

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2013

OBSAH

01. 10. 2013	ZA STARÝ MOTORÁK PLATÍ PRAHA VÍC, NEŽ JINDE STOJÍ MODERNÍ VLAKY (S34)	4
02. 10. 2013	INDICKÉ MĚSTO OTEVŘE NEJDELŠÍ NÁSTUPIŠTĚ SVĚTA, MÁ PŘES KILOMETR	4
02. 10. 2013	DRÁHY NA NÁKUPECH. Z RAKOUSKA CHTĚJÍ 80 OJETÝCH VAGONŮ (BMZ)...	5
02. 10. 2013	ŽELEZNICI PŘIBYLO CESTUJÍCÍCH, AUTOBUSY ALE JELO DVAKRÁT VÍC LIDÍ	5
02. 10. 2013	NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY ZA PRAHOU JSOU V JÍZDNÍM ŘÁDU, VE SKUTEČNOSTI NE (TRATĚ Č. 173 A 122)	5
02. 10. 2013	ÚZKOKOLEJKA OPĚT VEDE AŽ K DOLŮM NA HŘEBČI, PROJELA JI PARNÍ LOKOMOTIVA (MPD)	6
03. 10. 2013	BRNO MÁ ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ NA NOVÉ NÁDRAŽÍ – POTŘETÍ A NAPOSLED?	7
04. 10. 2013	TAURUSY ČESKÝCH DRAH MOŽNÁ ANI NEVYJEDOU. ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZPOCHYBNIL JEJICH PRONÁJEM	7
04. 10. 2013	ZAČALA STAVBA ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU MEZI VESELÍM A SOBĚSLAVÍ ...	8
04. 10. 2013	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI ŠEVĚTÍN – VESELÍ NAD LUŽNICÍ, 1. ČÁST, ÚSEK ŠEVĚTÍN – HORUSICE.....	8
04. 10. 2013	KRALOVICE BUDOU BEZ VLAKŮ – I KDYŽ NEJEZDÍ PRÁZDNÉ (ČISTÁ – KRALOVICE).....	9
05. 10. 2013	RUSKO SE VE VELKÉM PUSTILO DO MODERNIZACE SIBIŘSKÝCH MAGISTRÁL	10
06. 10. 2013	DO VELKÝCH KARLOVIC POJEDOU VLAKY RYCHLEJI A POHODLNĚJI.....	10
07. 10. 2013	PĚT NÁSTUPIŠŤ, KLIDNÝ PRŮJEZD – REKONSTRUKCE OLOMOUCKÉHO NÁDRAŽÍ ZAČÍNÁ	11
07. 10. 2013	MILIARDA ZRYCHLÍ TRATĚ MEZI ZNOJMEM A BŘECLAVÍ, SPOJENÍ DO BRNA NEZLEPŠÍ.....	11
07. 10. 2013	VLAKY DO HORNÍHO SLAVKOVA POJEDOU I PŘÍŠTÍ ROK, ZASE JEN O VÍKENDECH.....	12
08. 10. 2013	SEŠIKOVANÉ ODBORY NA DRÁZE POŽADUJÍ VÝRAZNÝ RŮST MEZD	13
09. 10. 2013	DO ROKU 2020 CHCE MÍT SŽDC ZMODERNIZOVANÉ TRANZITNÍ KORIDORY .	13
09. 10. 2013	ČESKÝ LEGIOS DODÁ VAGONY DO ITÁLIE A NĚMECKA. ZA 400 MILIONŮ	14
09. 10. 2013	KUŘIMSKÉ SKÁKÁNÍ PŘES KOLEJE BUDE MÍT ALTERNATIVU: PODCHOD KONEČNĚ VZNIKNE	14
10. 10. 2013	VLAKŮ MEZI PRAHOU A OSTRAVOU UBUDE. PENDOLINO SE VRÁTÍ POD TŘI HODINY	14
10. 10. 2013	ŽOS ZVOLEN V BRNĚ PŘEDSTAVILY TŘETÍ GENERACI MODERNIZACE VOZU 810.....	15
11. 10. 2013	ČD CHTĚJÍ DO VLAKŮ INVESTOVAT PŘES 40 MILIARD KORUN	16
11. 10. 2013	KONTROLY ODHALILY U VLAKŮ NEFUNKČNÍ BRZDY ČI OPOTŘEBOVANÁ KOLA.....	16
11. 10. 2013	TAJNÝ ZÁTAH NA ŽELEZNICI: TUNY KRADENÝCH KOVŮ A DESÍTKY ZADRŽENÝCH	16
11. 10. 2013	HROZÍ ŽELEZNIČÁŘŮM VYHAZOV? EVROPSKÁ UNIE CHYSTÁ ZMĚNY	18
13. 10. 2013	ODBORY: VÝROKY ŽÁKA O SITUACI V CARGU MOHOU ZPŮSOBIT AŽ MILIARDOVÉ ŠKODY.....	19

