemlela a jejich oprava se může protáhnout až na několik měsíců. Špatné vyhlídky má především rychlíková trať z Liberce do České Lípy, nějakou dobu potrvá také oprava kouřimské lokálky a trati Lovosice – Louny. Naopak na trati u Jílového u Prahy odpoledne výluka skončila. Celková výše povodňových škod na státních železničních tratích činí 680 milionů korun. Zatím poslední zprovozněnou tratí je Posázavský pacifik Praha – Čerčany, kde odpoledne téměř po týdenní výluce zprovoznila Správa železniční dopravní cesty úsek mezi Luky pod Medníkem a Jílovým u Prahy. Podle mluvčího správy Jakuba Ptačinského ohrožoval dopravu nestabilní skalní masiv u trati, který nechali železničáři zabezpečit. Odpolední novinkou je také znovuotevření zastávky Velká Chuchle na trati Praha – Beroun. Velká voda zatopila její podchod, vlaky na ní od pondělí nezastavovaly.



Oprava poškozených tratí potrvá i několik měsíců

Trať Liberec – Česká Lípa je podemletá mezi obcemi Křižany a Rynoltice. Neteče zde žádná velká řeka, trať poničily rozvodněné potoky. Skončila podobně jako například navazující dráha z České Lípy do Děčína po povodních v roce 2010 – koleje místy vedou vzduchem, nelze ani pomyslet na to, že by po nich mohl projet vlak. Těch zde přitom nejždí málo, jde o důležitou spojnicu, po které jezdí i rychlíky spojující krajská města Liberec a Ústí nad Labem. Cestující z nich teď ale musí přestupovat do autobusů a bude to tak i několik dalších měsíců. "Není vyloučeno, že bude třeba ho postavit znovu

včetně zabezpečení či opěrné zdi, aby se podobná událost neopakovala," upozornil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský s tím, že taková stavba přijde až na sto milionů korun. Oprava zatím nemůže začít. "Trať stále pracuje, svah stále ujíždí a poškození nejsou konečná," vysvětlil Ptačinský.

Hlavní severočeská trať není jedinou železniční "obětí" povodní. Poničená je také lokálka Pečky – Kouřim, ačkoli ne v takovém rozsahu. Dlouho trvalo, než se podařilo zavést alespoň náhradní autobusovou dopravu, vlaky se na ni vydají během týdne až čtrnácti dnů, až SŽDC dosype chybějící těleso trati. Podobným způsobem a podobně dlouho bude trvat také oprava úseku Chotiměř – Úpořiny na trati z Lovosic do Teplic.

Klíčová trať pro nákladní dopravu zůstává pod vodou

Trať, která vede po pravém břehu Labe z Kolína do Ústí nad Labem, rovněž ještě není průjezdná, a to v úseku Mělník – Štětí. Dráha je důležitá pro nákladní dopravu, která tudy objíždí Prahu, ale jezdí po ní i rychlíky a osobní vlaky. Cestující z nich musí přestupovat do náhradních autobusů, oproti minulým dnům se však už nemusí bát, že dráhy některý spoj v části trasy zruší. Provoz rychlíků v úseku Mělník–Kolín ovšem mimořádně zajišťují staré elektrické jednotky. Kdy bude možné obnovit provoz, zatím železniční správa neví. Zjistí to až poté, co voda opadne. "Ještě nevíme, co na nás čeká," poznamenal mluvčí.

Z Ústí nad Labem do Prahy si vlaky vozí zpoždění

Téměř týden uplynul od chvíle, kdy se pod vodou ocitlo kolínské nádraží a vlaky z Prahy na Moravu jezdily po zdoluhavých objížďkách. Ani nejdůležitější trati zařazené do systému tranzitních koridorů se však z povodní ještě nevzpamatovaly. Nejméně spolehlivá je doprava na trati po levém břehu Vltavy a Labe z Prahy přes Kralupy nad Vltavou, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín dále do Drážďan. Zabezpečovací zařízení na ní vypadává, vlaky proto jezdí se zpožděním. Spoje Eurocity mimořádně zastavují v Kralupech nad Vltavou, v Ústí nad Labem zase cestující nemohou do zaplaveného podchodu na hlavním nádraží a po vystoupení z Eurocity je ještě čeká cesta zvláštním vlakem na suché západní nádraží. Protože povodeň nezmizela na hranicích, komplikovaná je i doprava dále do Německa. Dálkové vlaky do Drážďan sice jezdí, nezastavují však v Bad Schandau, osobní vlaky končí v Dolním Žlebu. Nádraží v Německu jsou uzavřena a zaplavena.

Železniční náhradní doprava

Ústí nad Labem, Děčín a částečně také Praha naopak železnici vděčí za zachování spojení do oblastí odříznutých velkou vodou. Ústí přišlo o silniční mosty, pouze ten železniční zůstal bezpečně nad vodou. Ze západního nádraží do Střekova proto začal jezdit kyvadlový vlak, který stále slouží nejenom jako náhradní MHD, ale také jako sanitka a zásobování pro střekovské obchody. Kvůli zaplavení pobřežní silnice se železnice stala jediným spojením také se čtvrtí Vaňov. I tam začaly jezdit zvláštní vlaky, později začaly na provizorní vaňovské zastávce zastavovat běžné regionální spoje. Děčín skončil jen o trochu lépe než krajské město. Pro dopravu ve městě je železnice rovněž klíčová, průjezdný sice zůstal jeden most, najet na něj je však možné pouze po objížďkách. Jezdí proto zvláštní vlak přes železniční most. V Praze také jezdila náhradní železniční doprava, mezi Vysočany, centrem a Smíchovem částečně nahrazovala vyloučené metro. Po zprovoznění podzemní dráhy už nejezdí. V provozu však zůstává jiná nová linka z Masarykova nádraží do Čakovic, častěji než obvykle jezdí linka Libeň – Holešovice – Sedlec – Roztoky.

07. 06. 2013 Peníze z EU by mohly pomoci dostavět D11 i trať na Mnichov

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/230466-penize-z-eu-by-mohly-pomoci-dostavet-d11-i-trat-na-mnichov/>)

Mezi prioritní dopravní projekty Evropské unie do roku 2050, u kterých se počítá s finanční pomocí z evropského rozpočtu, se zařadily i některé české dopravní stavby. V České republice se v seznamu počítá s dostavbou dálnice D11 přes Hradec Králové směrem do Polska, modernizací železničního spojení Praha – Mnichov a s obnovou brněnského nádraží. Seznam staveb je ale zatím předběžný, konečné rozhodnutí padne nejdříve v září.

Český místopředseda Evropského parlamentu a člen jeho výboru pro dopravu a cestovní ruch Oldřich Vlasák podle mluvčího europoslanců za ODS Jana Křeliny považuje za největší vítězství dosavadních jednání, že zbylých 69 kilometrů dálnice D11 od Hradce Králové k polské hranici bylo zařazeno do takzvané hlavní evropské sítě. Česko tak při výstavbě bude moci čerpat prostředky z evropských fondů, přičemž realizace se předpokládá do roku 2030. Dálnice povede přes Jaroměř, odkud bude jako rychlostní silnice R11 pokračovat na Trutnov a na polské hranici se napojí na plánovanou dálnici

A3. Na dostavbu dálnice D11 do Hradce vydalo ministerstvo dopravy letos na jaře stavební povolení, díky němuž může být dokončen úsek do Hradce Králové, tedy 91 z plánovaných 154 kilometrů. Až po zahájení prací se stát znovu pokusí získat pozemek nedaleko Plačic, který zůstává původní majitelce. Ta sice státu pozemek darovala, smlouvu však zpochybnilo ministerstvo financí. Jednání tak musí začít nanovo. Dálnice tak zatím končí u Praskačky 3,7 kilometru před Hradcem Králové.

Čerpat prostředky z evropských fondů budou moci i některé projekty na modernizaci železniční sítě. Na seznam prioritních dopravních projektů se dostala například rekonstrukce železničního tahu z Prahy do Mnichova, která má zrychlit cestování mezi oběma metropolemi ze stávajících šesti na tři hodiny a současně obsloužit Plzeň nebo německý Regensburg. "Česká republika bodovala i v případě železnic. Na mapu hlavní transevropské sítě se nám podařilo dostat návrh na modernizaci spojení Praha–Mnichov. Prosadili jsme také přidání Brna mezi důležité dopravní uzly, s čímž souvisí i projekt modernizace brněnského nádraží," poznamenal v tiskovém sdělení Vlasák. Klíčovou součástí stavby má být rekonstrukce úseku spojujícího právě Plzeň s Regensburgem. Většina trasy není ani elektrizovaná, koleje navíc nevedou přímo, a tak cestu zdržují tři výměny lokomotiv, stejně jako jízda maximálně stokilometrovou rychlostí na hranice a poté zdlouhavá zajižďka v Bavorsku daleko na sever do Schwandorfu. Zdržují také křižování s jinými vlaky na jednokolejných úsecích. Po rekonstrukci by celá trať měla být dvoukolejná a elektrizovaná a vlaky tu pojedou rychlostí 160 – 200 km/h.

Díky tomu, že bylo Brno zařazeno mezi důležité dopravní uzly, bude možné čerpat prostředky z Evropské unie také na opravu zdejšího nádraží. Problémy podle Vlasáka byly naopak s plánovanou silnicí R35/R55, čili severním propojením Prahy s Olomoucí, vedoucím též přes Hradec Králové. "Přestože jde o silniční tah, který má výrazně ulehčit přetížené dálnici D1 a současný ministr dopravy ji vidí jako jednu z národních priorit, Evropská komise ji ve svém původním návrhu nezahrnula mezi stěžejní projekty. Proto jsem se pokusil ji na seznam priorit vrátit a jsem velmi potěšen, že se to povedlo alespoň v podobě studie," dodal Vlasák. Dohodu, které v rámci třístranných jednání dosáhl Evropský parlament spolu s Radou EU a Evropskou komisí, musí ještě formálně potvrdit Rada EU a plénum Evropského parlamentu. Konečné rozhodnutí se nečeká dříve než v září.

Úseky trasy Praha – Mnichov

- Praha – Plzeň: dvoukolejná elektrizovaná do 100 km/h, po dostavbě koridoru až 160 km/h
- Plzeň – Furth im Wald: jednokolejná neelektrizovaná do 100 km/h
- Furth im Wald – Schwandorf: jednokolejná neelektrizovaná do 120 km/h
- Schwandorf – Regensburg: dvoukolejná neelektrizovaná do 140 km/h
- Regensburg – Mnichov: dvoukolejná elektrizovaná do 160 km/h

07. 06. 2013 Svezte se RegioSpiderem v novém kabátu (8. června 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17022/>)

Tuto sobotu 8. června se na havlíčkobrodském nádraží představí motorové vozy RegioSpider ve zbrusu nových polepech. Šest vozů bude reprezentovat šest měst Vysočiny: Jihlavu, Náměšť nad Oslavou, Jaroměřice nad Rokytnou, Chotěboř, Bystřici nad Pernštejnem a Velké Meziříčí. Vlaky vyjedou do „svých“ měst, kde je starostové pokřtí, připraven je i doprovodný kulturní program. Pestré budou i samotné jízdy vlaků, kde animátoři zabaví nejmenší cestující. „V sobotu 8. června od 9:15 bude jedinečná možnost vidět všech šest polepených vozidel RegioSpider současně na jednom místě, a to na havlíčkobrodském pátém nástupišti. Odtud se po půl desáté vydají ve dvou konvojích každý po třech vozidlech na svou trasu. První konvoj bude odjíždět v 9:34 směrem Jihlava, Náměšť nad Oslavou a do Jaroměřic nad Rokytnou. Druhý konvoj vyrazí v 9:54 do Chotěboře, dále zpět přes Havlíčkův Brod do Bystřice nad Pernštejnem a do Velkého Meziříčí. Vlaky se v podvečer opět sjedou do Havlíčkova Brodu,“ uvádí Lenka Horáková, ředitelka Krajského centra osobní dopravy ČD v Jihlavě.

Slavnostní zahájení prezentačních jízd začne v 9:15 na havlíčkobrodském nádraží. O zábavu během jízd vlaků se postarají animátoři, hudebníci, kteří budou vlaky doprovázet po celý den, chybět nebude ani oblíbený slon Elfík, který bude s hosteskami rozdávat sladkosti nejmenším. V šesti městech, Jihlavě, Náměšti nad Oslavou, Jaroměřicích nad Rokytnou, Chotěboři, Bystřici nad Pernštejnem a ve Velkém Meziříčí, se uskuteční, za účasti starostů měst, slavnostní křest polepených vozů s kulturním programem. Jízdné ve vlacích je symbolické, děti do 15 let cestují zdarma, dospělí zaplatí 20 korun. S ohledem na kapacitu vozů doporučujeme bezplatnou rezervaci místa ve vlaku na e-mailu: JHLsek@kcod.cd.cz.

Jízdní řád zvláštních vlaků v sobotu 8. června 2013, 1. konvoj

stanice	přij.	odj.	čas ve stanici
Havlíčkův Brod		9:34	
Šlapanou	9:43	9:44	
Jihlava	10:00	10:52	52 minut
Luka nad Jihlavou	11:04	11:08	
Krahulov	11:31	11:35	
Třebíč	11:42	11:43	
Náměšť nad Oslavou	12:05	13:27	82 minut
Studenec	13:35	13:39	
Třebíč	13:56	13:57	
Okříšky	14:10	14:18	
Jaroměřice nad Rokytnou	14:45	15:58	73 minut
Okříšky	16:25	16:28	
Luka nad Jihlavou	16:46	16:51	
Jihlava	17:03	17:04	
Havlíčkův Brod	17:27		

Jízdní řád zvláštních vlaků v sobotu 8. června 2013, 2. konvoj

stanice	přij.	odj.	čas ve stanici
Havlíčkův Brod		9:54	
Chotěboř	10:12	11:00	48 minut
Havlíčkův Brod	11:19	11:20	
Žďár nad Sázavou	11:45	11:47	
Bystřice nad Pernštejnem	12:29	13:30	61 minut
Žďár nad Sázavou	14:13	14:26	
Křižanov	14:43	14:47	
Velké Meziříčí	14:57	15:52	55 minut
Křižanov	16:02	16:03	
Žďár nad Sázavou	16:21	16:25	
Havlíčkův Brod	16:50		

Nové jednopodlažní motorové vozy nabízí 70 míst k sezení. Samozřejmostí je prostor pro kočárky, kola nebo lyže, standardem je bezbariérový přístup včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem. V létě příjemní cestujícím jízdu klimatizace. Okna vlaků jsou opatřena folií proti poškrábání, sedačky jsou ze speciálních materiálů a povrchová úprava vlaků umožňuje snadnou údržbu. V Evropě v současnosti jezdí už přes 400 vozů tohoto typu.

10. 06. 2013 Dráhy se otevřou konkurenci pomaleji, stát jim nechá část linek déle

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/novy-jizdni-rad-na-otvirani-zeleznice-d8h/eko-doprava.aspx?c=A130609_232428_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy bude i po nepříliš povedeném tendru na první rychlíkovou trať mezi Ostravou a Olomoucí pokračovat v soutěžích v otvírání české železnice a dotovaných vlaků konkurenci. Už v červenci začne obří tendr na rychlíky z Prahy do Děčína a do Chebu. Nový harmonogram otvírání české železnice poslalo ministerstvo dopravy do připomínkového řízení. "Pokud vláda tento materiál schválí, učiníme další kroky k postupnému soutěžení jednotlivých linek," řekl Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva. Jako první mají jít do soutěže dvě linky, u kterých se dá očekávat velký souboj dopravců a kde dosud zákazníci Českých drah musí cestovat stále nejstaršími koženkovými rychlíkovými vozy: rychlíky Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem –

Cheb. Jen v roce 2011 podle posledních zveřejněných údajů za tyto vlaky stát zaplatil Českým drahám přes čtvrt miliardy korun. Dopravci budou mít čas do února příštího roku podat nabídky, plnit smlouvu začnou od prosince roku 2015.

Jízdní řád otevírání trhu může potěšit České dráhy, na některých tratích jim stát prodloužil provoz na základě nevysoutěžené smlouvy i o tři roky. Například podle původních plánů měly začít jezdit vysoutěžené rychlíky a expresy z Prahy do Vsetína nebo Luhačovic, označované jako linka Ex2, už v roce 2015. Nový plán posouvá soutěž o tři roky dál. Ministerstvo to vysvětluje nestabilní a měnící se situací na lince Praha – Ostrava. "V paralelním úseku s komerčními dopravci existuje v současné době příliš vysoké riziko kolísání přepravních objemů, a tedy i výnosů," uvedlo ministerstvo v důvodové zprávě. Podle státu by se měla situace na hlavní trati nejprve usadit. Naráží tak na fakt, že tři dopravci zřejmě na této trase nevydrží. Skutečnost, že například mezi Prahou a Olomoucí jezdí stále dotované vlaky, kritizují dlouhodobě soukromí dopravci. Ročně stát na tyto vlaky doplácí přes dvě stě milionů korun.

O rok se posouvá například i soutěž na vlaky z Prahy do Plzně a Německa přes Domažlice. Českým drahám zůstanou o rok déle i smlouvy na provozování vlaků mezi Plzní a Mostem a Pardubicemi a Libercem. Původně se měly soutěžit dříve, kvůli průtahům s pilotním tendrem ale stát dosud soutěž nevypsal, a tak drahám o rok prodlouží smlouvu. Není však jasné, za jakých podmínek: současná cena u rychlíků na obou tratích je pro stát mimořádně výhodná, protože tam dráhy nabízí cenu za kilometr nižší než u autobusu. Tak nízkou cenu nabídlo minulé vedení drah v roce 2005, kdy se obě tratě soutěžily a dráhy měly velký strach, že poprvé stát zadá objednávku rychlíků soukromníkům. Soutěž má začít také ještě letos.

Jde už o třetí změnu harmonogramu. První soutěž muselo ministerstvo zrušit, protože jeden ze dvou soutěžících, společnost Arriva, nesplnil podmínky a musel být vyloučen. Podle zákona o veřejných zakázkách musí být tendr při jediném soutěžícím zrušen. Stát soutěž zrušil, současně však oznámil plán zadat patnáctiletý kontrakt na vlaky Ostrava – Krnov – Olomouc napřímo soukromému RegioJetu, který by i při nevyloučení Arrivy vyhrál. "Z formálního pohledu to představuje obdobný model, který byl využit v případě stávající přímo uzavřené smlouvy s Českými drahami," uvádí ministerstvo v materiálu.

Nový harmonogram otevírání české železnice

Trať	Termín zahájení provozu
Praha – Děčín + Praha – Ústí nad Labem – Cheb	2015/2016
Liberec – Pardubice + Liberec – Ústí nad Labem	2015/2016
Plzeň – Most	2015/2016
Praha – Hradec Králové + Praha – Klatovy	2016/2017
Praha – Brno (přes Pardubice i Havlíčkův Brod, pouze rychlíky)	2017/2018
Praha - Tanvald + Praha – Rakovník	2018/2019
Praha – Olomouc – Vsetín/Luhačovice	2018/2019
Praha – Plzeň – Německo/Cheb	2020/2021
Praha – Písek – České Budějovice	2020/2021
Praha – Ostrava (podle situace na trhu)	2021/2022
Praha – České Budějovice – Rakousko	2022/2023
Plzeň – České Budějovice + České Budějovice – Brno	2023/2024
Brno – Bohumín + Brno – Šumperk + Brno – Zlín + Brno – Břeclav – Olomouc	2025/2026
Brno – Bohumín/Ex + Břeclav – Ostrava	2026/2027
Děčín – Břeclav (Ex)	2027/2028

10. 06. 2013 Stát šetří na dopravě. Zlínskému kraji hrozí rušení vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/ministerstvo-dopravy-chce-omezit-dotace-na-dopravu-ve-zlinskem-kraji-1kk-zlin-zpravy.aspx?c=A130610_134150_zlin-zpravy_ras)

Síť železničních spojů může ve Zlínském kraji řádně prořídnout. Stát sem chce poslat na vlakovou dopravu o 20 milionů korun méně než letos. Vedení kraje to považuje za diskriminační a bude se

bránit. Jsou to sice jenom čísla, ale v praxi znamenají hodně. Jestli stát splní své hrozby a skutečně zkrátí příspěvek na regionální železniční dopravu pro Zlínský kraj o 20 milionů korun, bude to znamenat zásadní omezení. Zjednodušeně řečeno bude každý pátý vlakový spoj zrušen, což by mělo zásadní dopad na lidi, kteří po železnici cestují do práce. "Museli bychom radikálně snížit rozsah železniční dopravy," potvrdil ekonomický náměstek zlínského hejtmána Jaroslav Drozd z ČSSD. "Návrh zákona je nesystémový, neprofesionální a diskriminační. A doplatili by na něj především cestující," zdůraznil. Podle Drozda se tím porušuje i memorandum uzavřené mezi kraji a vládou v roce 2009. Tehdy bylo na 10 let dopředu dohodnuto, že kraje budou ročně dostávat od státu na doplacení vlakové dopravy 2,65 miliardy korun. A že se tato částka pravidelně zvýší o inflaci. Už dřív se snažil stát z této povinnosti vyvléct a ministerstvo dopravy na poslední chvíli shánělo peníze. A nyní je situace nejhorší.

Kolik kde přepraví lidí

Návrh zákona ministerstva financí počítá s tím, že částku sníží o 600 milionů korun. Přesněji řečeno zamíchá dvě miliardy do daňových výnosů krajů. Každému kraji ubere bez ohledu na to, jak hustá je tam železniční síť a kolik se po ní přepraví lidí. Zlínský kraj si pohorší o 20 milionů korun. "Pokud bychom vycházeli z takzvaných vlakokilometrů (počet kilometrů, které vlaky s cestujícími ujedou, pozn. red.) nebo poměru příspěvku státu a kraje, pohoršili bychom si maximálně o milion," je přesvědčen Drozd. Návrh zákona je už na vládě a prochází připomínkovým řízením. Zlínský kraj se proti němu ohradí, a pokud neuspěje, osloví se svými argumenty regionální senátory a poslance včetně premiéra Petra Nečase, který byl zvolen za tento kraj. "Měl by se zajímat o to, aby jeho voliči nebyli poškozeni," vzkazuje Drozd.

Gazdík: Kraj neměl zadat dopravu jen Českým drahám

Poslanci, které MF DNES oslovila, hodnotí návrh jinak. Petr Gazdík z vládního TOP 09/STAN připouští, že krátit peníze na dopravu není šťastné. Současně však říká, že je třeba šetřit a že kdyby před pár lety Zlínský kraj neoslovil jen České dráhy a vypsal veřejnou soutěž na provozování regionálních vlakových spojů, mohly být náklady na její provoz nižší. "Patrně by to vysoutěžili za nižší cenu," domnívá se Gazdík. Poslanec Jaroslav Plachý z ODS přiznal, že o záměru vlády neví. "K úsporám dochází všude. Jde o to, aby nebyla fatálně ohrožena dopravní obslužnost," řekl Plachý. Podle něho hejtmani (nespokojení jsou téměř všichni hejtmani) "křičí" příliš brzy. "Nemá smysl bojovat proti čertu, který je zatím nakreslený na stěně," domnívá se Plachý. Naopak úplně jasno má ve věci sociální demokrat František Novosad, až se zdá, jako by názory poslanců ovlivňovala výhradně politická orientace. "To, co připravilo ministerstvo financí, je špatně," nepochybuje Novosad. "V našem kopcovitém kraji jsou těžce dostupná místa, proto není dobré dopravní obslužnost omezovat. S kolegy se s tím pokusíme něco udělat," přislíbil Novosad.

Ministerstvo ještě chce hledat řešení

Jestli kraj ani u zákonodárců nepochodí, pokusí se nahradit zrušené vlakové spoje autobusovými. Jejich provoz je zhruba o polovinu levnější. Odpovídající náhrada v počtu přepravených to nebude. Ministerstvo dopravy ústy svého mluvčího Martina Nováka vzkázalo, že se ještě bude hledat řešení. "Je předčasné mluvit o tom, že najdeme nějaké peníze," řekl Novák. Dodal ještě, že jeho resort memorandum uzavřené mezi vládou a kraji považuje za platné. "Krácení o 0,6 miliardy oproti memorandu je dáno snahou o snižování veřejných výdajů," vysvětlil zástupce mluvčího ministerstva financí Jakub Haas. "Vzhledem k tomu, že peníze na regionální veřejnou dopravu budou součástí sdílených daní, začnou se s růstem objemu daní navyšovat i tyto prostředky," dodal.

O kolik si mohou kraje pohoršit

- Karlovarský kraj	16,4 milionu
- Liberecký kraj	20,3 milionu
- Zlínský kraj	20,6 milionu
- Kraj Vysočina	27,9 milionu
- Plzeňský kraj	30,6 milionu
- Pardubický kraj	30,7 milionu
- Jihočeský kraj	40 milionů
- Moravskoslezský kraj	45 milionů
- Praha	46,6 milionu
- Olomoucký kraj	47,2 milionu

- Ústecký kraj 49,2 milionu
- Královéhradecký kraj 57,7 milionu
- Jihomoravský kraj 60,8 milionu
- Středočeský kraj 107,2 milionu

10. 06. 2013 Hlavní nádraží v Ústí nad Labem po povodni opět přivítá cestující

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17102/>)

Hlavní nádraží v Ústí nad Labem obnoví tuto noc, z pondělí na úterý, svůj provoz. Přestože byla výpravní budova nádraží v uplynulých dnech také postižena a zaplavena, bude již od zítra obnoven provoz nádraží a přístup k nástupištím, byť v provizorních podmínkách. Ve stanici bude již během noci a pak především od ranních hodin zajištěn prodej jízdenek z provizorních pokladen před výpravní budovou. Otevření pokladen ve výpravní budově bude možné až později, po zevrubné prohlídce budovy a odstranění škod napáchaných povodní. Ty zatím nebyly stanoveny, podle první prohlídky budovy lze ale očekávat, že škody se budou pohybovat v řádech milionů korun. Cestující především na hlavním koridoru Děčín – Ústí nad Labem – Praha však i nadále musejí počítat se zdržením vlaků v řádu desítek minut z důvodu snížené rychlosti na podmáčené trati v labském kaňonu, kdy došlo k zaplavení také řady prvků zabezpečovacího zařízení a jeho napájení. Tato zařízení jsou nyní postupně obnovována.

10. 06. 2013 Leo Express začne jezdit v Polsku, už začal s náborem lidí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-miri-do-polska-dc6-/eko-doprava.aspx?c=A130610_172332_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce Leo Express potvrdil své vážné plány rozjet vlakový byznys po Česku i v Polsku. Ve spolupráci s polskou firmou DLA chce začít už příští rok jezdit na třech dálkových linkách. Dopravce už jedná o přidělení kapacit s vlastníky polské železniční sítě. "Plánujeme doplnit dosavadní nabídku služeb v dálkové železniční dopravě na polském trhu a zaměstnat více než 150 zaměstnanců, kteří budou mít zájem stavět nový typ zákaznických služeb na polském železničním trhu," uvedl majitel společnosti Leo Express Leoš Novotný. Firma už začala s náborem lidí: začala shromažďovat životopisy na jednotlivé pozice. Pokud firma v Polsku zaměstná plánovaných 150 lidí, bude to zhruba tolik, co v Česku. Dopravce se pro expanzi do Polska spojil s firmou Dolnośląskie Linie Autobusowe, která se zabývá hlavně autobusovou dopravou a nedávno vstoupila i na trh dotované regionální dopravy v Polsku.

Leo Express má zájem o linku Varšava – Krakov, kde chce nasadit sedm párů vlaků, čtyři denně mají jezdit mezi Varšavou a Katovicemi, osm denně z Varšavy do Poznaně. Podle informací polských médií by měl dopravce nasadit na vlaky jednotky Stadler Flirt, které Leo Express nakoupil i pro provoz v Česku, firma výběr vozidel dosud nechce komentovat. Dopravce chce spolupracovat podle svých slov i s hlavními železničními firmami v Polsku, státními PKP InterCity a Przewozy Regionalnymi. "Nepřicházíme jako konkurence, chceme společně s dalšími dopravci udělat vše pro to, aby dálková železniční doprava byla v Polsku atraktivní pro ještě větší počet zákazníků, kteří jí dají přednost před individuální automobilovou dopravou," tvrdí Novotný.

12. 06. 2013 Dráhy expandují s pendoliny, čtyři spoje denně zajedou na západ (od 15. prosince 2013)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zacnou-jezdit-s-pendoliny-na-zapad-fd6-/eko-doprava.aspx?c=A130612_000153_eko-doprava_suj)

České dráhy od prosince výrazně změní jízdní řády své vlajkové lodi, naklápečích jednotek Pendolino. Po zatím víkendovém provozu na západ Čech začnou vlaky SuperCity jezdit až k česko-německé hranici čtyřikrát denně. Nasazení pendolin na západočeskou trať je jednou z největších změn, již přinesl nový návrh jízdního řádu, který rozeslala dopravcům a krajským úřadům v těchto dnech Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Jde zatím jen o návrh, většinou se ale výsledný jízdní řád od návrhu příliš neliší. "V návrhu počítáme s dvěma páry vlaků do Chebu a dvěma do Františkových Lázní ve všední den a v sobotu," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dosud dráhy na západ jezdí jen

o víkendů. Pendolina přitom mají podle návrhu dál jezdit mezi Prahou a Ostravou prakticky jako dosud. Dosud jezdí s výjimkou páteční posily osmkrát denně, v návrhu je devětkrát denně.

Na trati z Prahy do Chebu mohou pendolina podstatně lépe využít naklápění v obloucích, které umožňuje vlakům jet některými úseky rychleji, než klasické soupravy tažené lokomotivou. Například z pražského Smíchova dojezdí pendolino do Plzně za hodinu a 17 minut, až do Chebu za 2 hodiny a 25 minut. Klasické expresy či rychlíky tuto cestu zvládají pomaleji: do Plzně nejméně za hodinu a 27 minut, do Chebu za tři hodiny a tři minuty. Pendolina tak dráhy využijí podstatně lépe než dosud. "Důvodem rozšíření je i zájem cestujících," podotkl Joklík. Dráhy nově s pendoliny začnou zajíždět i do Karviné, část spojů zkrátí namísto Bohumína jen do Ostravy.

RegioJet bude zastavovat v České Třebové

Návrh jízdního řádu nepřináší jinak velké zásadní změny. Na hlavní trati z Prahy do Ostravy zůstávají všichni tři dopravci a jejich počty vlaků se příliš nemění. Leo Express podle původních předpokladů zavádí jednu linku do Starého Města u Uherského Hradiště a zastavuje se všemi vlaky v Přerově a vynechává Pardubice. RegioJet překvapil plánem zastavovat v České Třebové, které se dosud vyhýbal i proto, že ve městě je velký počet lidí s režírní průkazkou Českých drah díky velké koncentraci železničního průmyslu. Konkurenti na trase z Prahy do Ostravy budou jezdit také "blíže" k sobě: v lichou hodinu a 36. minutu vyrazí pendolino, osm minut poté RegioJet a šest minut po sudé hodině vyjíždí Leo Express. Dráhy nově přeznačí část svých expresů na vlaky InterCity a EuroCity.

12. 06. 2013 Vysočina chce zpět rušené rychlíky, petice podepsalo 2 312 lidí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vysocina-chce-zpet-rusene-rychliky-petice-podepsalo-2312-lidi/950170>)

Kraj Vysočina se stále snaží zvrátit rozhodnutí ministerstva dopravy, jímž budou omezeny rychlíkové spoje projíždějící přes kraj. Opatření se nelíbí ani cestujícím; pod dvěma peticemi se podle informací kraje sešlo dohromady 2 312 podpisů. Náměstek hejtmana Libor Joukl (ČSSD) dnes obě petice předal na sekretariát ministra dopravy Zbyňka Stanjury (ODS). V otevřeném dopise ministra zároveň požádal o znovuzavedení rychlíkových spojů podle původního jízdního řádu. "To, co udělalo ministerstvo dopravy za našimi zády, mimo stanovené termíny a bez ohledu na dopad na cestující v našem regionu, je neomluvitelné," uvedl Joukl. Rozhodnutím ministerstva dopravy budou na Vysočině od 1. července zrušeny dva rychlíky mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem s tím, že jsou málo vytížené. Další osm rychlíkových spojů na území kraje pojede už jen některý den v týdnu. Změny nastanou v celé zemi. Obsahuje je jízdní řád platný od 9. června, účinné budou až od července. Nejvíce se tyto úpravy dotknou Vysočiny, přes níž jezdí deset z 24 redukováných spojů.

Informaci o rušení rychlíků dostalo vedení Kraje Vysočina v polovině května. Už tehdy Joukl řekl, že s tím kraj nesouhlasí a pokusí se s ministrem dopravy vyjednat revizi tohoto rozhodnutí. Lidé se pak kvůli tomu začali podepisovat pod dvě petice. "Stejně tak starostové měst a obcí na území Kraje Vysočina vyjadřují zásadní nesouhlas se změnami jízdního řádu rychlíkových spojů," uvedl Joukl v otevřeném dopise. Doplnil, že s rušením rychlíků nesouhlasí ani hejtmani a prý i mnoho zaměstnanců Českých drah. Na Vysočině navazuje na rušené a redukované rychlíkové spoje asi 68 regionálních vlaků. Kraj je rušit nebude.

13. 06. 2013 Stát zaplatí elektrizaci první obecní tratě (trať č. 293)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-zaplati-elektrizaci-prvni-obecni-trate-997312>)

Starostové obcí v údolí říčky Desné v Jeseníkách mohou slavit. Takzvaná centrální komise na ministerstvu dopravy schválila jejich velkorysý plán na elektrizaci železnice ze Šumperka do Koutů nad Desnou. Znamená to, že stát za pomoci evropských fondů proplatí náklady celé akce, které se nyní odhadují na 452 milionů korun. Trať přitom není jako jedna z mála v republice ve vlastnictví státu. Už více než deset let patří Svazku obcí údolí Desné, který ji zachránil a uchoval v provozu po ničivých povodních v roce 1997. Bez účasti státu by si ovšem vesnice a městečka na trase mohly o elektrických vlacích nechat jen zdát. „Záměr ministerstvo schválilo, neboť obce vyhověly dvěma základním podmínkám. Vše se musí kvůli lhůtám Evropské unie dostavět do konce roku 2015 a elektrizace musí zapadat do dlouhodobých dopravních plánů Olomouckého kraje,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

Svazek si teď musí podat už jen formální žádost o evropské dotace. Za vstřícným postojem úřednictva k financování jediné obecní trati může stát i časový tlak. Stát s blížícím se koncem rozpočtového období EU hledá každý projekt, do kterého by mohl nasměrovat evropské peníze. Obce v těchto dnech dosáhly také dalšího významného vítězství. Olomoucký krajský úřad rozhodl, že elektrizace nemusí projít zdoluhavým procesem posuzování vlivu stavby na životní prostředí EIA. Stavět se tak zřejmě začne už za rok a stavba potrvá také rok. Tamní samospráva si od modernizace hodně slibuje. Doba jízdy mezi Šumperkem a Kouty se sníží až na polovinu. Kromě toho by si vedle lokálek měly do konečné v Koutech najít cestu i rychlíky. Nákladná proměna lokální trati však našla i své kritiky. Ti v dokumentech pro krajský úřad například upozorňují, že v tuzemsku nejsou k dispozici lehké elektrické vlaky pro méně vytižené tratě. Provoz těžkých souprav pak podle nich vyjde mnohem nákladněji než u současných motorových lokálek.

13. 06. 2013 Ve Francii stávkují železničáři, nevyjel skoro každý druhý spoj

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ve-francii-stavkuji-zeleznicari-nevyjel-skoro-kazdy-druhy-spoj/950733>)

Stávka železničářů dnes narušila dopravu ve Francii. Ke stávce vyzvaly odbory, které nesouhlasí s chystanou reformou v železniční přepravě. Dopoledne byly na tratích průměrně čtyři vlaky z deseti, informoval na webu deník Le Monde. Problémy s dopravou byly ve Francii i v minulých dnech, kdy stávkovali letoví dispečerů. Železničáři začali stávkovat ve středu večer. Protesty zasáhnu kromě vnitrostátních také mezinárodní spoje do Švýcarska a Itálie. Linek Eurostar do Londýna či linek Thalys do Bruselu a Amsterdamu by se dotknout neměly. Stávková činnost má skončit v pátek v 08:00.

Odbory nesouhlasí s chystanou reformou v železniční přepravě. Jejím výsledkem by podle deníku Le Figaro měl být vznik holdingu v čele se státními drahami SNCF a provozovatelem železniční sítě Réseau ferré de France (RFF). Podle kritiků ale sjednocení systém železniční přepravy poškodí. Kromě toho železničáři protestují proti rušení pracovních míst. Podle odborových svazů dráhy SNCF během pěti let ztratily 10.000 zaměstnanců. SNCF mají zhruba 150.000 zaměstnanců v železniční přepravě. Každý den vypraví zhruba 15.000 vlaků.

Ve Francii i v jiných státech Evropské unie v úterý a ve středu stávkovali zaměstnanci řízení letového provozu. Důvodem byl plán Bruselu sjednotit vzdušný prostor nad unií. Dnes se podle agentury AP letecká doprava vrací k normálu. Problémy by ale mohli mít například cestující, kteří se budou na nebo z pařížských letišť přepravovat vlakem.

13. 06. 2013 Na eShopu místenku zdarma na vlaky SC (1. července – 31. srpna 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-17112/>)

Prázdninové výlety i pravidelné dojíždění nejrychlejšími spoji Českých drah bude od 1. 7 do 31. 8. výrazně levnější. Při nákupu jízdenky na eShopu získá zákazník automaticky místenku zdarma. V pokladně nebo v jízdenkovém automatu ho místenka na jakýkoliv úsek cesty Pendolinem vyjde na 35 korun. V případě kombinace ramen Ostrava – Praha a Praha – Františkovy Lázně pak u pokladny zaplatí za místenku dohromady 70 korun. Na eShopu ji i v tomto případě dostane zdarma. Nabídka platí pro druhou vozovou třídu a je časově omezená na letní měsíce, kdy kvůli dovoleným tradičně klesá zájem o cestování po republice. Předprodej začíná 15. června.

Pendolina jsou stále nejlepší vlaky na českých kolejích a výlet spoji SuperCity Pendolino na Moravu, do hlavního města nebo do Františkových Lázní je určitě příjemnou alternativou rodinných výletů autem. Zvláště, když je na palubě bistro, zvláštní místa pro rodiny s dětmi a cestu si můžete zkrátit hraním stolní hry Elfíkova cesta nebo poslechem hudby přes palubní portál. Více o místénkách přes eShop zdarma – <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/-17080/>.

Levněji i první třídou Pendolin mezi Prahou a Bohumínem

Zákazníci první třídy na lince Praha – Bohumín mohou mezi vybranými stanicemi využít tzv. globální cenu. Stačí si zakoupit jízdenku na Pendolino přes eShop nebo službu TeleTiket s třídenním předstihem (prodej bude ukončen ve 24:00 hodin třetího dne před dnem odjezdu). Globální cena zahrnuje jízdenku i místenku. Jízdenka s globální cenou platí pouze ve vlaku, pro který byla zakoupena, po přerušení jízdy (vystoupení z vlaku) pozbývá platnost. Cestující s jízdenkou s globální cenou mají nárok na standardní marketingové bonusy určené pro cestující v 1. vozové třídě SC v plném rozsahu.

	základní cena jízdného	pro držitele IN 25 %	pro držitele IN 50 %
Praha-Smíchov/Praha hl. n. ↔ Olomouc hl. n.	400 Kč	350 Kč	300 Kč
Praha-Smíchov/Praha hl. n. ↔ Ostrava-Svinov/Ostrava hl. n. /Bohumín	500 Kč	425 Kč	375 Kč
Pardubice hl. n. ↔ Ostrava-Svinov/Ostrava hl. n./Bohumín	400 Kč	350 Kč	300 Kč

Vlaky SC Pendolino nabízí pohodlí, rychlost a bezkonkurenční služby

- nejrychlejší spojení vybraných měst ČR a jediný rychlovlak provozovaný v ČR
- moderní velkoprostorové vozy 1. a 2. třídy
- aktivní systém naklápění vozových skříní a tichý provoz zvyšující komfort cestování
- bezkonkurenční připojení k internetu zdarma
- zábavní a informační palubní portál
- klimatizace, polohovatelná sedadla, individuální osvětlení, elektricky stahovatelné rolety
- police pro ukládání větších zavazadel
- prostor pro přepravu jízdních kol a kočárků
- možnost rezervace vybraného sedadla
- WC s uzavřeným systémem
- přebalovací pult
- elektrické přípojky 230 V
- bistrovůz s širokou nabídkou pokrmů připravovaných z kvalitních surovin, nechybí teplé a studené nápoje včetně točeného piva
- občerstvení formou minibaru s donáškou až na místo, možnost objednání občerstvení také online prostřednictvím palubního portálu
- občerstvení ve vozech 1. třídy a studený nápoj ve vozech 2. třídy zdarma
- denní tisk zdarma
- nadstandardní péče o cestující
- tiché oddíly v 1. i 2. vozové třídě
- místa pro cestující s dětmi do 10 let s hrou Elfíkova cesta
- místa pro cestující na vozíku

Více o akčních cenách ve vlacích SC – <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/-15441/>.

13. 06. 2013 Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy dokončena (slavnostní ukončení stavby)

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

Slavnostního ukončení se dnes dočkala modernizace úseku Votice – Benešov u Prahy. Stavba, která se nachází na území Středočeského kraje, je součástí transevropské železniční sítě a 4. národního železničního koridoru Děčín – státní hranice Praha – Benešov – Tábor – Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice. Začátek stavby „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“ je v km 114,763 před železniční stanicí Votice, konec je pak před stanicí Benešov u Prahy v km 133,235, kde navazuje na již dokončenou stavbu „Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice“. Stavebně se tak jedná o úsek dvoukolejně trati v délce 18,405 km.