14. 10. 2013	ČERVENÉ VLAKY Z LIBERCE ODJEDOU, NAHRADÍ JE ZELENO-BÍLÉ (DRESDEN HBF – LIBEREC)	19
14. 10. 2013	ČÁST ZRUŠENÝCH RYCHLÍKŮ SE V PROSINCI VRÁTÍ, DRÁHY NAŠLY ÚSPORY	20
14. 10. 2013	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY REKONSTRUKCE ŽST. OLOMOUC.....	20
15. 10. 2013	ODBORÁŘI Z DRAH BLOKUJÍ TENDRY NA TRATĚ	21
15. 10. 2013	PO NÁSTUPIŠTÍCH ČEKÁ OPRAVA I BUDOVU ČESKOBUDĚJOVICKÉHO NÁDRAŽÍ	22
15. 10. 2013	VLAKY Z LIBERCE DO ČESKÉ LÍPY POJEDOU PO OBNOVENÉ TRATI NEJPOZDĚJI V KVĚTNU.....	22
16. 10. 2013	VLÁDA ODPUSTILA SPRÁVĚ ŽELEZNIC ČÁST DLUHU VE VÝŠI 2,45 MLD. KČ	23
16. 10. 2013	LEGENDÁRNÍ LOKOMOTIVA „BARDOTKA“ KONČÍ (OD 15. PROSINCE 2013) .	23
17. 10. 2013	ZLODĚJI SE VRHLI NA ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ, OCHROMUJÍ PRAŽSKÉ TRATI	24
17. 10. 2013	ŠÉF SPRÁVY ŽELEZNIC: DRÁHA NA LETIŠTĚ VZNIKNE DO ROKU 2020	24
17. 10. 2013	ČD PODAJÍ ROZKLAD PROTI ZRUŠENÍ SMLOUVY NA LOKOMOTIVY TAURUS	24
18. 10. 2013	OPRAVA STOLETÉ STŘECHY HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ VYJDE NA PŮL MILIARDY (PRAHA HL. N.).....	25
18. 10. 2013	PO DRÁŽNÍM SPOJENÍ ČÍNA – POLSKO UŽ PUTUJE PRVNÍ ZBOŽÍ	25
18. 10. 2013	VARNSDORF OTEVÍRÁ STARONOVOU ZASTÁVKU – STARÉ NÁDRAŽÍ	26
18. 10. 2013	REKONSTRUKCE TRATI BĚCHOVICE – ÚVALY UŽ NEMÁ PROBLÉM U ÚOHS	26
18. 10. 2013	DRÁHY CHTĚJÍ RUŠIT PRŮVODČÍ, OBCE SE BOUŘÍ (DOUDLEBY NAD ORLICÍ – ROKYTNICE V ORLICKÝCH HORÁCH)	26
20. 10. 2013	U ZNOJEMSKÉ NEMOCNICE VZNIKNE NOVÁ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA.....	27
21. 10. 2013	REGIOJET OMEZÍ OD LISTOPADU PŘEPRAVU CESTUJÍCÍCH NA VOZÍKU (OD 1. LISTOPADU 2013).....	27
21. 10. 2013	BARIÉRA Z BETONU A KOVU PONIČILA VLAK. MOHL VYKOLEJIT, ŘÍKAJÍ POLICISTÉ (CHLUMČANY U DOBŘAN)	28
22. 10. 2013	KRAJE ZAPLATÍ ZA VLAKY O 130 MILIONŮ VÍCE, NĚKTERÉ SPOJE ČEKÁ KONEC	28
22. 10. 2013	„BAVORSKÉ PENDOLINO“ MÍŘÍ DO ČESKA. ARRIVA S NÍM BUDE JEZDIT DO KRALUP (ŘADA 610 DB).....	29
23. 10. 2013	NOVÝ ZÁKON O DRAHÁCH JE U LEDU.....	29
23. 10. 2013	TRATĚ UPROSTŘED ČESKA OŽIJÍ, VLAKY NA NĚ OPĚT VYJEDOU V BŘEZNU (TRATĚ Č. 262, 271).....	30
23. 10. 2013	TEMELÍNSKÁ TRAŤ MŮŽE SKONČIT BEZ VLAKŮ, KRAJ SE JEŠTĚ ROZHODUJE (TRAŤ Č. 192).....	30
24. 10. 2013	O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE DESÍTKY NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ ČD (27. ŘÍJNA 2013).....	31
25. 10. 2013	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY OPTIMALIZACE TRATI ZBIROH – ROKYCANY	31
25. 10. 2013	ČD CARGO CHYSTÁ DALŠÍ PROPOUŠTĚNÍ, FIRMU DRŽÍ ROZPRODEJ MAJETKU.....	32
29. 10. 2013	ČESKÉ DRÁHY ZRUŠÍ OD PROSINCE SVOJI JEDINOU AUTOBUSOVOU LINKU (HRANICE NA MORAVĚ – FRÝDEK-MÍSTEK).....	33
29. 10. 2013	V ISTANBULU SE OTEVŘEL PODMOŘSKÝ ŽELEZNIČNÍ TUNEL	33
30. 10. 2013	OSTRAVA MÁ ŽELEZNIČNÍ MUZEUM, PRVNÍ VÝSTAVU VĚNUJE BÁŇSKÉ DRÁZE.....	34

30. 10. 2013	EXPRESU DO PRAHY NA OLOMOUCKU HOŘELY BRZDY, EVAKUovalo SE TŘICET LIDÍ (EX 590).....	35
30. 10. 2013	NĚMECKÉ DRÁHY V ČESKU DÁL EXPANDUJÍ, KUPUJÍ AUTOBUSOVÉ ABELLIO	35
30. 10. 2013	SPRÁVA ŽELEZNIC SCHVÁLILA PRODEJ DALŠÍCH TŘÍ NEVYUŽÍVANÝCH TRATÍ	36
30. 10. 2013	AKTIVISTÉ ZNOVU NAPADLI ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ NA NÁDRAŽÍ V BRNĚ.....	36
31. 10. 2013	ZA PLZNÍ ZAČALA TŘÍLETÁ STAVBA TRATI DO ROKYCAN ZA 4 MILIARDY KČ (ROKYCANY – PLZEŇ)	37
31. 10. 2013	MILIARDOVÁ ZAKÁZKA PRO VIAMONT KONEČNĚ ZRYCHLÍ VLAKY NA KORIDORU U ÚVAL (PRAHA-BĚCHOVICE – ÚVALY).....	37
31. 10. 2013	FANTOVA KAVÁRNA NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V PRAZE BUDE OPRAVENA DO VÁNOC	38

01. 10. 2013 Za starý motorák platí Praha víc, než jinde stojí moderní vlaky (S34)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stary-motorovy-vlak-z-prahy-do-cakovic-drahy-dotace-fhk-eko-doprava.aspx?c=A131001_1983213_eko-doprava_fih)

Pražskou dopravu čeká po týdnu od spuštění nedotované soukromé vlakové linky z Prahy do Kralup další premiéra. Na trať mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi se vydá nový dopravce, společnost KŽC Doprava. Jízda starými motoráky vyjde Prahu draž, než kolik jinde stojí provoz některých moderních souprav s klimatizací. Firma, která se zabývá hlavně provozem historických vozidel, na trať vyrazí s motorovým vozem řady 810, který zná široká cestující veřejnost hlavně z lokálek a který pomalu ze železnice mizí. Praha mu bez jakékoliv soutěže bude doplácet zhruba tolik, kolik stojí některé kraje provoz moderních nízkopodlažních větších jednotek.