V rámci stavby došlo ke zdvojkolejnění stávajícího jednokolejného úseku trati spolu s podstatným zvýšením rychlosti jízdy až do 160 km/hod. Tohoto cíle nebylo možno dosáhnout na stávajícím drážním tělese, a proto jsou součástí stavby rozsáhlé přeložky trati. V rámci těchto přeložek vznikly i nové dvojkolejné tunely, a to Votický (590 m), Olbramovický (480 m), Zahradnický (1 044 m), Tomický (324 m) a Tomický II (252 m). „Tato stavba je součástí koridorové trati Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice. Jejím dokončení se zase o něco zkrátí jízdní doba a zvýší se komfort

pro cestující mezi těmito městy," popsal přínosy dokončené stavby náměstek pro modernizaci dráhy Petr Šlegr ze Správy železniční dopravní cesty. „Po dokončení celého koridoru by tak měla trvat například cesta z Prahy do Tábora pouhých 63 minut. Až do Českých Budějovic se cestující z Prahy dostane za 92 minut," dodal náměstek Petr Šlegr.

Modernizované železniční stanice a zastávky jsou nyní vybaveny novými nástupišti s mimoúrovňovým přístupem spolu s moderním informačním systémem, rozhlasem, přístřešky a dalšími prvky vybavenosti dráhy. To vše výrazně zvedá komfort pro cestující veřejnost. Bývalá výhybna Tomice a železniční stanice Bystřice byly přestavěny na zastávky. Nedílnou součástí stavby je i omezení negativních účinků z železničního provozu na okolí, čehož se dosahuje realizací protihlukových stěn v kontaktu se zastavěným územím a výměnou oken s vyšší neprůzvučností v určených objektech.

V letošním roce již probíhaly dokončovací práce na nově zprovozněných úsecích a zároveň i rekultivační práce na opuštěných úsecích původní trasy. Pracovalo se tak například na vyklízení stavenišť, posouzení interoperability nebo ověření účinnosti protihlukových opatření. Na základě kladného výsledku pantografové zkoušky byla dne 5. 4. 2013 zavedena projektovaná rychlost až 160 km/hod.

Zhotovitelem stavby na základě veřejné obchodní soutěže je „Sdružení VoBen,“, vedoucím členem sdružení je Eurovia CS a.s., dalšími členy Subterra a.s. a Viamont DSP a.s. Stavba byla zahájena v srpnu 2009 a podle smlouvy o dílo byla ukončena 31. 5. 2013. Stavba je podílem 71,20 % spolufinancovaná Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, kdy maximální schválený finanční příspěvek EU na tento projekt činí 4 081 436 955 Kč. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Celkové schválené stavební náklady činí 6 757 000 000 korun.

Základní údaje

Traťová rychlost

- pro klasické soupravy 100 až 160 km/h
- pro soupravy s naklápěcími skříněmi 125 až 160 km/h

Zřízení koleje

- UIC 60 nová s bezpodkladnicovým upevněním 36 830 m
- S 49 užitá s tuhým upevněním 5 687 m

Zřízení výhybky

- UIC 60 nová na betonových pražcích 20 ks
- S 49 nová (přednostně užitá) 16 ks

Sanace železničního spodku celkem 39,813 km

Nástupiště ostrovní ve stanici (nové) 1 x 294 m

1 x 300 m

Nástupiště vnější ve stanici (nové) 3 x 220 m

Nástupiště vnější na zastávce (nové) 2 x 220 m

2 x 140 m

Železniční mosty, propustky a podchody

- železniční mosty 20 ks
- návěsní lávky 3 ks
- propustky 16 ks
- zdi 3 ks
- podchody 2 ks
- silniční nadjezd 8 ks

Traťové zabezpečovací zařízení (elektronický autoblok) v celé délce stavby

Výstavba trakčního vedení 43,860 km

Úspora pracovních sil 34 osob

Rozsah stavby

- nové staničení

km 114,763 – 133,235

- délka úseku

18,406 km

17. 06. 2013 Pojedou soukromé motoráky po koridoru od srpna? Ještě nemají razítka (Arriva vlaky)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/231565-pojedou-soukrome-motoraky-po-koridoru-od-srpna-jeste-nemaji-razitka/>)

Soukromé vlaky z Kralup nad Vltavou přes Prahu do Benešova by mohly začít jezdit od 1. srpna – podle Správy železniční dopravní cesty má právě od začátku srpna společnost Arriva vlaky zájem využívat zarezervované trasy na kolejích. Vedení firmy však zatím nechce konkrétní termín potvrdit. Také mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský upozornil, že firma zatím nespĺňuje podmínky, které by jí skutečně umožnily vyjet – například její vlaky nemají povolení k provozu na českých kolejích.

Jízdní řády soukromých vlaků společnosti Arriva vlaky z Kralup nad Vltavou přes Prahu do Benešova jsou v jízdním řádu od začátku roku, ovšem s poznámkou "od vyhlášení" bez konkrétního termínu. Podle mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského má Arriva zájem na rezervované trase vyjet od 1. srpna, start svých vlaků ovšem spojila také s odstraněním povodňových škod na trati Praha – Kralupy nad Vltavou. Velká voda na ní poškodila zabezpečovací zařízení, vlaky proto musí zpomalit a nabírají až desetiminutová zpoždění. "Až se odstraní povodňové škody, postupně se zapojíme do dopravního procesu," uvedl ředitel firmy Jaroslav Richter. Že jeho vlaky vyjedou 1. srpna, však nechtěl Richter potvrdit. "Bylo by nezodpovědné říci třeba od 1. srpna, pakliže to z technických důvodů nebude možné," podotkl. Upozornil také, že Arriva vlaky zřejmě nebude provozovat všechny spoje uvedené v jízdním řádu. Podle Jakuba Ptačinského zatím Arriva není k provozování vlaků připravena, chybí jí technické zázemí včetně toho nejdůležitějšího – schválených vlaků. "Z našeho pohledu ale dopravce přišel s takovým zázemím a nabídkou trasy, která pro nás jako správce trati byla neakceptovatelná," uvedl Ptačinský s tím, že Arriva vlaky také nemá zajištěné stání pro vlaky a možnost tankování ani potřebné zaměstnance. Jaroslav Richter je ale přesvědčen, že mu Drážní úřad schválí vlaky do konce června. Podle Richtera splnila Arriva všechny požadavky úřadu. Ačkoli celá trasa vede pod trolejemi a většinou také po moderních koridorových tratích, chce Arriva jezdit se staršími německými motoráky, které Německé dráhy (DB) označují jako řadu 628.

Společnost Arriva vlaky je součástí české divize nadnárodní dopravní firmy Arriva, jejímž vlastníkem je DB. Kromě železniční firmy vlastní česká Arriva také tři autobusové dopravce, kteří provozují regionální dopravu ve Středočeském a Královéhradeckém kraji. Její postavení ale zřejmě brzy vzroste, mateřská DB totiž nedávno koupila středoevropskou část dalšího nadnárodního dopravce Veolia Transport, kterou chce začlenit právě pod Arrivu. Veolia dnes v Česku jezdí na autobusových linkách v šesti krajích, provozuje také železniční dopravu na Železnici Desná.

Trasa vlaků Arriva:

- Kralupy nad Vltavou – Libčice nad Vltavou – Řež – Praha-Bubeneč – Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Libeň – Praha-Hostivař – Říčany – Čerčany – Benešov u Prahy a zpět

17. 06. 2013 Rádiový systém GSM-R v úseku Ostrava – st. hr. SR a Přerov – Česká Třebová byl spuštěn

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

Odborným seminářem dnes byla slavnostně ukončena další etapa realizace GSM-R na trati Ostrava – Opava, Dětmárovice – státní hranice se Slovenskem a spojku obou hlavních koridorů Přerov – Česká Třebová. Jedná se o úseky, které doplňují stávající železniční síť již pokrytou celoevropským digitálním rádiovým standardem GSM-R. V České republice je systémem GSM-R vybaven kompletní 1. a 2. národní železniční koridor. GSM-R je systém, který zvyšuje bezpečnost klíčových železničních tratí, a proto jeho zavádění podporuje Evropská unie. Stavba je v rámci Operačního programu Doprava na léta 2007 – 2013 financovaná z Fondu soudržnosti Evropské unie a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Míra spolufinancování EU může maximálně dosahovat 85 % ze způsobilých nákladů stavby. V maximální míře může příspěvek EU činit 434 454 165 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. „Síť GSM-R umožňuje železničním dopravcům komunikovat prostřednictvím jediné GSM-R vozidlové radiostanice v rámci celé Evropy. Realizace GSM-R je podmínkou pro budoucí nasazení Evropského vlakového zabezpečovače

systému ETCS L2, po jehož zprovoznění výrazně vzroste bezpečnost, přičemž současně umožní plně interoperabilní provoz vozidel vybavených tímto systémem,“ uvedl na odborném semináři o digitalizaci národních železničních koridorů Petr Šlegr, náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy. „Stát zaváděním celoevropského standardu GSM-R zvyšuje konkurenceschopnost dopravců i tuzemské železniční infrastruktury. Systém GSM-R je považován za jeden z nejuspěšnějších evropských projektů – postupně se stal z evropského standardu standardem celosvětovým,“ upozornil Ing. Karel Feix, generální ředitel firmy Kapsch, součásti mezinárodního holdingu, který je světovým lídrem v technologiích GSM-R s realizacemi například ve Francii, Německu, Slovensku, Rakousku, Anglii, Polsku, Španělsku či Itálii.

Předmětem stavby je výstavba potřebného přenosového systému, včetně vybudování potřebných optických cest. V jejím rámci se systém rovněž vybavuje novými aplikacemi a rozšíří se počet připojených dispečerských terminálů. Rádiová síť GSM-R rozšiřuje síť pozemních základnových stanic a s tím související systémové části sítě – řídicí a spojovací část sítě, včetně dohledového managementu. Dojde také k výstavbě připojovacího modulu (BSC) v Přerově, který bude sloužit pro připojení základnových stanic (BTS) v oblasti Moravy a zároveň bude sloužit jako záložní modul (BSC).

Další realizované projekty:

- Stavba GSM-R, Děčín – Všetaty – Kolín, termín realizace: 01/2012 – 10/2013

Další připravované projekty:

- Stavba GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, termín realizace: 12/2013 – 11/2015

- Stavba GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov), termín realizace: 01/2014 – 07/2015

Stavba v číslech

Zahájení stavby	7/2011
Ukončení stavby	3/2013
Celková délka tratí k pokrytí GSM-R	230 km
Základnové radiostanice BTS	39 ks
Doplnění stávající BTS	1 ks
Řídicí jednotka BSC	1 ks
Doplnění přenosových uzlů SDH	14 ks
Antény	80 ks
Diagnostický optický kabel	72 km
Přenosové uzly SDH	39 ks
Dispečerské terminály	32 ks

O systému GSM-R

Pro rozvoj aplikací potřebných pro moderní řízení provozu v železniční dopravě bylo nezbytné vyvinout a do tohoto prostředí implementovat rádiový systém, který poslouží k přenosu potřebných datových a hlasových informací mezi pevnou železniční infrastrukturou a mobilními vlakovými jednotkami. A právě pro toto specifické použití byl aplikován systém GSM-R. Spojení mezi vlakovou jednotkou a řízením provozu má řadu specifických požadavků, jako jsou prioritní volání, bezpečný datový kanál, přenos řídicích a zabezpečovacích údajů apod. Jde o komunikační systém mezi vlakem a pozemním řízením provozu, jehož podstatou není pouze samotná komunikace, ale její stoprocentní spolehlivost. Jedná se o bezpečnost, proto nesmí dojít k výpadku komunikace ani jejímu přerušení.

18. 06. 2013 Škoda Transportation získala průlomovou zakázku od Deutsche Bahn. Moderní vozy českého výrobce tak budou jezdit v Německu (109 E)

Zdroj: Škoda Transportation a.s. (<http://www.skoda.cz/cs/press-room/tiskove-zpravy/skoda-transportation-ziskala-prulomovou-zakazku-od-deutsche-bahn-moderni-vozy-ceskeho-vyrobcе-tak-budou-jezdit-v-nemecku/>)

Od konce roku 2016 budou vozy vyrobené českým výrobcem Škoda Transportation jezdit na bavorských tratích mezi městy Norimberk – Ingolstadt – Mnichov. Společnost Škoda Transportation tím získává jedinečnou referenci pro západní trhy. Německému operátorovi DB Regio dodá Škoda

Transportation 6 moderních vysokokapacitních dvoupodlažních souprav včetně 6 lokomotiv 109 E. Nedávno získala lokomotiva 109 E, jako druhá na světě, evropský certifikát TSI High Speed RST na 200 km/h. Celková hodnota zakázky přesahuje 2,6 miliardy korun.

Bavorská železniční společnost (Bayerische Eisenbahngesellschaft – BEG) vypsal v roce 2012 tendr na provozování nejdůležitější bavorské tratě Norimberk- Ingolstadt – Mnichov. Do soutěže na operátora se přihlásila také společnost DB Regio (dceřiná společnost Deutsche Bahn, národního německého a zároveň největšího evropského přepravce). Podmínkou soutěže bylo, že zájemce o provozování tratí musel spolu s nabídkou předložit i návrh moderních vysokokapacitních vozidel, která bude na trati využívat. Společnost DB Regio proto vypsal soutěž na vozidla pro rychlost 190 km/h, kterou Škoda Transportation vyhrála. DB Regio soutěž na provozování tratí Bavorské železniční společnosti s těmito vlaky vyhrála. Škoda Transportation tím získala historicky první zakázku na extrémně náročném německém trhu. „To, že se společnost DB Regio rozhodla pro nákup našich vozidel, jen potvrzuje jejich vysokou kvalitu, srovnatelnou s produkty špičkových zahraničních výrobců kolejových vozidel. Pro naši společnost je to průlomový kontrakt, Německo je totiž jedním z nejnáročnějších trhů na světě, a to hlavně z pohledu tvrdé domácí konkurence,“ říká Tomáš Krsek, předseda představenstva Škoda Transportation.

Pro DB Regio bude Škoda Transportation dodávat 6 šestivozových dvoupatrových souprav. Každá je složena z 1 řídicího vozu, 5 vložených vozů a lokomotivy řady 109 E. Tyto stroje budou vyrobeny pro konstrukční rychlost 200 km/h. Soupravy budou mít také tlakotěsné skříně, čímž se stabilizuje tlak uvnitř vozů při míjení kolejových vozidel na vysokorychlostních tratích, zejména pak v tunelech, a tím se výrazně zvýší komfort cestujících. Na vývoji a výrobě vozidel se bude podílet celá skupina Škoda Transportation. Dvoupatrové vozy budou vyrobeny v ostravské dceřiné společnosti Škoda Vagonka. Kompletní elektrovýzbroj bude dodávat plzeňská dceřiná společnost Škoda Electric. „Německý zákazník je velmi náročný, a přesně ví, co od výrobce požaduje. Pro DB Regio jsme nabídli dvoupatrové soupravy nové generace, které plně odpovídají západoevropským standardům. To, že budeme dodávat vozidla, pro extrémně kompetitivní německý trh, považujeme dnes za klíčovou referenci, potvrzující vysokých standard našich produktů. Zároveň nám tento kontrakt dává velkou šanci přivést v brzké době na koleje v Německu a jiných západoevropských zemích další česká vozidla,“ říká Zdeněk Majer, viceprezident pro obchod Škoda Transportation.

Technicky se bude jednat o špičkově vybavený a moderní výrobek. Zajímavostí je, že vozidla jsou konstrukčně připravena na rychlost 200 km/h, přičemž zákazník požadoval schválení pouze na rychlost do 190 km/h. Vlaky budou také vybaveny bezbariérovým nástupem ve výšce 760 mm, což byl jeden z důležitých požadavků Bavorské železniční společnosti. Budou plně klimatizovány a připojení na internet bude samozřejmostí. Ve druhé třídě bude mít vlak 679 míst a v první třídě 26 míst k sezení. Požadováno bylo také 82 sklápovacích sedadel, 2 místa pro cestující se sníženou pohyblivostí a multifunkční prostor až pro 37 jízdnicích kol. Každý z vlaků bude vybaven venkovním i vnitřním kamerovým systémem.

V poslední době uzavřela skupina Škoda Transportation několik významných exportních kontraktů. Nedávno podepsala kontrakt s čínskou firmou CSR Sifang Quingdao na poskytnutí licence k technologiím na výrobu nízkopodlažních tramvají typu ForCity (15T). V rámci kontraktu poskytne Škoda Transportation 10letou licenci na výrobu až 400 vozů. Celková hodnota zakázky může dosáhnout až 5 miliard korun. Dalším významným zahraničním kontraktem je dodávka 60 tramvají pro turecké město Konya v celkové hodnotě 2,6 miliardy korun. Nebo kontrakt s firmou General Electric na dodávku 660 kusů kompletních elektrických pohonů pro 110 lokomotiv určených pro kazašské státní dráhy v hodnotě jedné miliardy korun. V roce 2012 uzavřela Škoda Transportation zakázku na 31 tramvají pro maďarské město Miskolc v hodnotě 2 miliardy korun, nebo na trakční výzbroj pro 23 jednotek metra v čínském městě Su-čou za 500 milionů korun. Do Ruska bude skupina dodávat 9 jednotek metra pro Petrohrad.

18. 06. 2013 Oslava 110 let existence tratě Tábor – Bechyně nabídne jízdy moderními vlaky i historickými vozy (22. června 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17137/>)

V sobotu 22. června se uskuteční letošní největší akce Českých drah v Jihočeském kraji – oslava 110. výročí otevření tratě Tábor – Bechyně, první elektrifikované tratě v Rakousku-Uhersku. Návštěvníci oslav uvidí jak legendární Křižíkovu Elinku, tak vlajkovou loď Českých drah rychlovlak Pendolino. Připravený je bohatý kulturní program v Táboře včetně výstavy elektrických jednotek a lokomotiv, další doprovodné hudební a taneční akce připravila Bechyně a Malšice. V rámci oslav vypraví České dráhy v sobotu 22. června zvláštní vlak IC Pendolino František

Křižík. Spoj vyjíždí z Prahy hl.n. v 10:06 a zastaví ve stanicích Tábor a Veselí nad Lužnicí. Ve 12:40 přijede do Českých Budějovic, odkud ve 12:50 zamíří přes Veselí nad Lužnicí zpět do centra oslav, do Tábora, kam dorazí ve 13:59. Pro fotografy budou jistě zajímavá zastavení v některých železničních stanicích z důvodu křižování s pravidelnými vlaky. Je to v Chotovinách, Chotýčanech a Horusicích.

Hlavní program se uskuteční ve stanici Tábor, kam kromě IC Pendolino přijede také historický Křižíkův vůz EM 400 přezdívaný „Elinka“ ze stanice Bechyně. Oslavy začnou ve 14:15 projevy hostů a příchodem průvodu historických postav. Město Tábor připravilo kulturní program až do 18. hodiny, České dráhy nabídnou návštěvníkům akce například výstavu elektrických jednotek a elektrických lokomotiv, ale také Kinematovlak s promítáním filmů pro nejmenší diváky. Oslavy existence tratě se uskuteční také v Malšicích a v Bechyni. Připravené jsou jízdy zvláštních vlaků na trati „oslavenkyni“, tedy Tábor – Bechyně. Na trať se vydá v 15:00 zvláštní vlak „Bobina“ i historický Křižíkův vůz, který pojede jako protokolární vlak v 15:25 z Tábora do Bechyně. Pro cestující ve vlacích, ale i pro příchozí diváky, je připravený mimořádný zážitek – zastavení vlaku na Bechyňském mostě a možnost vstupu na most i shlédnutí tanečního vystoupení. Veškeré informace jsou k dispozici na www.cd.cz/bechynka.

Program ve stanici Tábor

- 11:30 – příjezd IC Pendolino "František Křižík" z Prahy
- 11:37 – odjezd IC Pendolino "František Křižík" z Prahy za doprovodu dudácké kapely "Duha"
- 13:00 – 13:45 – hraje skupina Swing Trio Avalon
- 13:59 – příjezd IC Pendolino "František Křižík" z Českých Budějovic (možná prohlídka Pendolina až do doby jeho odjezdu do Prahy)
- 14:15 – příjezd Křižíkovy "Elinky" z Bechyně
- 14:25 – zdravice, uvítací ceremoniál, příchod slavnostního průvodu
- 14:25 – 14:40 – příchod slavnostního průvodu
- 14:40 – zpěv "Hlaholu" – Spojených zpěvů Táborských
- 15:00 – odjezd vlaku taženého "Bobinou" do Bechyně (se zastavením na program v Malšicích a na Bechyňském mostě)
- 15:00 – 15:25 – hraje „Švejkband“
- 15:25 – odjezd Protokolárního vlaku taženého Křižíkovou "Elinkou" (se zastavením na program v Malšicích a na Bechyňském mostě)
- 15:30 – start hlavního programu města Tábora
- 18:00 – 19:00 – předpokládané ukončení akce
- 19:18 – odjezd vlaku IC Pendolino „František Křižík“ do Prahy
- 19:23 – příjezd vlaku taženého "Bobinou"
- 20:15 – příjezd vlaku taženého "Elinkou"

Výstava elektrických jednotek a elektrických lokomotiv v době 14:00 – 18:00

- 680 „Pendolino“
- 650 „RegioPanter“
- 242.247 „Plecháč“
- 362 „Eso“
- 380 – nejmodernější elektrická lokomotiva Škoda
- 363.5 „Eso“ v barvách společnosti ČD Cargo
- 230 „Laminátka“
- 218 „Žehlička“ – hybrid z „Lipenky“
- 124.601-6 – elektrická lokomotiva, česká rekordmanka (VÚŽ)
- měřicí vůz (VÚŽ)

Další program

- Výstavní vagon Václava Simbartla s historií železnice

- Kinematovlak s promítáním pro nejmenší diváky
- Elfíkovy hry – soutěže pro děti, maskot Elfík
- Modelové kolejiště p. Kohoutka s modely lokomotiv a vozů z „Bechyňky“ velikosti "0"
- Výstava o historii tratě Tábor – Bechyně

Program ve stanici Malšice

- 15:23 – příjezd Protokolárního vlaku taženého „Bobinou“
- 15:48 – příjezd vlaku taženého „Elinkou“
- 15:50 – 16:00 – slavnostní uvítání hostů starostkou Malšic
- 15:00 – 18:00 – Doprovodný program městyse Malšice
- 15:00 – 18:00 – Vystoupení artistů, hudebníků Swing Trio Avalon a mažorettek
- 16:25 – odjezd vlaku taženého „Bobinou“
- 17:00 – odjezd Protokolárního vlaku taženého „Elinkou“

V Galerii Malšice můžete shlédnout výstavu „Železnice v grafice“ – výběr ze sbírky Jiřího Hlinovského

Program ve stanici Bechyně

- 15:00 – 18:00 – Doprovodný program města Bechyně
- 15:00 – 18:00 – Vystoupení artistů a hudebníků
- 17:29 – 17:44 Výjimečné vystoupení na Bechyňském mostě „Duha“ při zastavení Protokolárního vlaku taženého Křížikovou "Elinkou" a vlaku taženého „Bobinou“
- 17:45 – příjezd protokolárního vlaku taženého „Elinkou“ do Bechyně
- 17:50 – odjezd vlaku taženého „Žehličkou“
- 18:26 – odjezd vlaku taženého „Bobinou“
- 19:16 – odjezd vlaku taženého „Elinkou“
- 19:38 – odjezd vlaku taženého „Žehličkou“
- 20:53 – odjezd posledního vlaku taženého „Bobinou“

Jízdní řád mimořádného vlaku IC Pendolino „František Křížík“ Praha – České Budějovice a zpět (22. června 2013)

tam (IC 11061) stanice		zpět (IC 11060)	
příj.	odj.	příj.	odj.
	10:06		20:43
	Praha hl. n.		
11:30	11:37	13:59	19:18
	Tábor		
12:02	12:04	13:32	13:34
	Veselí nad Lužnicí		
12:40			12:50
	České Budějovice		

IC Pendolino František Křížík odjíždí z Tábora po ukončení oslav, tedy v 19:18 a do Prahy hl.n. přijede ve 20:43. Ve vlaku platí běžný tarif Českých drah. Jízdenky lze zakoupit v kterékoli pokladně ČD do některé ze stanic na trase jízdy IC Pendolina František Křížík. Je však nutné mít zajištěnou rezervaci místa. Cena rezervace k jízdence ČD je 35 Kč a je možná jen do 2. vozové třídy.

Jízdné na trati Tábor – Bechyně

Běžné jízdné

Běžné jízdenky ČD platí ve všech vlacích kromě vlaků 38405 (odjezd z Bechyně ve 13:16), 38413 (odjezd z Bechyně v 19:13.), 38406 (odjezd ve 12:00 z Tábora), 38410 (odjezd z Tábora v 15:00) a 38412 (odjezd z Tábora v 15:25).

Zvláštní celodenní jízdné

Základní jízdné: 120 Kč (dospělá osoba)

Snížené jízdné: 60 Kč (děti od 6 do 15 let)

Rodinné jízdné: 260 Kč (2 dospělí a max. 2 děti do 18 let, nebo 3 děti do 15 let)

Rezervace

Rezervace jsou nutné na vlaky 38410 (odjezd z Tábora v 15:00), 38412 (odjezd z Tábora v 15:25) a 38405 (odjezd z Bechyně ve 13:16). Rezervaci si zájemci můžou zajistit telefonicky na čísle 725 802 257, případně na e-mailu jesetova@kcod.cd.cz, a to do 20. června 2013. Místenky jsou bezplatné a budou vydány při koupi zvláštního celodenního jízdného. Místenky se vydávají v ČD centru Tábor do 20. června 2013. Od 21. června do 22. června do 13:00 hodin budou ve volném výdeji v ČD centru v Táboře. Pak bude zajištěn pouze zbytkový výdej do naplnění kapacity vlaku u průvodčího příslušeného vlaku.

18. 06. 2013 Výpadky napětí dnes zkomplikovaly provoz vlaků před Prahou (Úvaly – Praha-Běchovice)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vypadky-napeti-dnes-zkomplikovaly-provoz-vlaku-pred-prahou/952637>)

Kvůli výpadkům na trakčním vedení se dnes zastavily před Prahou vlaky na koridoru spojujícím hlavní město s Moravou. Napětí vypadávalo mezi Úvaly a Běchovicemi, na vině byl prasklý izolátor. ČTK to dnes řekli mluvčí Český drah a Správy železniční a dopravní cesty Radka Pistoriusová a Jakub Ptačinský. Poruchu zaznamenali pracovníci železniční a dopravní cesty ve 12:40. Kolem 13:20 se podařilo zprovoznit jednu ze tří kolejí a o hodinu později už mohly vlaky jezdit po dvou kolejích. Nultá kolej zůstává kvůli práci techniků neprůjezdná, uvedl Ptačinský. Podle webu Český drah byl provoz regionálních vlaků v uvedeném místě zastaven, dálkové vlaky jezdily mezi Kolínem a Prahou odklonem přes Nymburk. Některé z vlaků přesto nabraly až hodinové zpoždění.

18. 06. 2013 Deutsche Bahn utíká z Řecka, za sebou nechává korupční aféru

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/deutsche-bahn-utika-z-recka-za-sebou-nechava-korupcni-afery-999343>)

Německý státní železniční dopravce Deutsche Bahn se stahuje z Řecka a dalších trhů s rozvinutým korupčním prostředím. Společnost se tak pokouší odstříhnout od rozsáhlé korupční aféry dceřiné firmy DB International, která jen v Řecku rozdala 315 tisíc eur na úplatcích. Kromě Řecka Deutsche Bahn opouští i Alžírsko, Libyi, Rwandu a Thajsko. Rozhodnutí následuje poté, co frankfurtské státní zastupitelství zveřejnilo, že Deutsche Bahn je zapletena hned do několika případů uplácení. Podle deníku Süddeutsche Zeitung uplácela DB International přinejmenším v uplynulém desetiletí hned v několika státech, aby získala zakázky na poradenství a plánování výstavby železničních projektů. V Řecku se uplácení týkalo stavby metra, které spojuje letiště s městem a přístavem ve městě Korinthos.

Deutsche Bahn přijala následky a „stahuje se z obchodů v mnoha zemích se známým vysokým korupčním rizikem,“ prohlásil člen představenstva Gerd Becht. „Rány jsou hluboké a nová začátek je nezbytný,“ dodal. Státní podnik se vyvázal z více než 30 zahraničních kontraktů. Na nový začátek už doplatilo několik „pochybných“ poradenských firem, se kterými Deutsche Bahn ukončila spolupráci. Zahraniční kanceláře DB International smí podle nových pravidel držet v hotovosti sumu v místní měně odpovídající nejvíce 500 eur a platby v hotovosti nad 100 eur jsou zakázané. Státní zastupitelství ve Frankfurtu obvinilo 37 lidí, většinou bývalých zaměstnanců DB International. Německá projekční firma Lahmeyer už svůj podíl na uplácení přiznala a zaplatila pokutu 600 tisíc eur. Zaměstnanec Lahmeyer, který se podílel na uplácení v Řecku, zaplatil pokutu 30 tisíc eur. Lahmeyer kvůli skandálu přestala podnikat v oblasti dopravy.

19. 06. 2013 Setkání rakousko-uherských parních lokomotiv v Lužné u Rakovníka (22. a 23. června 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17145/>)

Tuto sobotu a neděli 22. a 23. června pořádá Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka mezinárodní setkání parních lokomotiv vyrobených v době rakousko-uherské monarchie. Jedinečnými stroji na parní pohon se přijedou pochlubit i hosté z Rakouska, Polska a Slovenska. Návštěvníci se mohou dopravit do Lužné stylově parním vlakem, který bude odjíždět z pražského hlavního nádraží v sobotu v 8:35 a z Masarykova nádraží v neděli v 8:10. Milovníci historických vozidel se můžou těšit na lokomotivy 310.23 a 77.28 z Rakouska, polskou OI 12-7, slovenskou 422.0108 a domácí 354.7152,

434.1100, 310.072, 313.432 a 354.195. Připravené budou také prohlídky lokomotiv 300.619, 310. 076, 324.391 a M 124.001.

Program setkání rakousko-uherských parních lokomotiv

- muzeum bude tuto sobotu a neděli otevřeno od 9:00 do 18:00 hod. Za zvýšené vstupné mohou využít fotografové speciální fototerminy v sobotu a neděli mezi 8:00 a 9:00 a také v sobotu od 21:00 do 23:00.

- kavalkáda 3 parních vlaků – vždy mezi 12:30 a 13:30 hod. v úseku Lužná u R. – Řevničov, návrat všech vlaků společně, první vlak přepravuje cestující do Řevničova a zpět

- z Prahy budou vypraveny parní vlaky, v sobotu ho poveze lokomotiva 310.23 a v neděli 477.043

- po oba dny v 11:00 předvádění lokomotiv na točně

Jízdní řád parního vlaku Praha hl.n. – Lužná u Rakovníka a zpět (sobota 22. června 2013)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
08:35	Praha hl. n.	17:35
09:40	Hostivice	17:07
10:00	Kladno	16:47
10:37	Lužná u Rakovníka	16:00

Jízdní řád parního vlaku Praha Masarykovo n. – Lužná u Rakovníka a zpět (neděle 23. června 2013)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
08:10	Praha Masarykovo nádraží	16:35
08:53	Hostivice	16:06
09:19	Kladno	15:45
10:05	Lužná u Rakovníka	14:55

Jízdné v parním vlaku Praha – Lužná u Rakovníka (22. a 23. června 2013)

trasa	dospělí děti 6–15 let
z Prahy a Hostivice do Lužné u R. nebo naopak (jednosměrná)	120 Kč 60 Kč
z Kladna do Lužné u R. nebo naopak (jednosměrná)	80 Kč 40 Kč
jízdné ve vlaku v kavalkádě do Řevničova a zpět (bez ohledu na věk)	100 Kč

Jízdenky na parní vlak bude prodávat přímo vlakový personál.

Další akce v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka v roce 2013

- 13., 20. a 27. července: Kolečovka – společný projekt ČD a KHKD Praha
- 27. července: Parním vlakem do muzea k Berounce
- 3., 10., 17., 24. a 31. srpna: Kolečovka – společný projekt ČD a KHKD Praha
- 31. srpna: Parním vlakem Z muzea do muzea
- 14. a 15. září: Model – víkend a Setkání lokomotiv T 478.1 a 2 (749, 751)
- 12. a 13. října: Poslední parní víkend v Železničním muzeu ČD, setkání motorových vozů

Otevírací doba Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka v roce 2013

- 1. června – 31. srpna: úterý až neděle, svátky 9:30 – 17:00
- 1. září – 28. října: soboty, neděle a svátky 9:30 – 17:00

19. 06. 2013 EK vyšetřuje možné kartelové dohody v železniční dopravě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ek-vysetruje-mozne-kartelove-dohody-v-zeleznicni-doprave/953320>)

Evropská komise uskutečnila v několika členských zemích EU razie u firem zajišťujících nákladní železniční přepravu. Důvodem je podezření na kartelové dohody o cenách a rozdělení trhu. Komise

jména podniků neposkytla, uvedla pouze, že podezření se týká aktivit v jihovýchodní Evropě. Podle agentury APA se vyšetřování týká rakouské železniční společnosti ÖBB. "Můžeme potvrdit, že pracovníci Evropské komise v úterý navštívili divizi EXIF. S úřady plně spolupracujeme," uvedla firma. Dodala, že zatím nemůže poskytnout žádné další informace. Pokud komise dojde k závěru, že některá firma porušuje pravidla hospodářské soutěže, může ji potrestat pokutou až do deseti procent jejích globálních tržeb, připomíná agentura Reuters.

20. 06. 2013 Nákup railjetů se vzdaluje. Kvůli povodni a pádu vlády

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nakup-railjetu-se-vzdaluje-kvuli-povodni-a-padu-vlady-999910>)

Pro vedení Českých drah je posledních několik týdnů vrcholně smolných, a to nejen kvůli narušení provozu vlaků velkou vodou. Povodně a následná vládní krize zatím maří i ostře sledovaný záměr nákupu osmi rychlovlaků Railjet od Siemensu. Dnes to vypadá, že se dráhy budou muset bez této sady moderních vlaků obejít, i když po nich touží a mají pro ně využití. Háček spočívá ve schvalovací proceduře. Obří akvizici za více než dvě a půl miliardy korun musí schválit dozorčí rada a poté řídicí výbor společnosti. Ten měl jako poslední instance vydat verdikt už 6. června. Oba vrcholné orgány ovšem čekají na souhlas z porady ekonomických ministrů, takzvané pemky. Jenže právě toto klíčové zasedání už bylo kvůli zmíněným pohromám několikrát odloženo a podle informací deníku E15 není až do konce června plánováno. Šance na využití opce k nákupu vlaků přitom vyprší právě s koncem června. Ministři ale mají zjevně úplně jiné starosti. „Ano, opravdu je to problém. Stále se to odkládá a já nyní vůbec netuším, jak to dopadne,“ řekl deníku E15 posmutnělý generální ředitel drah Petr Žaluda, jinak známý zastánce nákupu railjetů. Jeho představenstvo už akvizici schválilo před několika týdny, to ale zatím nehraje žádnou roli. Řešení nepřinesla ani úterní schůzka Žaludy s ministrem dopravy Zbyňkem Stanjurou. Ten prý Žaludovi pouze potvrdil, že žádná „pemka“ není v plánu. Zbytečné tak zřejmě bude i zasedání dozorčí rady příští týden.

Ve vlekovci se kauze nákupu railjetů se tak Žaluda může cítit pouze jako poloviční vítěz. Dráhy mají smlouvu na patnáct vlaků Siemens Viaggio Comfort, což je oficiální název railjetů. Odeberou jich ale jen sedm, pro které našly od příštího roku uplatnění na tratích do Rakouska. Tyto soupravy se už vyrábějí. Dalších osm vlaků mělo jezdit do Bratislavy a Budapešti, podle informací deníku E15 už to měly dráhy smluvně sjednáno i s tamními národními dopravci. Akvizici ale provázejí další komplikace. Jak deníku E15 nedávno potvrdil náměstek ministra a předseda řídicího výboru drah Lukáš Hampl, nákup by byl možný až po schválení převodu nádražních budov na Správu železniční dopravní cesty. Díky tomu by dráhy mohly získat kolem šesti miliard korun. „Ano, ten imperativ tady je,“ uvedl Hampl. Podle něho nasazení railjetů „logiku má“. Převod nádraží už „pemka“ schválila, ovšem bez ministra financí Miroslava Kalouska. Ten se tak tímto výrokem necítí vázán. Dráhy si nákupem moderních railjetů chtějí vylepšit pozici na mezinárodních trasách. Staly se ale kvůli tomu i terčem silné kritiky, neboť vlaky kupují jako „unikátní příležitost“ bez otevřeného tendru.

20. 06. 2013 Rekonstrukce olomouckého nádraží nezačne, SŽDC musí znovu vybrat vítěze

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/231983-rekonstrukce-olomouckeho-nadrazi-nezacne-szdc-musi-znovu-vybrat-viteze/>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zrušil výsledek tendru, ve kterém Správa železniční dopravní cesty vybrala dodavatele na rekonstrukci olomouckého hlavního nádraží. Rozhodnutí potvrdil i předseda úřadu Petr Rafaj. Soutěž tak pokračuje a SŽDC musí nabídky znovu vyhodnotit. Podle antimonopolního úřadu měla správně vítězné konsorcium vyřadit. V soutěži na rekonstrukci hlavního nádraží v Olomouci si SŽDC vybrala nabídku sdružení společností Eurovia CS, Subterra a Elektrizace železnic Praha. V ní však ÚOHS našel několik vážných chyb, kvůli kterým ji měla SŽDC vyřadit. Nabídková cena sdružení nebyla podle úředníků uvedena ve správném tvaru požadovaném zadavatelem. "Zadavatel rovněž nedodržel zásadu transparentnosti, když při posouzení nabídek akceptoval opožděné upozornění tohoto uchazeče, že jeho skutečná nabídková cena je nižší, než byla cena čtená při otevírání obálek," doplnil Petr Rafaj. Železniční správa teď musí nabídky znovu posoudit a vybrat z nich nového vítěze. Průjezd olomouckým nádražím patří mezi poslední nerekonstruované úseky trati z Prahy do Ostravy. SŽDC připravila projekt na modernizaci kolejiště a nástupišť, nádraží také má dostat jedno ostrovní nástupiště navíc. Inovací projde zabezpečovací zařízení a informační systém. Bezpečnost cestujících a provozu bude nově hlídat kamerový systém.

20. 06. 2013 Brusel chce zlevnit poplatky za Eurotunnel, hrozí sankcemi

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/brusel-chce-zlevnit-poplatky-za-eurotunnel-hrozi-sankcemi-1000022>)

Evropská komise vyzvala Francii a Británii, aby snížily poplatky za využívání tunelu pod Lamanšským průlivem osobními a nákladními vlaky. Komise dnes uvedla, že země mají na splnění tohoto požadavku dva měsíce, jinak budou čelit právním krokům. Nepřiměřeně vysoké poplatky podle komise zdražují jízdenky pro cestující využívající vysokorychlostní železniční službu Eurostar spojující Londýn s Paříží a Bruselem. „Poplatky pro osobní i nákladní přepravu jsou mnohem vyšší, než je zapotřebí,“ uvedl jeden z představitelů EU. Přepravní kapacita tunelu pod Lamanšským průlivem je podle EU kvůli vysokým poplatkům využívána pouze ze 43 procent, píše agentura Reuters. Představitelé EU předpokládají, že objem nákladní železniční přepravy v tunelu by se mohl díky snížení poplatků zdvojnásobit. Poplatky by podle nich měly klesnout zhruba o polovinu. „Tunel není kvůli nadměrným poplatkům plně využíván,“ uvedl eurokomisař pro dopravu Siim Kallas. „V důsledku toho se více nákladu místo po železnici přepravuje kamiony,“ dodal.

Osobní železniční dopravu mezi Velkou Británií a Francií nyní provozuje pouze Eurostar, brzo by se k němu ale měla přidat Deutsche Bahn. Ta již získala potřebná povolení britských a francouzských úřadů. „Dvacet let po zahájení komerčních služeb úřady konečně otevřely tunel pod průlivem všem,“ uvedl generální ředitel Eurotunnelu Jacques Gounon. Německý státní dopravce chce Británii spojit s Německem a Nizozemskem, plánované železniční spojení mezi Londýnem a Frankfurtem se ale otevře až v roce 2016. Podle Gounona může počet cestujících stoupnout o tři až čtyři miliony ze současných deseti milionů ročně.

20. 06. 2013 Začala fungovat nová vlaková zastávka Třinec centrum

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacala-fungovat-nova-vlakova-zastavka-trinec-centrum/953627>)

Nová vlaková zastávka funguje ode dneška v Třinci na Frýdecku-Místecku. Jmenuje se Třinec centrum a nachází se nedaleko náměstí T. G. Masaryka v městské části Lyžbice. První vlak tam zastavil dnes přesně v 10:32. Zastávka je součástí velkého projektu výstavby třetího rychlostního koridoru a podjezdu Via Lyžbice. Její vybudování stálo 36 milionů korun, město se na tom podílí devíti miliony. "Kdyby se ji nepodařilo realizovat v tuto chvíli, nebylo by to možné dalších 20 i více let," uvedla třinecká starostka Věra Palkovská. Vlaková stanice Třinec se nachází vedle podniku Třinecké železářny. Podle mluvčí města Šárky Szlaurové bylo vybudování zastávky blíže centru dlouho přáním mnoha lidí, ale jevílo se jako nereálné. Nyní se ho podařilo splnit díky několikaletému úsilí třinecké radnice, která se na jejím zařazení do projektu koridoru dohodla se Správou železniční dopravní cesty a Českými drahami. Szlaurová uvedla, že nová zastávka nejen usnadní lidem cestování, ale zároveň by její snadná dostupnost v centru města mohla přimět cestující využívat vlak i jako ekologičtější způsob dopravy. "Doufejme, že se díky tomu uleví i životnímu prostředí. Existuje předpoklad, že se část cestujících přesune ze silnice na železnici. Vzhledem k tomu, že vymezení nízkoemisních zón není v našem městě reálné, železniční doprava spolu s cyklodopravou může sehrát důležitou roli," uvedla starostka.