Vlaky budou vyjíždět každým směrem vždy dvacet minut po celé hodině a doplní současnou nabídku spojů Českých drah. Ve vlaku bude platit tarif Pražské integrované dopravy, cestující budou muset ukázat jízdenku strojvedoucímu. Stejně motorové vozy jezdí například na trati přes Pražský Semmering. Mluvčí Ropidu Filip Drápal uvedl, že nákladová cena bude 84,26 koruny za každý ujetý kilometr. Ropid ale počítá, že ve skutečnosti bude cena nižší, protože se poníží o tržby z jízdenek. "Odborný odhad doplatku z veřejného rozpočtu je zhruba 76 korun za vlakokilometr," dodal Drápal. Podle něj dopravce původně požadoval 105 korun, takovou cenu ještě Ropid uváděl na dotaz k výši doplatku minulý týden. Dopravce se sloganem Poctivá železniční nostalgie ještě včera nevěděl, za kolik bude jezdit. "Ropid se mnou o ceně jedná a vyjednává, jednání nejsou ukončena a dosud nevím, za kolik budu jezdit," řekl jednatel KŽC Doprava Bohumil Augusta. Podle Dráपालa došlo ke snížení ceny díky intenzivnímu vyjednávání. Jízda starými motoráky vyjde Prahu draž, než kolik stojí provoz některých nízkopodlažních souprav jinde.

Cena není přemrštěná, hájí se ROPID

Například Liberecký kraj doplácí společnosti Vogtlandbahn za provoz na trati z Liberce do Žitavy 73 korun za kilometr. Dopravce přitom nasazuje moderní nízkopodlažní a klimatizované jednotky Siemens Desiro, které se pohodlností nedají s motorovými vozy zmíněné řady srovnávat. Srovnávat cenu nechce ale ani Ropid. "V případě Liberce se jedná o dlouhodobou smlouvu a je logické, že při garanci dlouhodobého provozu se bavím o úplně jiných cenách i vozidlech," řekl Drápal. Augusta o lince do Čakovic mluví několik let, nakonec se mu podařilo přesvědčit pražského radního Jiřího Pařízka. Linka S34 už jezdila několik dní během povodní. "Jedná se o testovací provoz. Během povodní se linka osvědčila, ukázalo se, že si umí získat své cestující a rádi bychom ji otestovali i v běžném, nepovodňovém provozu," dodal Drápal. Slibuje, že v případě, že zájem cestujících bude dostatečný, ROPID na dopravce vypíše soutěž. "Otevírání trhu a konkurence na železnici jsou i pro cestující rozhodně prospěšné," dodal. O začlenění do pražské integrované dopravy usilovala s vlaky Praha – Kralupy i Arriva, ale neúspěšně. "Bez spoluúčasti Středočeského kraje by takový koncept neměl smysl," vysvětlil Drápal. Arriva se přitom zajímala i o spojení do Čakovic. "Při osobním jednání na Ropidu jsme o tom hovořili vícekrát, stále dokola nám však tvrdili, že na to nemají peníze," řekl jednatel Arriva vlaky Jaroslav Richter.

02. 10. 2013 Indické město otevře nejdelší nástupiště světa, má přes kilometr

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/indicke-mesto-otevre-nejdelisi-nastupiste-sveta-ma-pres-kilometr/990632>)

Nejdelší železniční nástupiště světa bude od příštího pondělí v severoindickém městě Gorakhpur. Místní úřady otevřou perón dlouhý 1 355 metrů. Podle listu The Times of India si jeho zprovoznění vyžádala velká frekvence a délka indických vlaků. Dosud nejdelší nástupiště zapsané v Guinnessově knize rekordů má 1 072 metrů. Úřady v sedmisetitisícovém městě státu Uttarpradéš se rozhodly prodloužit kilometr dlouhý perón, neboť prý nezáleželo na komplikacích pojmout všechny vlaky. Indické soupravy, jezdící mnohdy na vzdálenosti několika tisíc kilometrů, jsou proslulé délkou mnoha set metrů, z čehož často plyne velký chaos při nástupu. Podle šéfa gorakhpurské železniční stanice bude od příštího týdne nástupiště schopno pojmout zároveň dvě soupravy o 26 vagoních. To podle něj výrazně usnadní odbavení cestujících a provoz na nádraží. Guinnessova kniha rekordů dosud registruje jako nejdelší vlakové nástupiště světa to ve městě Kharagpur v indickém státě Bangla, které však měří "pouhých" 1 072 metrů. Na druhém místě je o pět metrů kratší nástupiště jedné ze stanic metra v americkém Chicagu. Za nejdelší evropské nástupiště je se 791 metry považován perón nádraží v britském městě Folkestone, odkud vyjíždějí vlaky do tunelu pod kanálem La Manche.