Zároveň se zprovozněním zastávky dnes začal fungovat i provizorní průchod pod tratí. Ten výrazně pomůže obyvatelům města na druhé straně železnice, kterým odpadne zdoluhavé obcházení při cestě do centra nebo do nemocnice. Na podzim by pak měla být dokončena stavba podjezdu, který propojí i dopravu na obou stranách tratí.

20. 06. 2013 Praha dala zelenou přestavbě Masaryčky a zastávce na Výtoni

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/232085-praha-dala-zelenou-prestavbe-masarycky-a-zastavce-na-vytoni/>)

Pražské zastupitelstvo dnes schválilo roky projednávanou změnu, která umožní přestavbu Masarykova nádraží v centru Prahy. Změna umožní mimo jiné propojení ulic Pernerova a Na Florenci a počítá s vybudováním železničního muzea. Zachováno zůstane nádraží a objekt pošty u Hyberské ulice. Na nádraží bude rezerva pro napojení na rychlodráhu na letiště. Souhlas zastupitelů znamená, že bude v místě zrušena stavební uzávěra. Zastupitelé odsouhlasili i změnu územního plánu

železničního úseku mezi hlavním a smíchovským nádražím. V budoucnu to umožní případné zvýšení kapacity trati a vybudování nové zastávky Výtoň.

Se zachováním prostoru pro další dvě koleje podél ulice Na Florenci nesouhlasila Praha 1, která vlastní v lokalitě jeden z pozemků. Zastupitel Prahy 1 Filip Dvořák (ODS) na jednání výboru zastupitelstva už dříve řekl, že jde jen o "odstavnou plochu" pro vlaky v centru města. Koleje podle něj nejsou efektivně využívány. Dnes ale změna prošla hladce bez jakékoli diskuse. Podle dřívějšího vyjádření tehdejšího primátorského náměstka Tomáše Hudečka (TOP 09) je Masarykovo nádraží pro Prahu jedním z klíčových nádraží především kvůli napojení na trať z Kladna, která není spojena s hlavním nádražím. "Masarykovo nádraží si svůj vliv ponechá na dlouhou dobu, jeho význam by měl být spíše posílen," řekl Hudeček. Vlastníkem většiny pozemků na Masarykově nádraží jsou České dráhy (ČD). Přestavbu nádraží plánuje společnost Masaryk Station Development, v níž ČD vlastní asi 34 procent a většinu má investiční skupina Penta.

Nová zastávka na Výtoni

Mezi Vyšehradem a hlavním nádražím by měla mít trať větší kapacitu a měla by být zároveň tišší. Nová zastávka na Výtoni se má stát přestupním uzlem na tramvaje jezdící po nábřeží. Zároveň bude zastávka navázána na cyklotrasu A2, která vede po pravém břehu podél Vltavy. Původně město uvažovalo, že by vznikla zastávka u Ostrčilova náměstí v Nuslích, z toho ale sešlo. Proti zřízení zastávky se postavila zastupitelka a bývalá radní Aleksandra Udženija (ODS). "Je to zkapacitnění dopravy v Praze 2 na úkor obyvatel," řekla. Primátor Hudeček to ale odmítl. Podle jeho slov je to sice navýšení dopravy, ale té pro Pražany nejméně náročné. Město společně se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) zároveň musí v případě zvýšení kapacity trati vyřešit problém s historickým železničním mostem z Podskalí na Smíchov. Most je dvojkolejný a město potřebuje koleje tři. Pravděpodobně bude vedle něj postaven nový most.

21. 06. 2013 Moody's snížila rating Českých drah o jeden stupeň

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/moody-s-snizila-rating-ceskych-drah-o-jeden-stupen/954024>)

Mezinárodní ratingová agentura Moody's Investors Service snížila úvěrové hodnocení Českých drah o jeden stupeň na Baa2. Svůj krok v dnešním sdělení odůvodnila snížením ziskovosti divize nákladní přepravy a proti očekávání nižšími příjmy podniku z prodeje majetku. Nový rating má stabilní výhled a vztahuje se na dluh firmy v sumě 600 milionů eur (15,5 miliardy Kč) Za další významnou příčinu zhoršení ratingu označila Moody's to, že "společnost se nadále příliš opírá o krátkodobé financování, které ji vystavuje možným potížím v likviditě". Moody's nicméně uznává, že jako podnik stoprocentně vlastněný státem budou zřejmě České dráhy spíše schopny udržet si přístup na kapitálové trhy než soukromé firmy s podobným úvěrovým profilem.

Rating Českých drah podporuje podle Moody's její kvazimonopol na železniční přepravu v České republice, dále předvídatelné příjmy odvozené od desetileté smlouvy s vládou a kraji a také silná majetková základna podniku. Slabinami jsou naopak rizika spojená s tím, že investiční program ČD nebude mít požadované výsledky, dále slabá finanční likvidita firmy, nízký zisk nákladní divize a nečekaně slabé příjmy z probíhajícího prodeje majetku. Úvěrový rating je důležitý pro investory, jimž ukazuje, jaká je pravděpodobnost včasného splacení úvěru. Čím je rating vyšší, tím vnímají dlužníka věřitelé lépe a tím spíše bude moci hodnocený stát či podnik získat výhodnější úvěry.

21. 06. 2013 Železnice v posledních letech smazává náskok autobusové dopravy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznice-v-poslednich-letech-smazava-naskok-autobusove-dopravy/954045>)

Železnice v posledních letech maže náskok autobusů ve veřejné dopravě cestujících, přesto se v Česku autobusem přepraví dvojnásobek lidí než vlaky. Zdaleka největší počet cest ale Češi skutečně osobními auty, vyplývá z údajů ministerstva dopravy. Loni autobusem jelo 344 milionů lidí, nejméně za posledních pět let. Počet lidí cestujících po železnici třetím rokem stoupá a loni to bylo 172,8 milionu lidí, vyplývá ze statistik ministerstva. Přeprava osobními auty dosahuje zhruba dvou miliard cest za rok. Podle Miloslava Zítky ze Svazu cestujících ve veřejné dopravě není takto vysoký podíl individuální dopravy neobvyklý a nevybočuje z trendu okolních zemí s výjimkou Švýcarska. Jedním z důvodů, proč lidé v Česku nechtějí přesednout z aut do prostředků městské hromadné dopravy, je podle Zítky skutečnost, že dálniční poplatky jsou v ČR pro osobní auta relativně nízké. Lidem se tak podle něj jízda autem vyplatí zejména při pravidelných cestách.

Pokles cestujících zaznamenala i letecká doprava. Na mezinárodních a vnitrostátních linkách z ČR loni meziročně ubyl zhruba milion pasažérů na 11,8 milionu osob. To představuje meziroční pokles o 7,2 procenta. Úbytek zasáhl především vnitrostátní přepravu, které meziročně ubyla čtvrtina cestujících na zhruba 90.000 pasažérů. Výrazný propad se podle předběžných statistik ministerstva dopravy dotkl zejména tuzemských leteckých společností, kterým počty přepravených osob meziročně klesly o téměř čtvrtinu na 5,6 milionu. Týká se to zhruba dvacítky společností, které jsou registrovány v ČR. Jsou to například České aerolinie, Travel Service, Holidays Czech Airlines a řada společností zabývajících se přepravou menšími soukromými letadly, jako jsou ABS Jets nebo Grossmann Jet Service.

Počet cestujících v milionech podle jednotlivých druhů veřejné dopravy:

	2008	2009	2010	2011	2012*
železnice	177,4	165	164,8	167,9	172,8
autobusová	373,4	367,6	372,5	364,6	344,3
lodní	0,9	1,2	0,9	1,0	---
Letecká (ČR)	7,2	7,4	7,5	7,5	5,7
Výkony letišť	13,6	12,5	12,3	12,8	11,8

* předběžný údaj

21. 06. 2013 Rekonstrukce stanice Bylnice zlepšila parametry osobní dopravy (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila akci s názvem Rekonstrukce žst. Bylnice – I. stavba. Jejím cílem byla úprava podstatné části kolejiště železniční stanice Bylnice, která se nachází na tratích Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk a Bylnice – Horní Lideč. Tím se podařilo odstranit nepříznivý stav železničního svršku, zároveň se zlepšily jízdní parametry kolejí. Provedení rekonstrukce bylo nutné vzhledem k technickému stavu zařízení a současně ve vztahu k ostatním navrhovaným objektům stavby. Vycházelo z potřeb železničního dopravního provozu, kde je výrazně dominantní osobní doprava. Realizace stavby zajistila vyšší kvalitativní technické parametry trati. Během více než rok trvajících prací se v Bylnici zrekonstruovaly koleje č. 1, 2 a 4, současně se upravilo směrové napojení do kolejí č. 3 a 4a (nové číslování). Vybudováním nových nástupišť – poloostrovního a vnějšího – a zajištěním bezbariérového přístupu a instalací orientačního systému se dosáhlo zlepšení komfortu pro cestující. K jejich pohodlí přispívá také nový přístřešek a lavičky. Stavba dále zahrnovala výstavbu nové osvětlovací soustavy venkovních prostranství stanice a nástupišť, montáž elektrického ohřevu výhybek a rekonstrukce kabelových rozvodů a také odvodnění. V rámci stavby se provedla výměna stávajícího elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení novým elektronickým zařízením 3. kategorie se současným zrušením obsluhy na stavědlech. Postavila se nová technologická budova s dopravní kanceláří a sociálním zázemím pro obsluhu. Její součástí jsou rovněž čekárna a sociální zázemí pro cestující a pro prodej jízdenek. Většinu prostor budovy však zabírají technologie – sdělovací a zabezpečovací zařízení a silnoproudá technologie (trafostanice, rozvodna nízkého napětí, náhradní zdroj).

Stavba je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Maximální částka poskytnutá Evropskou unií činí 161 008 143 Kč, což je 84,38 % celkových způsobilých nákladů. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury, na realizaci podstatným způsobem přispěl také Zlínský kraj.

Název stavby	Rekonstrukce žst. Bylnice – I. stavba
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitel	Sdružení Vlára 2012, složené z firem SIGNALBAU, a.s. (vedoucí účastník) a TOMI-REMONTE, a.s.
Začátek stavby	2/2012
Ukončení stavby	6/2013
Celkové investiční náklady	214 164 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	184 000 000 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

23. 06. 2013 Drážní úřad ztížil ozdravení ČD Cargo, zrušil slevy za koleje

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drazni-urad-ztizil-ozdraveni-cd-cargo-zrusil-slevy-za-koleje/954582>)

Záchranu nákladního železničního dopravce ČD Cargo zkomplikoval Drážní úřad, který zrušil slevy z poplatku za použití kolejí pro jednotlivé vozové zásilky. Úřad potvrdil stížnost soukromé společnosti AWT, podle které razantní cenové úlevy z letošního března nebyly ohlášeny s ročním předstihem, jak vyžaduje zákon. ČTK to řekl ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým. Valnou většinu jednotlivých vozových zásilek v současnosti převází právě národní dopravce ČD Cargo. Vloni nákladní doprava prodělala téměř dvě miliardy korun a výrazně prohloubila ztrátu celé skupiny Českých drah na celkových 1,6 miliardy korun. O zvýšení slev z 15 na 50 procent s platností od 1. března rozhodl ministr dopravy Zbyněk Stanjura letos v únoru s tím, že omezení nákladů na železniční dopravu má udržet zhruba 30.000 tun zboží na železnici a zabránit jejich přesunu na korby kamionů. To by hrozilo, pokud by ČD Cargo muselo přepravu jednotlivých zásilek zrušit. Podle dopravce je totiž tento druh přeprav dlouhodobě ztrátový a kvůli hospodářské recesi a poklesu přeprav i v oblasti jednokomoditních ucelených vlaků není jak tuto ztrátu dorovnat.

Rozhodnutí Drážního úřadu, které platnost zavedených slev fakticky o rok odsouvá, může ještě zvrátit ministerstvo dopravy, které v řízení funguje jako odvolací orgán. V současnosti běží patnáctidenní lhůta, po kterou se mohou jednotliví účastníci odvolat, doplnil Kodým s tím, že do měsíce pak musí Drážní úřad případ postoupit k přezkoumání ministerstvu dopravy. Odvolání už v současnosti připravuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která v Česku železniční infrastrukturu spravuje. "Připravujeme s právníky odvolání protože s některými výroky nesouhlasíme, nebo na ně máme trochu jiný názor," řekl ČTK mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Podle správy železnic nejde o zdražování, ale o zlevňování, a tudíž o věc, která podmínky železničních dopravců zlepšuje. Nutnost dodržet roční lhůtu proto nevidí. Zlevnění poplatků za použití kolejí mělo dopravcům a zejména pak ČD Cargo podle odhadu SŽDC ušetřit 200 až 300 milionů korun, které zároveň měla ze svého rozpočtu pokrýt právě správa železnic. Podle ministra Stanjury měly slevy zároveň povzbudit soukromé společnosti, aby ve větší míře začaly jednotlivé zásilky vozit. Přeprava jednotlivých zásilek je v podstatě přeprava různého zboží v rámci jednotlivých vlaků. Nejde tedy například o ucelené vlaky převážející jeden druh zboží zejména uhlí, dřeva či jiného materiálu.

24. 06. 2013 Leo Express za půl roku provozu přepravil 400 000 lidí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-za-pul-roku-provozu-prepravil-400-000-lidi/954910>)

Černé vlaky soukromého dopravce Leo Express za půl roku převezly na trase mezi Prahou a Ostravskem 400 tisíc lidí. Od prosince loňského roku do letošního května se firmě obsazenost spojů zvyšuje. Zatímco v lednu jezdily její vlaky plné zhruba ze třetiny, v květnu dosahovala průměrná obsazenost 73 procent, informovala společnost. Konkurenční RegioJet patřící do skupiny Student Agency však za stejné období přepravil téměř dvojnásobek lidí. Státní České dráhy počet cestujících neuedly. "Spoje míváme vyprodané nejen v pátek, jako tomu bylo ještě před dvěma měsíci, ale i jindy – čtvrtky, soboty, neděle," uvedl majitel Leo Expressu Leoš Novotný. Podle něj by v červenci mohla firma převést pětiset tisíc cestujících.

Leo Express zahájil provoz loni 13. listopadu. Plného provozu osmi párů vlaků ale proti předpokládanému 9. prosinci dosáhl až v polovině letošního ledna. Konkurenční RegioJet podle mluvčího Pavla Hally od loňského prosince do konce května přepravil 747.000 cestujících. Soupravy RegioJetu, kterých mezi Prahou a Ostravskem jezdí v každém směru devět, v průměru disponují 235 sedadly. Jednotky Leo Expressu mají v ekonomické třídě 200 sedadel, 19 v byznys třídě a dalších šest v třídě prémium. Leo Express loni vykázal ztrátu 85,6 milionu korun, což připisuje obtížnému zahájení provozu. Očekává, že letos se ze ztráty vymaní.

25. 06. 2013 Jančura zadal výrobu vozů pro Hamburk (Praha – Hamburg)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancura-zadal-vyrobu-vozu-pro-hamburk-1001129>)

Železniční společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury začíná zhmotňovat své plány na obsazení linky Praha – Berlín – Hamburk. „Ano, mohu říci, že už jsme zadali výrobu vagonů,“ řekl

deníku E15 Jančura. Vozy vyrobí rumunská skupina Astra, celkem půjde o 73 vagonů, každý z nich bude stát zhruba milion eur. Celkové náklady se tedy budou blížit v přepočtu dvěma miliardám korun. Vše bude financovat leasingová společnost. Prototyp už by měl být podle informací deníku E15 na světě. Zajímavostí je, že nové vagony nebudou v typické žluté barvě, nýbrž ponесou červenobílý korporátní design Deutsche Bahn doplněný odkazy na spolupráci obou firem. Právě Deutsche Bahn si totiž loni vybrala Jančurovu společnost jako partnera pro dlouhodobou (pravděpodobně nejméně patnáctiletou) spolupráci na lince Praha – Hamburk. Překvapivě tehdy ze hry vypadly České dráhy, které linku historicky obsluhují a které považovaly prodloužení spolupráce téměř za samozřejmost.

Podle Jančury si celý německý projekt vyžádá investici tří miliard korun, o peníze se přitom postarají finanční ústavy. „Kdybychom neměli jako partnera Deutsche Bahn, tak nám banka nikdy nepůjčí. Pro ně je záruka v té spolupráci,“ uvedl Jančura. O jaké peněžní ústavy jde, není jasné. Je možné, že se RegioJet obrátil na stejné firmy, které financovaly jeho vstup na koleje před dvěma lety, tedy ING Leas a Société Générale Equipment Finance. Pokud jde o nové německé aktivity, je Jančura nezvykle skoupý na slovo, prý s ohledem na německou stranu. Neprozradil například, jaké lokomotivy jeho vlaky potáhnou. Musí přitom sehnat stroje schopné alespoň 200kilometrové rychlosti. Na ty zřejmě padne zbytek plánované investice. RegioJet by měl začít jezdit do Německa v prosinci 2014. Původní plány hovořily už o konci letošního roku, na žádost Deutsche Bahn ale na trati ještě rok vydrží České dráhy.

25. 06. 2013 Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora zahájena (slavnostní zahájení stavby)

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

Slavnostního zahájení se dnes dočkala modernizace železniční tratě mezi Táborem a Sudoměřicemi u Tábora. Tento v současné době jednokolejný úsek je součástí 4. tranzitního železničního koridoru, který směřuje z Děčína st. hranice přes Prahu, Benešov a Tábor do Českých Budějovic a do Horního Dvořiště st. hranice. Stavebně dosahuje délky 11,389 km.

Realizace stavby přinese zdvoukolejnění traťového úseku Tábor – Sudoměřice u Tábora, rekonstrukci stanice Chotoviny a přestavbu stanice Sudoměřice u Tábora na zastávku. Železniční stanice Chotoviny dozná změn především ve vztahu k cestujícím, bude doplněna o ostrovní a vnější nástupiště s mimoúrovňovými přístupy a s moderními přístřešky pro cestující. V nové zastávce Sudoměřice u Tábora se vybudují nová vnější nástupiště. Přístup na ně zajistí nový podchod pro cestující, schodiště a přístupové chodníky. Ke zkvalitnění služeb pro cestující přispěje i nový informační systém.

V úseku Chotoviny – Sudoměřice u Tábora bude z důvodu nevyhovujících směrových parametrů stávající trati vedená nová železniční trať po přeložce. Na ní je navrženo mimoúrovňové křížování s novou dálnicí D3 i se silnicí první třídy I/3. Úrovňové křížení zůstane zachováno pouze na silnicích nižší kategorie s nízkou četností silničního provozu v Čekanicích, Chotovinách a Sudoměřicích u Tábora, dále na polní cestě u Stoklasné Lhoty. Členitý terén na nové přeložce překoná železniční estakáda dlouhá 456 metrů a také nový dvoukolejný Sudoměřický tunele o délce 430 metrů. Jedná se o historicky první železniční tunel Jihočeského kraje.

Zdvoukolejnění současné jednokolejné trati přinese víc než dvojnásobné zvýšení kapacity a podstatné zkrácení cestování. „Po dokončení celého koridoru by tak měla trvat například cesta z Prahy do Tábora pouhých 63 minut. Až do Českých Budějovic se cestující z Prahy dostane za 92 minut,“ říká náměstek pro modernizaci dráhy Petr Šlegr ze Správy železniční dopravní cesty. Stavba neopomíjí ani bezpečnost železničního provozu.

Stanice Chotoviny i navazující traťové úseky budou vybaveny moderním zabezpečovacím zařízením, které eliminuje možnost lidského omylu, usnadňuje práci obsluhy a umožňuje úsporné a operativní řízení provozu z dispečerského stanoviště. „Od instalace nových elektronických zabezpečovacích zařízení vybavených signalizací s pozitivním bílým světlem si slibujeme zvýšení bezpečnosti silničního provozu na železničních přejezdech,“ dodává náměstek Petr Šlegr.

Zhotovitelem stavby na základě veřejné obchodní soutěže je společnost OHL ŽS, a.s., předpokládáný termín ukončení stavebního díla je 15. dubna 2016. Vysoutěžená cena stavebního díla činí 1 437 242 363 korun bez DPH. Stavba je navržena ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava podílem, a to až do 75,54 % způsobilých výdajů. Maximální schválený finanční příspěvek EU na tento projekt činí 1 882 033 936 Kč. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).