02. 10. 2013 Dráhy na nákupech. Z Rakouska chtějí 80 ojetých vagonů (Bmz)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-dalsi-ojete-vozy-z-rakouska-fcy-/eko-doprava.aspx?c=A131001_215336_eko-doprava_suj)

České dráhy stojí před velkým nákupem osobních vagonů, které mohou výrazně zlepšit komfort cestování zejména na některých rychlíkových spojích. Od rakouských státních drah ÖBB chtějí koupit zhruba devadesát vagonů, které sousední dopravce používá dosud na dálkové spoje. Vyjednávání o nákupu nových vozů začal ještě management Petra Žaludy, od té doby dohadování o koupi výrazně pokročilo a blíží se ke svému závěru. "Mělo by jít o velmi kvalitní vozy," řekl k jednání mluvčí drah Radek Joklík. Cenu očekávané transakce však nevedl. Šéf drah Dalibor Zelený v odborářském zpravodaji Obzor mluví už jako o hotové věci. Konkrétní typy vagonů však nevedl. "V první fázi určitě půjdeme cestou rekonstrukce rakouských vozů pro dálkovou a regionální rychlíkovou dopravu," uvedl Zelený. Podle informací MF DNES se smlouva na prvních šest vozů řady Bmz podepíše příští týden.

ÖBB se postupně svých vozů na dálkové spoje zbavují kvůli nákupu nových jednotek railjet od společnosti Siemens, které staré vozy nahrazují. V Česku se už starší vlaky rakouských drah objevují pravidelně: první várku ojetých vagonů nakoupil ještě před Českými drahami konkurenční RegioJet. Na dráhy pak zbyla druhá várka horších vagonů, které dnes nasazují na některé rychlíky. Třetí prodej by však měl jít podle dosavadních informací do rukou drah. S velkou pravděpodobností tak půjde například o rakouské vozy, kterými dnes jezdí cestující ve vlacích EuroCity mezi Prahou a Vídní. Dá se proto očekávat, že řada z nich nebude potřebovat zásadní úpravy a půjdou rovnou do provozu. Nákup ojetých vozů zapadá do strategie nového vedení. To už nechce kvůli nedostatku financí a velké zadluženosti nakupovat nové vozy, ale modernizovat raději starší.

02. 10. 2013 Železnici přibylo cestujících, autobusy ale jelo dvakrát víc lidí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznici-pribylo-cestujících-autobusy-ale-jelo-dvakrat-vic-lidi/990670>)

Osobní železniční doprava po loňském rekordním roce pokračuje v mírném růstu. V pololetí se počet osob přepravených vlakem zvýšil o zhruba 900.000, což je meziroční nárůst o jedno procento. Méně naopak cestovali lidé autobusovou dopravou, avšak její přepravní výkony jsou proti železnici dvojnásobné. Vyplývá to z předběžných informací, které zveřejnilo ministerstvo dopravy. V pololetí autobusy přepravily přes 175 milionů cestujících, z toho více než dvě třetiny na dotovaných linkách. Vlakem jelo 88 milionů lidí. Údaje nezahrnují autobusy městské hromadné dopravy, která má vlastní statistiku a je tradičním rekordmanem v počtu přepravených osob. Vozidla MHD v pololetí přepravila v českých městech zhruba miliardu lidí. "Podobný vývoj jsme předpokládali už vloni. Rostoucí kvalita železniční dopravy přitahuje nové zákazníky. Bohužel se bojíme toho, co udělají zásahy do jízdních řádů, kdy se mají osekávat okrajové vlakové spoje," řekl ČTK Miloslav Zídka ze Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Část dálkových spojů, zejména na Vysočině a v Jihomoravském kraji, zrušilo ministerstvo dopravy už od letošního července. Další spoje by se podle svazu měly od prosince rušit na Vysočině, z Liberce do Ústí nad Labem a na trati mezi Prahou, Plzní a Chebem.

Nárůst cestujících na železnici připisuje svaz cestujících stejnoměrně rostoucímu zájmu lidí o cesty dálkovými spoji i vzrůstající vytiženosti příměstské železnice. Svůj díl na zvyšování počtu cestujících tak má i nový dopravce na trati mezi Prahou a Ostravskem, společnost Leo Express, který začal jezdit koncem loňského roku. Ukazatel zohledňující délku ujeté trasy, který je součinem počtu cestujících a ujetých kilometrů (takzvané osobokilometry), tak v pololetí vzrostl o 4,5 procenta. Vloni zažila železnice rekordní růst přepravy. Počet kilometrů ujetých cestujícími ve vlacích se meziročně zvýšil o osm procent. Podobný nárůst tento dopravní obor nezaznamenal za posledních 18 let. Celkem železnice za loňský rok přepravila 172,8 milionu cestujících, o téměř tři procenta meziročně více.

02. 10. 2013 Nové železniční zastávky za Prahou jsou v jízdním řádu, ve skutečnosti ne (tratě č. 173 a 122)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/244475-nove-zeleznici-zastavky-za-prahou-jsou-v-jizdnim-radu-ve-skutecnosti-ne/>)

S novými železničními zastávkami v Rudné u Prahy, Hostivici a dalších obcích sice počítá jízdní řád, který začne platit v polovině prosince, už je však jasné, že letos hotové nebudou. Ještě se na jejich budoucích místech totiž ani nekoplo, protože není stavební povolení – jeho vydání očekává SŽDC

do konce měsíce. Na trati Praha – Rudná – Beroun a odbočce z Rudné do Hostivice má vzniknout šest zastávek, které železnici přiblíží k obyvatelům a mohly by jim výrazně zjednodušit cestování do centra Prahy. Autobusy z obcí u Prahy končí na periférii anebo se musí propracovat zácpami a cesta jim trvá dlouho, zatímco vlaky jedou na Smíchov a s rychlým přestupem až na hlavní nádraží. Jenomže cesta na nádraží leckomu trvá tak dlouho, že se veškeré výhody železnice ztratí. Takový problém mají například v Jinočanech, kolem kterých sice trať vede, ale žádná zastávka poblíž není. "Nejbližší zastávka je v Chrástanech nebo v Rudné a na druhé straně ve Zbuzanech," poukázal obyvatel obce.

Jinočany jsou jedním z míst, kde by nová zastávka měla vzniknout, zatím to ale vůbec není poznat – vlaky kolem nerušeně projíždějí, u trati nikdo nepracuje. Středočeský kraj přitom už zastavování na některých místech od nového jízdního řádu objednal a průtahy se mu vůbec nelíbí. "Věřím, že České dráhy k tomu přistoupí konstruktivně a budou se s námi snažit, aby to od nového jízdního řádu bylo naplněno," odkázal náměstek středočeského hejtmana pro dopravu Miloš Petera (ČSSD) na dopravce. Jenomže podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského zastavovat zkrátka nelze, dokud Správa železniční dopravní cesty zastávky skutečně nepostaví. "Až zastávky zprovozní, mohou naše vlaky na tomto místě zastavovat," podotkl mluvčí. Železniční správa zase odkazuje na stavební úřad. Dosud totiž nedostala povolení, a tak stavět nemůže. Stavební povolení by ale mělo být hotovo do konce měsíce, a tak by měla stavba zastávek začít ještě letos. K 15. prosinci, kdy začne nový jízdní řád platit, ale hotové nebudou. Předběžně odhaduje SŽDC dokončení staveb na příští jaro.

Nové zastávky v okolí Rudné a Hostivice:

- Hostivice-Sadová (trať 122)
- Hostivice-U Hřbitova (trať 122)
- Chýně (trať 122)
- Chýně jih (trať 122)
- Jinočany (trať 173)
- Rudná zastávka (trať 173)

02. 10. 2013 Úzkokolejka opět vede až k dolům na Hřebči, projela ji parní lokomotiva (MPD)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/obnovuji-zbytek-uzkokolejky-v-mladejove-fpr-/pardubice-zpravy.aspx?c=A131001_1983104_pardubice-zpravy_jah)

Obnova celé jedenáctikilometrové úzkorozchodné železnice z Mladějova k dolům na Hřebči na Svitavsku je už na dosah ruky. Dobrovolníci o víkendu parní lokomotivou dovezli své sponzory až do Hřebče. Dosud se jezdilo jen po kratší, šestikilometrové trase do Nové Vsi. Dobrovolníci, kteří poslední dva roky intenzivně pracovali na opravě posledního úseku úzkokolejky, jej provizorně zprovoznili. "Máme hotový velký kus práce. Pozvali jsme sponzory, kteří na dráhu přispěli, a projeli s nimi celou trať. Je to pro nás významný milník. Čeká nás ale ještě řada oprav, než bude možné vozit po celé trase turisty," uvedl Luboš Valášek, předseda Mladějovské průmyslové dráhy. Parní lokomotivy budou převážet turisty po celé trase pravděpodobně od léta roku 2015.