Základní údaje

Traťová rychlost

- pro klasické soupravy 90 až 160 km/h
- pro soupravy s naklápečími skříněmi 115 až 160 km/h

Zřízení koleje

- UIC 60 nová s bezpodkladnicovým upevněním 22 220 m
- S 49 užitá s tuhým upevněním 1 460 m

Zřízení výhybky

- UIC 60 nová na betonových pražcích 13 ks
- S 49 nová (přednostně užitá) 2 ks

Sanace železničního spodku – celkem v celé délce

Nástupiště ostrovní ve stanici Chotoviny – nové 1 x 90 m

Nástupiště vnější ve stanici Chotoviny – nové 1 x 90 m

Nástupiště vnější na zastávce Sudoměřice 2 x 90 m

Mosty, propustky a podchody:

- železniční mosty – nové 5 ks
- železniční mosty – přestavba 2 ks
- železniční mosty – zrušené 3 ks
- návěsní lávky 2 ks
- propustky nové 1 ks
- propustky přestavba 15 ks
- zdi 2 ks
- podchody 2 ks
- silniční most nový 1 ks
- silniční most rušený 1 ks
- tunel železniční nový 430 m

Traťové zabezpečovací zařízení

- Elektronický autoblok v celé délce

Rekonstrukce TV 28 km

Úspora pracovních sil 32 osob

Rozsah stavby

Nové staničení 83,470 – 94,859 322 km

Délka úseku 11,389 km

25. 06. 2013 Chystaná oprava viaduktu v centru Brna ovlivní provoz vlaků (od 13. 6. 2013 do 20. 9. 2013)

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

Správa železniční dopravní cesty zahájí v polovině července téměř měsíc trvající rekonstrukci viaduktu Křenová v centru Brna. Nutné práce si vyžádají úplné přerušení provozu na velmi frekventované spojnici mezi stanicemi Brno hl. n. a Brno-Židenice, kterou využívají jak dálkové, tak regionální vlakové spoje. Nejde však o jedinou akci, jež má především v období prázdnin vliv na provoz vlaků.

Oprava viaduktu Křenová (13. 7. – 11. 8. 2013)

Při této výluce ve stanici Brno hlavní nádraží se budou provádět práce na viaduktu Křenová a také na opravě železničního svršku vlastního severního zhlaví, situovaného na viaduktu. Přímo na něm

dojde k úplné obnově izolace proti vodě, odvodňovacího systému, dále se bude provádět sanace říms, nosné konstrukce a spodní stavby z důvodu degradace zdiva. Tu způsobila zatékající voda, která má při následném zamrznání v zimním období destruktivní účinky. Bez provedení těchto oprav by došlo k ohrožení železniční i silniční dopravy. V rámci rekonstrukce vlastního severního zhlaví dojde k odstranění stávajícího železničního svršku, včetně výhybek a výhybkových konstrukcí na viaduktu a v přilehlých oblastech. Bude zřízen nový železniční svršek, čtyři výhybky se osadí elektrickým ohřevem. Dále se použije 500 m nových kolejnic.

Kvůli dálkové osobní dopravě, která bude stanicí Brno hl. n. objíždět po nákladním průtahu, vzešel požadavek dopravce České dráhy na zastavování mezistátních vlaků ve stanici Brno dolní nádraží. Z tohoto důvodu zde bude zřízeno provizorní nástupiště o délce 200 m, které bude sloužit pouze po dobu výluky. Vznikne v místě koleje č. 3 a bude vybaveno přístřeškem. Cestující budou moc využít bezbariérový přístup a informační systém.

Oprava Velkého Prstického tunelu (13. 6. – 20. 9. 2013)

Práce navazují na provedenou sanaci v portálových částech v rámci předchozích staveb. Oprava tunelu má za úkol zabránit vnikání vody a následné tvorbě ledu a omezování prostorové průchodnosti. V nejhrošším úseku tunelu, v délce zhruba 76 m, neumožňují plošné průsaky přes kamenné ostění klenby a velmi špatný stav pískovcového zdiva ekonomičtější řešení než vestavbu nového ostění s mezilehlou izolací. Pomocí této izolace bude voda svedena do tunelové stoky, která byla vybudována během předchozí stavby. V ostatních úsecích tunelu budou vytvořeny nové svodnice a provede se spárování a injektáž ostění. Součástí stavby je i úprava odvodnění nad tunelem a přilehlým zářezem vpravo od koleje tak, aby nedocházelo k vsakování dešťových vod do oblasti svahu zářezu kolem již sanovaného sesuvu. Tato stavba zajistí další bezpečné provozování tunelu.

Opravy na trati Brno – Vyškov (13. 7. – 11. 8. 2013)

Tato výluka se časově kryje s výlukou severního zhlaví ve stanici Brno hl. n. Souvisí s opravou mostu na brněnském zhlaví stanice Vyškov. Rozsah oprav bude obdobný jako u viaduktu Křenová, provede se zde kompletní obnova izolace proti vodě a odvodňovacího systému. Stávající římsy, které se rozpadají, budou v celé délce nahrazeny novými. Současně se provede úplná nebo částečná obnova několika výhybek ve stanici Vyškov, výměna 3 km kolejnic v mezistaničním úseku Holubice – Rousínov, oprava koleje ve stanici Blažovice a likvidace vegetace, oprava polohy koleje a menší práce na dalších úsecích.

25. 06. 2013 Železniční výměna: miliardy do tratí bude hlídat manažer výrobce pražců

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/novy-namestek-pro-modernizaci-ceskych-drah-mojmir-nejezchleba-pbv-eko-doprava.aspx?c=A130625_133055_eko-doprava_suj)

Desítky miliard korun, které dává správce kolejí ročně do modernizace české železniční sítě, bude rozdělovat nový náměstek. Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář v úterý odvolal náměstka pro modernizaci Petra Šlegra a na jeho místo jmenoval Mojmíra Nejezchleba. Nejezchleb přichází z firmy ŽPSV, která patří pod jednu z největších stavebních firem v Česku OHL ŽS. Důvodem mají být problémy s čerpáním evropských peněz, to však odvolaný náměstek odmítá. "Potřebujeme zvýšit tlak na čerpání evropských peněz, a to si od nového náměstka slíbují," vysvětlil Kolář. O konci Šlegra se spekulovalo několik měsíců. Podle Koláře se soustředil na příliš mnoho projektů. Šlegr však chyby odmítá: jednak část projektů leží stále u antimonopolního úřadu, jednak Správa železniční dopravní cesty musí podle něj připravit projekty i na další roky pro Operační program Doprava 2.

Nejezchleb ve firmě spravující koleje působil několik let, například jako ředitel odboru strategie. Později přešel do společnosti ŽPSV, kde je místopředsedou představenstva. ŽPSV patří k největším výrobcům betonových pražců a protihlukových stěn v Česku, firma patří pod společnost OHL ŽS. Ta je jedním z největších dodavatelů Správy železniční dopravní cesty. Po roční pauze se tak vrací na správu kolejí praxe, kdy důležitý post vede člověk z firmy, která je přitom sama jejím významným dodavatelem. Před Šlegrem působil jako náměstek pro modernizaci Jiří Martínek, který přišel z firmy AŽD Praha. Ta je rovněž z velké části na zakázkách správce kolejí závislá.

Ministerstvo dopravy ke změně mlčí

Podle Nejezchleba je v Česku těžké sehnat někoho, kdo by měl odpovídající praxi a zkušenosti a neprošel by přitom i soukromou sférou. Ministerstvo dopravy, pod které Správa železniční dopravní cesty spadá, nechce personální změnu komentovat, jde prý o kompetenci generálního ředitele. Nejde o první personální propojení Správy železniční dopravní cesty a OHL ŽS. Už dříve přišel na správu

kolejí právě ze ŽPSV někdejší generální ředitel Jan Komárek. Ten se po svém odchodu v roce 2010 do OHL ŽS nakonec vrátil jako obchodně-technický ředitel, současně působí i v dozorčí radě ŽPSV. Na konec Šlegra tlačili i zástupci ministerstva dopravy. Ti mu vyčítají, že se až příliš věnuje přípravě vysokorychlostních tratí, které Česko zatím moc neplánuje. I kvůli tomu však už Česko začaly některé dálkové vlaky objíždět, protože je na české železnici stále maximální rychlost jen 160 kilometrů v hodině.

25. 06. 2013 Na Litoměřicku jel vlak na obsazenou kolej, zřejmě kvůli lidské chybě (Žalhostice)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/hrozici-srazka-vlaku-na-litomericku-d7q/usti-zpravy.aspx?c=A130625_181028_usti-zpravy_klu)

Bystrost strojvůdce zabránila srážce vlaků v Žalhosticích na Litoměřicku. Osobní vlak tam před čtvrtou odpoledne vjel na kolej, na které už stála jiná souprava. Zastavil asi 65 metrů před překážkou. "Jeden osobní vlak stál, druhý měl jet na jinou kolej. Když jeho strojvedoucí viděl, že jede na obsazenou kolej, použil rychlobrzdu. Nikdo se nezranil," popsal první poznatky vyšetřovatelů z místa mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Nehoda v úseku trati Lovosice – Litoměřice horní nádraží se dotkla podle výlukové stránky Českých drah osmi osobních vlaků, protože si vyžádala přerušení provozu. Dráhy zavedly náhradní dopravu. Vyšetřování nehody bude podle Drápala pokračovat. "Zatím to vypadá, že pravděpodobnou příčinou byla lidská chyba," konstatoval bez podrobností.

25. 06. 2013 Dozorčí rada ČD schválila nákup dalších Railjetů za 2,8 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dozorci-rada-cd-schvalila-nakup-dalsich-railjetu-za-2-8-mlrd-kc/955543>)

Dozorčí rada Českých drah schválila nákup dalších osmi souprav Railjet od německého výrobce Siemens za 110 milionů eur (2,8 miliardy Kč). ČTK to dnes řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík s tím, že nákup musí ještě ve středu schválit vláda. Sedm souprav za zhruba 2,5 miliardy korun, které mají být provozovány na lince z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce, dopravce objednal loni v létě. Nákup vlaků dlouhodobě kritizuje tuzemský výrobce kolejových vozidel Škoda Transportation. Vadí mu, že České dráhy na nákup vlaků nevypsaly výběrové řízení, ale využily nabídku odprodeje 16 přebytečných vozidel původně objednaných rakouskými drahami ÖBB.

Dráhy dosud tvrdily, že dohodnutá cena 200,5 milionu eur (zhruba pět miliard Kč.) za soupravy byla výjimečně výhodná a vypsání výběrového řízení bránil i omezený čas, po který nabídka platila. To loni potvrdil i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který nákup bez výběrového řízení posvětil. Jeho rozhodnutí ale zrušil krajský soud v Brně, podle kterého ÚOHS chyboval, když ve svém hodnocení srovnával cenu Railjetů jen s vlaky ICx od Siemensu a nařídil, aby tuto klíčovou otázku posoudil znovu. Proti rozhodnutí krajského soudu se ale odvolaly ČD, Siemens i ÚOHS k Nejvyššímu správnímu soudu.

Osm nových souprav má podle dřívějšího vyjádření dopravce sloužit pro provoz na mezinárodních linkách do Bratislavy a Budapešti. Soupravy Railjet jsou sedmivozové jednotky s řídicím vozem. Jejich kapacita je asi 400 míst a jsou určeny pro provoz rychlostí až 230 km/h. Škoda Transportation, která měla o zakázku zájem, chtěla Českým drahám nabídnout vozidlo vlastní výroby, které mělo být schopné jet 200kilometrovou rychlostí a mělo tuzemského dopravce údajně vyjít levněji než nabízené Railjety.

26. 06. 2013 Stavba „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“ zahájena (slavnostní zahájení stavby)

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

Dnes byla slavnostně zahájena modernizace dalšího úseku 4. tranzitního železničního koridoru, který směřuje z Děčína st. hranice přes Prahu, Benešov a Tábor do Českých Budějovic a do Horního Dvořiště st. hranice. Jedná se o úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí, celková délka stavby je 4,964 km. Modernizace trati přinese zdvoukolejnění současné jednokolejné trati, zdvojnásobí přepravní kapacitu a díky zvýšení rychlosti jízdy až na 160 km/h zkrátí jízdní doby vlaků. Součástí stavebního díla je také přestavba železniční stanice a železniční zastávky ve Veselí nad Lužnicí.

V úseku mezi zastávkou a stanicí ve Veselí nad Lužnicí je z důvodu omezujících směrových parametrů dnešní trati navržena přeložka v nové trase. Ta povede přes záplavové území řek Lužnice a Nežárky, proto bude v tomto úseku trať uložena na 3 až 5 metrů vysokém náspu s novým přemostěním obou řek, včetně slepého ramene. Na přeložce vznikne několik nových inundačních mostů pro zajištění odtokových poměrů v území. Křížení trati se silnicemi č. II/147 a III/00352 a místní komunikací u zastávky Veselí nad Lužnicí bude řešeno vybudováním nových silničních nadjezdů. Opuštěné těleso dráhy následně využije město Veselí nad Lužnicí jako cyklistickou stezku.

Železniční stanice Veselí nad Lužnicí projde výraznou změnou, kterou pozitivně ocení především cestující. Stanice bude doplněna o 2 nová zastřešená ostrovní nástupiště, další vnější nástupiště bude u výpravní budovy. Přístup cestujících bude zajištěn novým podchodem s výstupem k výpravní budově a do prostoru přednádraží. Pro osoby s omezenou schopností pohybu budou k dispozici samoobslužné výtahy. Samozřejmostí bude i nový informační systém. Zastávka Veselí nad Lužnicí se také změní k nepoznání. Po zrušení dnešního úrovněového přejezdu, zde budou vybudována nová vnější nástupiště. Přístup na ně zajistí nový podchod se schodišti a rampami. Nástupiště doplní přístřešky pro cestující.

Pro eliminaci hluku z provozu dráhy budou v části obytné zástavby vybudovány protihlukové stěny. Jejich materiálové a barevné řešení bude v maximální možné míře přizpůsobeno místním podmínkám. Stavba neopomíjí bezpečnost provozu vlaků ani zajištění spolehlivého provozu. Železniční stanice i navazující traťové úseky budou opatřeny moderním zabezpečovacím zařízením s elektronickými stavědly, které eliminuje možnost lidského omylu, usnadňuje práci obsluhy a umožňuje úsporné a operativní řízení provozu z dispečerského stanoviště. Z důvodu zdvoukolejnění traťového úseku s přeložkou a změny konfigurace kolejí železniční stanice se v celém rozsahu stavby zrekonstruuje trakční vedení. Technologická zařízení napájecí měřírny Veselí nad Lužnicí budou nahrazena za nová, vyhovující zesílenému provozu i ekologickým požadavkům.

Zhotovitelem stavby se na základě veřejné obchodní soutěže stala společnost EUROVIA CS, a.s., předpokládaný termín ukončení je 15. ledna 2016. Vysoutěžená cena stavebního díla činí 1 283 029 132 Kč bez DPH.

Základní údaje

Traťová rychlost

- pro klasické soupravy 100 až 160 km/h
- pro soupravy s naklápěcími skříněmi 100 až 160 km/h

Zřízení koleje

- UIC 60 nová s bezpodkladnicovým upevněním 10 682 m
- S 49 z užitého materiálu 4 620 m

Zřízení výhybky

- UIC 60 nová na betonových pražcích 24 ks
- S 49 nová / regenerovaná 18 ks

Sanace železničního spodku – celkem v celé délce

Nástupiště ostrovní ve stanici Veselí nad Lužnicí – nové 1 x 350 m, 1 x 240 m

Nástupiště vnější ve stanici Veselí nad Lužnicí – nové 1 x 350 m

Nástupiště vnější na zastávce Veselí nad Lužnicí – nové 2 x 220 m

Mosty, propustky a podchody:

- železniční mosty – nové 8 ks
 - z toho podchody 2 ks
- železniční mosty – rekonstruované 1 ks
- železniční propustky nové 1 ks
- železniční propustky rekonstruované 4 ks
- zdi zárubní 1 ks
- zdi opěrné 1 ks
- silniční přejezd dočasný 1 ks
- silniční mosty nové 5 ks

- silniční propustky nové	3 ks
Traťové zabezpečovací zařízení:	
- obousměrný elektronický autoblok	3,8 km
- obousměrné elektronické hradlo trať. úsek do Lomnice n/l a Doňova	17,6 km
Celková kubatura násypů	120 tisíc m ³
Rekonstrukce TV	22,5 km
Rozsah stavby – délka úseku	4,964 km

26. 06. 2013 České dráhy požádají o prodloužení opce na Railjety

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-pozadaji-o-prodlouzeni-opce-na-railjety/955888>)

České dráhy se nechtějí vzdát šance získat osm rychlovlaků Railjet (Viaggio Comfort) a požádají o prodloužení časově omezené opce na jejich nákup. ČTK to řekl mluvčí drah Radek Joklík. Nabídka, kterou chtějí ČD využít, trvá ovšem jen do konce června. Před skončením této lhůty se navíc nesejde ani vláda a není naplánována ani takzvaná rada ekonomických ministrů, které musí nákup vlaků za 110 milionů eur (2,8 miliardy korun) schválit. "Projekt je hodně daleko jak ekonomicky, tak strategicky a je škoda ho nezrealizovat," řekl ČTK Joklík s tím, že se dopravce pokusí dohodnout s výrobcem vlaků společností Siemens a rakouskými drahami (ÖBB), které v roce 2006 stroje objednaly v rámci zakázky na 67 souprav, později ale o posledních 16 vlaků ztratily zájem. Vlaky chce dopravce nasadit na trať z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Doplnit mají prvních sedm Railjetů, které dopravce u Siemensu objednal vloni za zhruba 2,5 miliardy korun a které mají od konce roku 2014 jezdit z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce.

Nákup vlaků začátkem týdne schválil řídicí výbor a dozorčí rada Českých drah. Podle náměstka ministra dopravy a zároveň předsedy řídicího výboru ČD Lukáše Hampla je ale souhlas s nákupem podmíněný tím, že pro ně budou mít České dráhy zajištění financování. Nejpravděpodobnější možnost, jak nákup vlaků zaplatit, je použití peněz z převodu nádraží a dalších nemovitostí z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), která spravuje koleje. Tuto transakci ale současný odstupující kabinet nedokázal dotáhnout do konce a může se tak stát, že nový kabinet bude mít na převod majetku odlišný názor, doplnil Hampl. Platnost nabídky se Českým drahám pravděpodobně podaří prodloužit. Zájem na jednání oznámila společnost Siemens prostřednictvím české divize. "Dalším krokem je, že se sejdeme s Českými drahami a budeme jednat o dalším prodloužení smlouvy," řekl ČTK mluvčí tuzemského Siemensu Pavel Kaidl.

Nákup vlaků dlouhodobě kritizuje tuzemský výrobce kolejových vozidel Škoda Transportation. Vadí mu, že České dráhy na nákup vlaků nevypsaly výběrové řízení, do kterého se chtěl sám přihlásit a nabídnout vlastní vozidla, která měla být údajně s Railjety srovnatelná a lacinější. Dráhy dosud tvrdily, že dohodnutá cena 200,5 milionu eur (zhruba pět miliard Kč za původně požadovaných 16 souprav) byla výjimečně výhodná a vypsání výběrového řízení bránil i omezený čas, po který nabídka platila. To loni potvrdil i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který nákup bez výběrového řízení posvětil. Jeho rozhodnutí ale zrušil Krajský soud v Brně, podle kterého ÚOHS chyboval, když ve svém hodnocení srovnával cenu Railjetů jen s vlaky ICx od Siemensu a nařídil, aby tuto klíčovou otázku posoudil znovu. Proti rozhodnutí krajského soudu se ale odvolaly ČD, Siemens i ÚOHS k Nejvyššímu správnímu soudu.

26. 06. 2013 Před přejezdy řidiče zastaví světelné závory, rozblíkájí se v silnici

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nove-vystrazne-znaceni-na-zeleznicnich-prejezdech-u-kamenice-nad-lipou-13t-/domaci.aspx?c=A130626_155305_jihlava-zpravy_mv)

Na dvou železničních přejezdech u Kamenice nad Lipou na Pelhřimovsku se objevilo nové značení, nad kterým žasnou i policisté. Chybí na nich sice závory, zato přímo v silnici jsou zabudovaná červená světla, která se rozsvítí, když přijíždí vlak. Novinku na své přejezdy namontovaly Jindřichohradecké místní dráhy. Už nějaký čas nový přejezd funguje v Nové Včelnici, minulý týden pak pracovníci dopravní společnosti upravili přejezd v Masarykově ulici v Kamenici nad Lipou. Práce obnášely nástřik vodorovného dopravního značení a zabudování diod do asfaltu. "Diodová



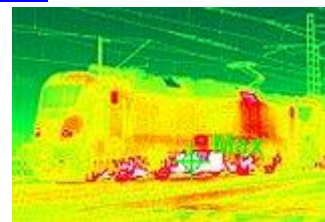
světla společně s klasickými výstražníky řidičům svým blikáním signalizují uzavření přejezdu. Řidič je takto lépe upozorněn, že přejezd je ve výstraze a blíží se vlak," uvedl mluvčí společnosti Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) Jiří Novák.

V Nové Včelnici už je systém v provozu, v Kamenici nad Lipou by měl začít fungovat do měsíce po nezbytných revizích a schválení. Neměl by s tím být ovšem žádný problém, projekt na tyto výstražné semaforey totiž vyhotovilo Centrum dopravního výzkumu. "Světelná zápora v Nové Včelnici byla pilotním projektem, jenž nám ukázal svou opodstatněnost," konstatoval člen předsednictva JHMD Jiří Pavel. "Výstraha signalizovaná optickou záporou je podle výzkumů vnímána řidiči daleko intenzivněji a častokrát dříve, než je tomu u klasických výstražníků," dodal. Policie tento systém dosud neznala. A novinka se jí velice líbí. "Vítáme cokoliv, co může přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na železničních přejezdech. Tato signalizace to splňuje," řekla policejní mluvčí pro Pelhřimovsko Monika Pátková. Přejezd v Kamenici nad Lipou bude podle Pavla teprve druhý v České republice takto upravený. "Chceme takto postupně vybavovat i další přejezdy," doplnil Pavel s tím, že by podobné označení prospělo i ostatním frekventovaným přejezdům nejen na jindřichohradecké úzkokolejce.

27. 06. 2013 Při testech zapálili novou lokomotivu. V Německu jezdila běžně 225 km/h (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/lokomotiva-skoda-109e-rady-380-ddb-tec-technika.aspx?c=A130522_213246_tec-technika_rja)

Ve čtvrtek proběhne na Hlavním nádraží v Praze křest lokomotivy řady 380, která nedávno získala jako druhá na světě evropský certifikát TSI. Schvalování nové lokomotivy tím definitivně končí. Nahlédli jsme do zákulisí homologace, při které stroj dokonce ostřelovali nebo zapálili. Požár, náraz v rychlosti 110 km/h do nákladního vozu s cisternou o váze 15 tun, ostřelování čelního skla kilogramovým hliníkovým projektilem o rychlosti 400 km/h. Tím vším a dalšími deseti tisíci zkouškami mučili novou lokomotivu Škoda 109E, aby splnila jako druhá na světě nové železniční normy TSI pro vysokorychlostní železniční vozidla.



Když plzeňská Škoda získala zakázku na vývoj a výrobu nové vysokorychlostní lokomotivy, tak její inženýři a technici vůbec netušili, že vůbec nejtěžším úkolem bude schvalování pro provoz na železniční infrastruktuře v šesti zemích EU. Nejnáročnější bylo testování v Německu. "Například po přidání několika textů v němčině do displejů pro strojvedoucí německý drážní úřad EBA vyžadoval rozsáhlé bezpečnostní analýzy a opakované testy s velkou časovou i finanční náročností," vysvětluje Michal Tobrman z tiskového oddělení Škody Transportation pověstnou náročnost EBA. Na druhou stranu plzeňská Škodovka si osvojila know-how, díky kterému již úspěšně prodává komponenty významným světovým železničním výrobcům, například společnosti Hyundai. Nadějný se zdá také průnik na západoevropské trhy. V jednání jsou dodávky na zhruba čtyřicet lokomotiv pro tři různé zákazníky.

Schvalování začíná v kanceláři

Celý proces schvalování je rozdělen do několika etap, které na sebe navazují. Na počátku výrobce musel předložit drážním autoritám v ČR, na Slovensku, v Německu, Rakousku, Maďarsku a Polsku značné množství dokumentace podle jejich požadavků. Pochopitelně je samozřejmostí, že "papíry" jsou v jazyce dané země. Dokumentace v šesti jazycích je rozsáhlá, řádově jde o tisíce stran dokumentů a výkresů. Pro vytvoření představy o složitosti lokomotivy - jen kabelů má lokomotiva kolem třiceti kilometrů a má více než deset tisíc elektrických spojů a spojení. Vše popisuje dokumentace.

Po kancelářích následovala řada zkoušek, začalo se v ČR

Většina testů se prováděla na železničním okruhu VUZ u Velimi, jehož technické parametry umožňují testování do rychlostí 200 km/h. Předtím proběhly testy komponentů a dílčích celků ve zkušebnách a laboratořích. Jedním z náročných testů před vyjetím na koleje byla zkouška požární bezpečnosti. Na lokomotivě jsou použity samozhášivé materiály. Test požární odolnosti proběhl na mezistěně lokomotivy mezi strojovnou a kabinou. Naměřený čas prohoření se porovnává s časem z výpočtů a simulací. Součástí zkoušky je i přezkoušení kouřových hlásičů protipožárního systému, které jsou rozmístěny na místech lokomotivy s vysokým rizikem požárů. Při testu řízeným "požárem" odolala stěna mezi kabinou a strojovnou po dobu celých patnácti minut.

Jen na okruhu u Velimi proběhly tisíce dalších zkoušek a měření. Například při typové zkoušce s názvem "Maximální provozní rychlost vlaku" technici ověřili, že lokomotiva má při maximální

provozní rychlosti dostatečné zbytkové zrychlení. Testovalo se ve dvoustovce se zátěží osobních vozů o hmotnosti 450 tun (např. souprava sestavená z jedenácti prázdných osobních vozů). Lokomotiva i tak prokázala schopnost zrychlovat. Organizačně nejnáročnější byly na okruhu zkoušky aerodynamiky a měření hluku. Bylo nutné sladit koordinaci práce mnoha firem a lidí nejen ze Škody Transportation, ale také z Českých drah, Výzkumného ústavu kolejových vozidel, Výzkumného ústavu železničního a Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu. V případě aerodynamiky se objednávaly směny i s ohledem na počasí, tedy podle předpovědi, aby nefoukal vítr a nepršelo. Běžné tak bylo čekání na úplné bezvětří. Zkušební technici Výzkumného ústavu kolejových vozidel navrhli jako nejvhodnější čas podvečer a brzké ranní hodiny. Výsledný tvar skříně lokomotivy 109E je po provedených zkouškách tedy optimalizován tak, aby minimalizoval vznik aerodynamického hluku a velikost čelního odporu i při vysokých rychlostech.

Musí odolat nárazu

Lokomotivy nebo vlakové jednotky musí v rámci simulací odolat čtyřem scénářům nárazu. První dva jsou nárazy vedené přes nárazníky při rychlosti 36 km/h se stejnou vlakovou soupravou a s nákladním vozem o váze 80 tun. Při extrémním nárazu v rychlosti 110 km/h do překážky typu nákladního vozu s cisternou o váze 15 tun zůstane kolem stroje nepoškozený a nedeformovaný prostor. V případě nárazu do lehčí nízké překážky (např. osobní automobil) musí lokomotiva obstát tak, aby došlo k minimálním škodám. Dalším z extrémních testů bylo ověření odolnosti bezpečnostního čelního skla. To je odolné proti průstřelu hliníkovým projektilem o hmotnosti jeden kilogram ze vzdálenosti 10 metrů při rychlosti 400 km/h. Díky zmíněné odolnosti je navíc možné lokomotivu relativně jednoduše opravit. Ve srovnání s testy v Německu však byly všechny tyto náročné zkoušky maličkostí. Při jízdně-technických zkouškách drážní autority ověřovaly bezpečnost jízdy z hlediska dynamického chování lokomotivy. Během měření se jezdilo rychlostmi vyššími než je maximální provozní rychlost 200 km/h. Na vysokorychlostních infrastruktuře se běžně dosahovalo rychlosti 225 km/h.

Homologace přišla Škodu Transportation na miliardu korun

K povolení k provozu bylo nutné získání certifikátu shody s technickou specifikací pro interoperabilitu evropského vysokorychlostního železničního systému pro subsystém kolejových vozidel (TSI High Speed RST z roku 2008). Vzhledem k tomu, že v zadání bylo, že lokomotiva má mít maximální rychlost 200 km/h, byla zařazena mezi vysokorychlostní stroje. Lokomotivě 109E se podařilo jako druhé na světě certifikát TSI High Speed RST z roku 2008 získat. Škoda Transportation zahájila schvalovací proces jednak u evropské notifikované osoby EBC a zároveň u německého drážního úřadu EBA. Přístupové zkoušky v současnosti jsou dokončeny v České republice, Rakousku a Polsku. V Německu, Slovensku a Maďarsku ještě probíhají buď konečná vyhodnocení, nebo poslední typové zkoušky. Ve všech těchto zemích bude lokomotiva schopna přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy. Stroj tak odpovídá specifickým podmínkám tratí a napájecím systémům se střídavým napětím 25 kV/50 Hz, nebo 15 kV/16,7 Hz, případně i se stejnosměrným napětím 3 kV.

Do samotného vývoje nejrychlejší a nejvýkonnější tuzemské lokomotivy investovala plzeňská Škoda doposud téměř miliardu korun. Při její výrobě používala ty nejmodernější materiály – například vláknové kompozity podobné těm, jaké slouží u vozů Formule 1 a výrazně zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a namáhání trati. Kolik lidí pracovalo na výrobě a schvalování v různých firmách a zkušebních úřadech, nikdo nepočítal. K dispozici jsou proto jen odhady. Na procesu homologace se podílely desítky až stovky lidí v různých zemích. Na samotném vývoji a na výrobě vozidla pracovaly stovky odborníků. Další desítky pracovníků vyráběly potřebné komponenty pro lokomotivu. Ve zkušebních laboratořích pracovaly na typových zkouškách desítky expertů a další odborníci se věnovali evropskému schvalování autorizované osoby a národnímu schvalování jednotlivých drážních úřadů.

Lokomotivou 109E navazuje Škoda Transportation na dlouholetou tradici výroby elektrických lokomotiv v Plzni. Počátek výroby moderních elektrických lokomotiv sahá až do roku 1928. Od té doby jich Škoda vyrobila více než 5 500. Škoda 109E je jednou z nejvýkonnějších lokomotiv na světě v kategorii čtyřnápravových lokomotiv. Maximální výkon lokomotivy je zhruba 7 200 kW, a to na všech napájecích systémech, pokud to napájecí síť dovoluje.

27. 06. 2013 Na trať mezi Horním Slavkovem a Krásným jezem se v pátek vrátí vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/po-obnovene-trati-z-horniho-slavkova-zacne-jezdit-vlak-p1h-/vary-zpravy.aspx?c=A130627_1945126_vary-zpravy_pl)

Do Horního Slavkova na Sokolovsku po dlouhých šestnácti letech přijede vlak. Na obnovené trati ho z hornoslavkovské stanice Kounice do Krásného Jezera slavnostně vypraví v pátek v 11 hodin. Zájemci se pak od 13 do 17 hodin mohou zdarma vozit v historických vagonech, které mezi zastávkami budou

pendlovat. Cestující dostanou i pamětní jízdenku. "Je to velký úspěch. Do Slavkova dorazí vlakem i Franz Josef s chotí. Císař totiž vydal dekret, díky němuž byla místní železnice v roce 1901 dostavěna. V pátek ji přijede zkontrolovat," řekla s nadsázkou starostka Jana Vildumetzová.

Šestikilometrový úsek do Krásného Jezu opravila na své náklady (20,4 milionu korun) státní Správa železniční a dopravní cesty. Rekonstrukce obnášela vysekání náletových dřevin, výměnu štěrkového podloží, pražců, kolejnic. Stát obnovil alespoň polovinu slavkovské trati (druhá část ze Slavkova opačným směrem do Lokte zůstává zavřená) po mnoha letech složitých jednání a přesvědčování pouze pod podmínkou, že ji bude využívat slavkovská strojírenská firma Legios. Ta vyrábí železniční cisterny a zatím je vozí ze Slavkova k montáži do svého závodu v Lounech rozebrané na kamionech po silnici. Legiosu se ale asi už letos nepodaří zprovoznit vlečku, která má napojit závod na opravenou železnici. Jedinou dopravu tak zatím na trati nečekaně obstarají osobní vlaky.

Od 5. července do 1. září budou do Krásného Jezu jezdit ve zkušebním provozu tři páry vlaků denně, ale pouze o víkendech. V Jezu se dá přestoupit na Karlovy Vary a Mariánské Lázně. Čekání na spoj by podle jízdního řádu nemělo být delší než deset minut. "Věřím, že železnici v letních měsících využijí naši občané i turisté. Byla šestnáct let zavřená, Slavkov je deváté největší město v kraji. Máme u nás řadu památek, zajímavá je například vyhlídková věž na kostele sv. Jiří nebo muzeum. Lidé mohou vyrazit vlakem třeba na pěkný výlet do Mariánských Lázní nebo Karlových Varů," pobízí Jana Vildumetzová. O hrazení ztrátové dopravy se napůl podělí město a kraj. Další osud osobní přepravy není zatím jasný. Podle Jany Vildumetzové by se vlaky mohly na trati znovu objevit s novým jízdním řádem na jaře příštího roku.

Historie železnice

- celková délka – 15,1 km
- začátek stavby – 12. 10. 1899
- pravidelná doprava od 7. 12. 1901
- šest stanic a pět zastávek pět velkých mostů a čtyři tunely
- horská železnice – nejnižší místo 394,4 m. n. m. (Loket), nejvyšší 610 m. n. m (Ležnice)
- Horní Slavkov získal napojení na Karlovy Vary i Mariánské Lázně
- konec provozu – 31. května 1997 kvůli havarijnímu stavu železničního svršku

27. 06. 2013 Škoda pojmenovala nejrychlejší lokomotivu po běžci Emilu Zátopkovi (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/lokomotiva-skoda-109e-se-bude-jmenovat-emil-zatopek-fv8-/eko-doprava.aspx?c=A130627_000804_eko-doprava_suj)

Škoda Transportation po více než sedmi letech vývoje a schvalování pokřtila svoji novou lokomotivu 109E. Stroj, který provázet i soudní spory o stamiliony korun, má Škodě pomoci k další expanzi na zahraniční trhy. Ponese jméno Emil Zátopek po legendárním českém běžci. Lokomotivu pokřtila na pražském hlavním nádraží Dana Zátopková. "Je pro nás obrovská čest, že můžeme pojmenovat naši novou lokomotivu právě po legendě nejen českého, ale i světového sportu. Emil Zátopek byl často ve světě přezdíván česká lokomotiva a my pevně věříme, že naše lokomotiva bude šířit mezinárodní povědomí o České republice podobně jako kdysi on," řekl generální ředitel Škody Transportation Josef Bernard. Pro Škodu je pojmenování lokomotivy po Zátopkovi symbolické nejen kvůli jeho rychlosti. Pro firmu křtem končí dlouhý maraton vývoje a schvalování, a právě na dlouhé tratě se Zátopek specializoval.

České dráhy si lokomotivu objednaly už v roce 2004, dráhy ji ale oficiálně přebírají až nyní. Důvodem byla změna norem, kvůli které museli škodováci vývojáři lokomotivu předělat. Několik let zabralo i schvalování, požadavkem drah bylo schválení od německého úřadu EBA. Mezi různými přezdívkami tuzemských lokomotiv je pojmenování po osobách spíše výjimkou, dosavadní elektrické lokomotivy z produkce Škody mají přezdívky jako banán nebo peršing. I když je lokomotiva 109E na kolejích v provozu už několik let, dosud se žádné jméno neuchytilo, jen někdy se označovala jako Messerschmitt. Škoda dlouho počítala s tím, že získá certifikát TSI High Speed RST jako první na světě, nakonec ji předběhl Siemens s lokomotivou Vectron. "Emil Zátopek je tak jedním z prvních strojů splňujících nejnovější požadavky a předpisy Evropské unie, a to především co se týká bezpečnosti provozu. Zároveň je lokomotiva schopna plynule přejet území s rozdílnými napájecími systémy," dodal Bernard.

Škoda si slibuje expanzi na západní trhy

Lokomotiva dosud jezdí v Česku, ze stejného stroje odvozený typ na maximální rychlost 160 kilometrů v hodině jezdí už na Slovensku. V Česku nese označení 380. Škoda nově minulý týden pronikla s lokomotivami i do Německa, dceřině firmě Deutsche Bahn jich dodá šest společně s dvoupatrovými vozy. Škoda se netají tím, že by s lokomotivou chtěla proniknout více na západoevropské trhy. "V jednání jsou ale i další dodávky na zhruba třicet lokomotiv pro další zahraniční zákazníky," podotkl Bernard. Škoda do vývoje dala dosud více než miliardu korun. Lokomotivu během testování provází i několik soudních sporů. Stroj například zabavili na několik týdnů při testování v Rakousku na popud společnosti Bombardier, s kterou původně Škoda měla lokomotivu vyvíjet. České dráhy jakožto největší zákazník se se Škodou soudí o penále za pozdní dodání, Škoda naopak žaluje ČD za pozdní platby. Spor skončil u rozhodčího soudu, který dosud nerozhodl. Podle kupní smlouvy měla Škoda první stroj dodat v prosinci roku 2008.

27. 06. 2013 Na severočeskou trať poškozenou povodní se vlaky nedostanou celý rok (Rynoltice – Křižany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/232852-na-severoceskou-trat-poskozenou-povodni-se-vlaky-nedostanou-cely-rok/>)

Vlaky z Liberce do České Lípy opět pojedou nejdříve před Vánoci. Správa železniční dopravní cesty zatím neví, jak dlouho potrvá oprava povodňových škod, České dráhy počítají s provozem náhradních autobusů až do konce platnosti letošního jízdního řádu v polovině prosince. Práce na trati zatím nemohly začít, protože nestabilní svah pod ní se stále hýbe. Většinu povodňových škod na železnici Správa železniční dopravní cesty rychle odstranila, ale několik tratí je poškozeno příliš těžce a opravy potrvají několik měsíců. Největší škody způsobily rozvodněné potoky na trati Liberec – Česká Lípa poblíž Rynoltic. Na 70 metrech voda podemlela traťový spodek, koleje tak visí ve vzduchu. Narušený svah je stále nestabilní a dále ujíždí. "Na místě jsou geologové, kteří posuzují situaci a měli by navrhnout řešení," řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.



Oprava zřejmě bude náročná, pravděpodobně bude nutné úsek znovu postavit a přidat opatření proti případným dalším sesuvům, například opěrnou zeď. Možná bude třeba poškozený úsek přemostit. Náklady na opravu budou v takovém případě v řádech desítek milionů korun, odhadl mluvčí Ptačinský. Jak dlouho vše potrvá, nedokázal odhadnout. Časový výhled však už učinily České dráhy, které v poškozeném úseku provozují regionální i dálkovou dopravu. Podle mluvčího drah Radka Joklíka budou náhradní autobusy jezdit nejméně do prosince. ČD zavádějí zvláštní jízdní řád, který zohlední provoz náhradní autobusové dopravy. "Z důvodu odlišné jízdní doby bude platit odlišný výlukový jízdní řád náhradní autobusové dopravy, cestující by tento fakt měli při plánování cest zohlednit," doporučila mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Autobusy jezdí místo osobních vlaků v úseku Křižany – Jablonné v Podještědí, rychlíky nahrazují v celém úseku z Liberce do Jablonného.

27. 06. 2013 Olympionici pohrozili plzeňské Škodě žalobou kvůli zneužití loga (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/plzenska-skoda-porusila-prava-na-olympijsky-symbol-fyg-eko-doprava.aspx?c=A130627_144646_eko-doprava_fih)

Nová lokomotiva plzeňské Škody při své první jízdě nešťastně "zajela" do revíru, ve kterém hájí svá práva Český olympijský výbor. Olympionici pohrozili výrobci lokomotiv žalobou kvůli logu s olympijskými kruhy, které zdobilo čelo nejnovějšího stroje. Škodovka už znak odstranila. Slavnostní představení nejrychlejší lokomotivy z dílny Škody Transportation po sedmi letech práce má trochu nepříjemnou tečku.



Přední výrobce vozidel hromadné dopravy nevědomky porušil zákon o ochraně olympijských symbolik. Nedal si pozor stejně jako Budvar v polovině minulého desetiletí v reklamě na pivo, tenkrát však spor skončil pokutou 2,5 milionu korun, kterou pivovaru nařídil soud. "Svolení k užití olympijské symboliky může dát pouze olympijský výbor," řekl iDNES.cz mluvčí Českého olympijského výboru Alexandr Kliment (ČOV). To se nestalo, proto olympionici vyzvali Škodu Transportation k okamžitému odstranění loga. "Nikomu nám tady nedošlo, že se to nemá. Logo jsme použili jen na lokomotivě pojmenované po Emilu Zátopkovi. Žádosti o odstranění jsme vyšli vstříc," reagovala mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

Škodovka by si ani nemohla užítí loga pro komerční účely zaplatit, svolení mají jen dlouhodobí partneři mezinárodního nebo národního olympijského výboru. Olympionici nechtěli, aby se tentokrát spor dostal do takového extrému jako v případě Budvaru. "Nejde nám o to, abychom se primárně finančně hojili na komerčních subjektech, ale musíme ochránit pět kruhů. Tohle bylo jasné zneužití," dodal Kliment.

27. 06. 2013 Zloději kovů plení dráhy, železničáři nestíhají opravovat škody

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/zeleznice-nema-dost-lidi-na-rychle-odstranovani-poruch-pgr-liberec-zpravy.aspx?c=A130627_152214_liberec-zpravy_ous)

Železničáři v Libereckém kraji nemají dost lidí na odstraňování poruch, které na přejezdech zavíní zloději kabelů. Nedávno zaútočili během pár hodin na dvou místech regionu. Správa železniční dopravní cesty opravila rychle pouze jednu poruchu, s druhou si poradila až třetí den. Mezi Libercem a Hrádkem nad Nisou odcizil před týdnem neznámý pachatel patnáct metrů kabelu ke kolovému čidlu. Na trati, kudy jezdí vlaky až do Drážďan, škodil po půlnoci a zavínil poruchu výstražného zařízení na železničním přejezdu. Oprava začala v šest ráno a skončila před polednem. "Ve stejný den po půlnoci ale někdo odcizil také metrový řídicí kabel na trati Liberec - Frýdlant," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Zloděj vyřadil v noci na sobotu semaforey na třech železničních přejezdech a znovu začaly fungovat až v pondělí. Vlaky projížděly přes přejezdy krokem a od časného rána až do noci vydávaly kvílivé zvuky, které vadily v okolí trati stovkám obyvatel. Před jedním z přejezdů navíc rostla tak vysoká tráva, že motoristé nebo cyklisté na vlaky takřka neviděli a řídili se do poslední chvíle jen sluchem.

Kvůli zlodějům nabíraly vlaky zpoždění

"V pondělí nabíraly vlaky zpoždění a cestující nestíhali autobusy, které na ně navazovaly," upozornil dopravní specialista a železničář Jindřich Berounský. Myslí si, že Správa železniční dopravní cesty měla výstražnou signalizaci na přejezdech uvést do provozu mnohem dříve. "Zloděj ukradl kabel, složený ze šedesáti čtyř žil. Každá z nich se musí znovu napojit," vysvětlil průtahy Illiaš. Podle něj je přezkoušení opraveného kabelu velice složité a vyžaduje si nasazení velkého počtu zaměstnanců. "Tak rozsáhlé opravy zabezpečovacích zařízení nelze během víkendu provést. Zvláště v případech, když se poruchy stanou souběžně," shrnul Illiaš.

28. 06. 2013 Dokončení rekonstrukce Střelenského tunelu přineslo pozitiva i pro cestující

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

Rekonstruovaný Střelenský tunel, opravené koleje a nová nástupiště v zastávce Střelná jsou konkrétním výsledkem stavebních prací, které probíhaly v uplynulých 18 měsících na trati 280 Hranice na Moravě – Střelná v těsné blízkosti slovenské hranice. Stavbu, na jejímž financování se výrazně podílela Evropská unie, dnes slavnostně ukončila Správa železniční dopravní cesty. Stavba zahrnovala nejen rekonstrukci první koleje od státní hranice se Slovenskem po stanici Horní Lideč, ale i Střelenského tunelu, včetně obou jeho kolejí, a také vybudování nových nástupišť v zastávce Střelná. Revitalizací kolejového svršku a spodku se zlepšily jízdní parametry; došlo ke zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h a zřízení bezстыkové koleje. Současně se provedla oprava mostů, propustků a zárubních zdí. Předmětem stavby byla rovněž výměna trakčního vedení a úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Zajímavostí bylo vybudování pevné jízdní dráhy v tunelu. Jde o konstrukci železničního svršku bez šterkového lože, jejímž hlavním nosným prvkem je armoovaná betonová deska, do které je vetknuto upevnění kolejnic. V Česku byla tato technologie použita teprve podruhé.

Zlepšení komfortu pro cestující v zastávce Střelná bylo dosaženo výstavbou nových nástupišť s nástupní hranou v normové výšce 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem. Obě nástupiště osadili stavbaři přístřešky z ocelových tenkostěnných profilů s protikorozní ochranou. Boční a zadní výplně nosné konstrukce jsou z masivního tvrdého dřeva, boční stěny jsou částečně proskleny. Každý přístřešek je vybaven dvěma svítidly v provedení „antivandal“, jednou kotvenou lavičkou a dvěma informačními panely. Rekonstrukcí prošly rovněž rozhlas pro cestující a osvětlení zastávky. Reprodukory jsou nyní instalovány na nové sklopné osvětlovací stožáry.

Rekonstrukcí tunelu se odstranil havarijný stav betonových konstrukcí zárubních zdí a příčných žeber a provedla se sanace tunelové trouby a rekonstrukce odvodnění. Součástí prací bylo například očištění zvětralých či poškozených částí ostění otryskáním tlakovou vodou a svedení vody ze zatékajících dilatačních spár svodnicemi do řezaných drážek. Dále se zde provedla těsnící injektáž

technologických trhlin v betonu, nástřik sanační vrstvy stříkaného betonu a osazení nových odvodňovacích žlabů z betonových prefabrikátů. Osvětlení tunelu je nyní zářivkovými svítidly ve venkovním provedení a s použitím „mrazuvzdorných“ trubíc. Svítidla jsou osazena ve výši 2,7 m a chráněna drátěnými kryty. Osvětlení se ovládá tlačítkovými ovladači umístěnými na začátku a na konci tunelu.

Stavba byla navržena ke spolufinancování z Fondu soudržnosti EU Operačního programu Doprava programového období 2007–2013. Celková míra podpory činí 82,08 % způsobilých výdajů. Zbývající část byla spolufinancována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 – 27,261 trati Horní Lideč – st. hr. SR
Objednatel	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	Moravia Consult Olomouc, a.s.
Zhotovitel	Subterra a.s.
Začátek stavby	9/2011
Ukončení stavby	6/2013
Celkové investiční náklady	669 025 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	305 671 774 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

28. 06. 2013 Chovanec o ČD Cargo: Je to tikající bomba v resortu dopravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/232985-chovanec-o-cd-cargo-je-to-tikajici-bomba-v-resortu-dopravy/>)

Stínový ministr dopravy Milan Chovanec (ČSSD) kritizoval na brífinku nečinnost ministerstva dopravy v otázce špatné situace ve společnosti ČD Cargo. Ztráta společnosti loni mnohonásobně narostla – z předloňských 34 milionů na zhruba 2 miliardy korun. Podle Chovance se situace zhoršuje, což může mít fatální dopad na České dráhy. "ČD Cargo je tikající bombou v resortu dopravy," řekl Chovanec. Stávající opatření – poskytnutí slevy za používání dopravní cesty – zrušil Drážní úřad. Návrhy byly ministerstvu dopravy před časem předloženy hned tři. První počítal se zapojením státu na ozdravení společnosti v hodnotě 5 miliard korun, propuštěno by v tom případě bylo několik stovek zaměstnanců. Druhá varianta počítala s pomocí státu ve výši 2,5 miliardy korun, o místo by přišlo nad 2 tisíce zaměstnanců. Třetí varianta pak byla bez účasti státu. "To by znamenalo odchod ze segmentu jednotlivých zásilek a propuštění až 5 tisíc zaměstnanců," konstatoval Chovanec.

Podle ČD Cargo hospodářská situace kritická není, v dlouhodobější perspektivě bude ale pro zachování firmy ve stávající velikosti nutný zásah státu. "Podle míry podpory přistoupí management společnosti k opatřením vedoucím k udržení pozitivního hospodářského výsledku," uvedl finanční ředitel a člen představenstva ČD Cargo Petr May. ČD Cargo je těsně propojeno s Českými drahami. Pokud se společnost dostane do neřešitelných problémů, dopady budou podle Chovance fatální. Třeba kusové zásilky provozuje ČD Cargo v ČR jako jediné. Ztrátu přitom tvoří 100 milionů korun měsíčně. "Pokud bychom od tohoto segmentu odešli, znamenalo by to 6 tisíc kamionů zejména na krajské komunikaci," podotkl Chovanec s tím, že tyto komunikace na to nejsou uzpůsobené.

ČD Cargo neumí čelit tlakům ze strany konkurence, míní Chovanec

K propadu tržeb má dál docházet i v segmentu ucelených vlaků. "Lze očekávat až minus půl miliardy korun," uvedl Chovanec. Klesají také marže společnosti, což je podle stínového ministra dopravy dáno špatnou obchodní politikou ČD Cargo i tlakem konkurence. Sporná je rovněž otázka prodeje lokomotiv do Polska. "Podle našich informací je to snad odloženo. Docházelo by k vytvoření konkurenta proti ČD Cargo na posilkém trhu," upozornil Chovanec s tím, že "zvláštní" je rovněž prodej lokomotiv a vagonů. "Společnost má desítky tisíc vagonů, které nevyužívá," dodal.

Řešením by byl podle Chovance program podpory, podobný modelu navrhovanému železničními odbory. Podle jejich výpočtů by státní investice ve výši pěti miliard korun národnímu dopravci zaručila udržení zaměstnanosti. Podle ministerstva dopravy by ala tato forma pomoci mohla představovat nedovolenou veřejnou podporu. Chce se proto podle mluvčího Martina Nováka vydat cestou podpory přepravy zboží po železnici jako celku, například snižováním poplatků za užití železniční dopravní cesty, zlepšováním kapacitního využití železnice i pro nákladní dopravu či podporou budování terminálů pro kombinovanou dopravu.

Právě slevy z poplatku za použití kolejí jsou jedinou podporou, kterou ministerstvo v rámci zachování jednotlivých vozových zásilek na železnici uplatnilo. Podle Drážního úřadu tím ale porušilo zákon, když slevy nevyhlásilo s ročním odkladem, ale s prakticky okamžitou účinností, a zavedení slev zrušil. Vyhnout se rozporům s evropským právem by se podle Chovance dalo tím, že budou státní peníze poskytovány všem dopravcům, kteří budou ochotni jednotlivé zásilky převážet. Podobný princip podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Radka Nekoly funguje například v sousedním Rakousku, kde rovněž tento druh přeprav provozují jako jediné rakouské dráhy, které jsou napřímo dotovány státem.

České dráhy (ČD) se loni propadly do ztráty 1,6 miliardy korun. Na výsledku hospodaření celé skupiny se podepsala hlavně dvoumiliardová ztráta dceřiné nákladní společnosti ČD Cargo. Přitom předloni hospodařily dráhy se ziskem ve výši 491 milionů. Šéf ČD Petr Žaluda řekl E15, že ČD Cargo ovlivnila krize, ale i mimořádný odpis 1,2 miliardy korun kvůli přecenění majetku při vzniku společnosti.

28. 06. 2013 Havířovské nádraží půjde nadobro k zemi. Ale až po debatách právníků

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/nadrazi-v-havirove-se-bude-bourat-dqk-ostrava-zpravy.aspx?c=A130628_155557_ostrava-zpravy_ama)

Pro jedny cenná nadčasová stavba, pro druhé nic víc než omšelost vhodná ke zbourání. Teď spory Havířovských rozřála odstupující ministryně kultury. Zdejší nádraží neustanovila památkou, jak žádali architekti i lidé v petici, a umožnila jeho přestavbu. Prohlásit to nádraží památkou, zmařila bych investici města a Českých drah. Takhle – zjednodušeně podáno – zdůvodnila ministryně Alena Hanáková, proč budově postavené v bruselském stylu zamítla památkovou ochranu. "Byla to jedna z možností, které mohly nastat, takže mě toto rozhodnutí moc nepřekvapilo," reagoval na verdikt architekt Adam Guzdek ze sdružení Důl architektury, které bojovalo za zachování architektonicky cenné nádražní haly a za její ustanovení památkou.



Když loni v květnu ministerstvo řeklo, že nádraží památkou nebude, byl to právě Důl architektury, který požádal o nové projednání věci. "Je velká škoda, že si zastupitelé města si neváží toho, co v Havířově mají. Cenných staveb tu není mnoho a nádražní hala si přes svou zchátralost z posledních let zachovává své hodnoty," míní Adam Guzdek. Zatímco kritici bourání z rozhodnutí ministryně nejásají, zástupci havířovského magistrátu a také Českých drah verdikt přijali kladně. "Rozhodnutí ministerstva vítáme. I v průběhu dosavadního přezkumného řízení jsme pokračovali ve všech přípravných pracích," řekla Kateřina Šubová, mluvčí Českých drah, které mají na starosti přestavbu nádražní haly. Zástupci drah předpokládají, že nejpozději na podzim vyberou zhotovitele stavby, pak podepíší smlouvu o přidělení dotace a na začátku roku začnou bourat a stavět. Přibližně stejný termín zmiňuje i Eva Wojnarová, mluvčí Havířova, v jehož režii má být obnoven prostor před nádražím. Vzniknout tam mají třeba nová parkovací místa či třeba stání pro autobusy. "Předpokládáme, že stavba by mohla začít zjara příštího roku," říká Eva Wojnarová s tím, že teď zástupci města plánují vybrat zhotovitele stavby a znovu rozjiždějí i proces nutný pro získání stavebního povolení. Celá přestavba nádraží i prostoru před ním by měla stát zhruba 160 milionů korun, značnou část peněz přitom přislíbila uhradit EU.

Situace ale není tak hladká, jak by se mohlo zdát. Dřív než začne demolice a stavba nové nádražní haly, musí vlastník zdejších budov, České dráhy, vyřešit jednu komplikaci. A to ne malou. Nemovitosti, nebo jejich část, totiž z nařízení vlády mají přejít do vlastnictví státu, tedy Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Zatím ale není jasné kdy. "V tuto chvíli v této věci probíhají právní jednání. Je nutné vyjasnit si, jaký bude postup v případě převodu majetku," nastiňuje situaci Kateřina Šubová. Jak uvádí mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák, materiál, v němž se uvažuje o možném převodu vybraných nemovitostí z Českých drah na SŽDC, teprve vzniká a kdy konkrétně by mohl být předložen vládě, teď není možné říct. "Primárně by mělo jít o převod nástupišť a k příchoďů k nim. Vedle toho se uvažuje i o převodu vybraných výpravních budov a budov s technickým zázemím. Mezi nimi může být i havířovské nádraží. Pokud by se tak stalo, předpokládá se veškeré finanční a právní vypořádání (mezi Českými drahami a SŽDC, pozn. red.)," zmiňuje Martin Novák.

Havířovské nádraží

Vzniklo v rozmezí let 1964 – 1969 podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou. Budova s proskleným průčelím navazuje na bruselský styl, který inovuje prvky tehdy nastupujícího brutalismu. Součástí jsou i umělecká díla jako mozaika či venkovní plastika. Dnes je nádraží zpustlé, ministryně kultury teď rozhodla, že se nestane kulturní památkou, jak žádali někteří odborníci a také část veřejnosti. České

dráhy a město chtějí značnou část nádraží zbourat, postavit novou menší nádražní budovu a opravit i prostor před ní.

29. 06. 2013 Na Kozí dráhu vyjíždí vlak, bude jezdit každý víkend až do konce prázdnin (Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/233060-na-kozi-drahu-vyjizdi-vlak-bude-jezdit-kazdy-vikend-az-do-konce-prazdnin/>)

Na Kozí dráhu z Děčína, která vede do Oldřichova u Duchcova, se vracejí pravidelné vlaky. Budou jezdit o všech prázdninových víkendech, kvůli špatnému stavu trati ale budou končit už v Telnici. Slavnostní jízdu prvního prázdninového vlaku doprovodí hudba a jiný program. Ačkoli na Kozí dráhu vyjel zvláštní vlak již na jaře, pravidelné víkendové vlaky po ní jezdily naposledy před třemi lety. Každodenní provoz na ní ustal již v roce 2007.

Slavnostní vlak vyjede z Děčína hlavního nádraží na Kozí dráhu v 8:48. "V 8:30 bude před vlakem slavnostně přestřížena páska a vlak vyrazí v 8:48 směrem na Jílové," přiblížila mluvčí města Markéta Lakomá. V Jílovém a Telnici vlak uvítá hudba. Ranní vlak budou odpoledne následovat tři další, které pojedou z Děčína ve 12:37, 14:37 a 17:34, mezitím ještě bude motorák zajíždět z Telnice do stanice Libouchec. Pro turisty mířící do Krušných hor bude v Telnici na ranní a druhý odpolední vlak navazovat autobus, který je doveze k dolní stanici lanovky na Komáří vížku.

Svézt se na Kozí dráze bude možné třikrát denně každý víkend až do konce prázdnin, vlaky budou i nadále končit v Telnici. "Zbylý úsek do Oldřichova u Duchcova je zatím nesjízdný, proto bude na vlaky od Telnice navazovat náhradní autobusová doprava pod lanovku na Komáří vížku," řekla mluvčí Lakomá. Děčín usiluje o to, aby stát Kozí dráhu naměsto bezúplatně převedl. Ten by ji v budoucnu předal sdružení obcí, které leží u trati. Podle primátora Františka Pelanta (ČSSD) by byl tento postup výhodný, město a později sdružení obcí by mohlo získat státní dotace na provoz a údržbu trati.

Kozí dráha

Trať označovaná v jízdním řádu číslem 132 vznikla v roce 1871 jako součást delší trati Děčín – Duchcov – Chomutov společnosti Duchcovsko-podmokelská dráha. Šlo o konkurenční podnik k tehdy již zavedené Ústecko-teplické železnici, který však už neuspěl. Zatímco trať z Ústí nad Labem přes Teplice a Most do Chomutova, která má i dnes status hlavní podkrušnohorské dráhy, žila bez větších problémů a její provozovatel patřil k nejúspěšnějším – postátnění se vyhybal až do 20. let minulého století, kdy stát převzal poslední soukromé trati – Duchcovsko-podmokelská dráha živořila. Stát ji vyvlastnil již v 80. letech 19. století v první vlně postátnění původně soukromých železnic. Většina trati během 20. století zanikla, úsek Děčín – Oldřichov u Duchcova však přežíval jako lokálka, kterou jezdili lidé do Krušných hor. Přes rozsáhlé protesty cestujících i obcí poukazujících například na slušnou obsazenost motoráků na Kozí dráze na ní přestal kraj objednávat dopravu koncem roku 2007. V její trase měl vzniknout přivaděč dálnice D8. Proti se však postavilo ministerstvo životního prostředí, do cesty kraji se postavila také armáda. Z Kozí dráhy se v roce 2008 stalo i volební téma a vítězství dosud opoziční ČSSD znamenalo její definitivní záchranu před úplným zrušením. Vlaky provozované v rámci základní dopravní obsluhy se na ni však už nevrátily.

30. 06. 2013 Efekt drahého benzínu končí. Vlakům i autobusům ubývají cestující

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/lidi-ve-verejne-doprave-ubyva-d20-/eko-doprava.aspx?c=A130628_210622_eko-doprava_suj)

Několik měsíců to vypadalo, že drahý benzin po letech poklesu vrátí lidi do veřejné hromadné dopravy. Statistiky za první čtvrtletí však ukazují, že veřejná doprava je po mírném nárůstu v minulém roce pro lidi méně atraktivnější než loni. Počty přepravených lidí ve vlacích, autobusech i městské hromadné dopravě za první čtvrtletí klesly. V autobusech i MHD o více než tři procenta, nejmenší pád zaznamenaly naopak vlaky s úbytkem 1,7 procenta. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský vysvětluje čísla za první čtvrtletí menším počtem dnů. "Loňský rok byl přestupný, byly i jinak rozložené svátky. Například velikonoční neděle připadla na první čtvrtletí, jedná se přitom o jeden z přepravně nejslabších dní uprostřed prodlouženého víkendu. Za prvních pět měsíců České dráhy vykázaly růst počtu pasažérů o 0,2 procenta.

Údaje o železnici však přesto vykazují jeden příznivý trend: roste počet osobokilometrů, tedy součin ujetých kilometrů a počtu přepravených cestujících. "To ukazuje, že lidé cestují vlakem častěji na větší

vzdálenosti. Růstu v dálkové dopravě pomáhá především konkurence na trase Praha – Ostrava, která zvyšuje kvalitu nabízených služeb a snižuje ceny jízdného," říká Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Podle něj ale na jiných trasách počty klesají nebo v lepším případě stagnují. "Největším problémem je neustálé osekávání jízdního řádu, které trvá již téměř dva roky. Rušením prvních ranních a posledních večerních spojů byl narušen systém komplexní dopravní obslužnosti, který byl v Česku za desetileté období před zahájením škrtnů vytvořen," dodal Vyka. Vlaky přitom čekají úbytky cestujících i dále: od prvního července ministerstvo dopravy ruší část rychlíků, na které ale navazovaly i některé regionální vlaky. "Další pokles cestujících lze čekat v příštím roce v regionech, které plánují od prosince masivní škrtnání vlaků v regionální dopravě," dodal Vyka.

I u autobusů ubyli cestující, ale stoupl přepravní výkon: nejde ale o nějaký odliv do dálkových autobusů, ale jen nárůst u nepravidelné dopravy, například u zájezdů. Pád postihl i městskou hromadnou dopravu, například cestujících v metru ubylo pět procent, v autobusech více než čtyři procenta. "Pokles cestujících jasným důkazem špatné dopravní politiky ve městech od Karlových Varů až po Ostravu. Za poslední rok byla ve většině měst provedena takzvaná optimalizace městské dopravy, která prakticky všude zhoršila dostupnost veřejné dopravy. Došlo k redukci spojů, prodlužování intervalů, některé linky změnilly svou trasu, některé byly zkráceny, jiné zcela zrušeny," dodal Vyka.

Jak lidé cestovali*

Dopravní prostředek	Počet pasažérů (tis. osob)	Meziroční změna (v %)
vlak	42 173	-1,7
autobus	89 612	-3,23
městská hromadná doprava	540 643	-3,19

Zdroj ministerstvo dopravy. * Údaje za 1. čtvrtletí 2013