Místo peněz z EU se spolehli na vlastní síly

Na opravách čtyřkilometrového úseku se podílí asi šedesát dobrovolníků, kteří na obnově trati pracují ve svém volném čase. Lidé z občanského sdružení Mladějovská průmyslová dráha původně chtěli žádat o peníze na obnovu unikátní technické památky Unii, ale nakonec se spolehli jen na svoje síly. "Měli jsme strach z povinné spoluúčasti. Nakonec jsme si řekli, že bude lepší postupovat pomaleji a po menších kouscích," uvedl Valášek. Dobrovolníkům pomáhají sponzoři, kteří jim dají peníze třeba na štěrk nebo na nářadí. Například letos si mohli nakoupit pneumatické nářadí pro demontáž a montáž železničního svršku. "Se stejným úsilím a za stejný čas toho teď uděláme mnohem víc. I když nás ještě mnoho práce čeká, k obnovení provozu na trati v celé její délce jsme letos udělali velký krok," uvedl Marek Skalka, místopředseda občanského sdružení. Po zprovoznění celé trasy bude úzkokolejka ještě atraktivnější než dnes. "Na Hřebči jsou uzavřené doly, zbytky pecí, je tam sto metrů dlouhá chodba, kde by mohlo v budoucnu vzniknout hornické muzeum," uvedl Valášek.

Úzkokolejka byla postavena pro dopravu lupku, šamotu a místního uhlí po první světové válce. Svému účelu sloužila až do zrušení dolů a uzavření šamotky v roce 1991. Poté trať chátrala a její části byly rozkradeny. Obdivovatelé památky v roce 1995 vysekali náletové dřeviny podél tratě a zprovoznili

výhybnu Nová Ves. V květnu 1998 byly zahájeny historicky první muzejní jízdy výletních vlaků, které se konají spolu s dalšími akcemi dodnes.

03. 10. 2013 Brno má územní rozhodnutí na nové nádraží – potřetí a naposled?

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/244581-brno-ma-uzemni-rozhodnuti-na-nove-nadrazi-potre-ti-a-naposled/>)

Potřetí dostalo Brno územní rozhodnutí na tzv. nádraží u řeky v odsunutě poloze dále od centra. Vedení města doufá, že tentokrát už se mu podaří zrušení stávajícího nádraží a stavbu nového opravdu prosadit. Veřejnosti znovu představilo i model nové stanice a jejího okolí, nově je možné prohlédnout si ho v historických prostorách vedle Staré radnice. Náměstek primátora Robert Kotzian (ODS) však připustil, že pokud se nepodaří odsun nádraží uskutečnit během tří až čtyř let, město od záměru zřejmě ustoupí.



Spor o polohu hlavního nádraží rezonuje Brnem již více než deset let. Vedení města chce postavit nové nádraží poblíž centrálního autobusového nádraží – zhruba v místech, kde zastavovaly dálkové vlaky během letošní letní výluky. Spolu s nádražím má v okolí vzniknout také celá nová čtvrť či tramvajové tratě. Kritici záměru ze sdružení Nádraží v centru změnu polohy stanice odmítají, přišli i s návrhem rekonstrukce nádraží v současné poloze. Podle náměstka Kotziana však ve skutečnosti i oni podporují změnu polohy stanice poněkud jižněji do oblasti tzv. Malé Ameriky.

Robert Kotzian upozornil, že nové nádraží dobře poslouží, až bude Brno napojeno na plánované vysokorychlostní trať. Současnou stanici s nimi totiž snadno propojit nelze, míní náměstek. Město ale zatím má odsunutě nádraží pouze v územním plánu a územní studii. Teď připravuje studii proveditelnosti jak pro stavbu nového nádraží, tak pro přesun starého do Malé Ameriky. "Podklady pro studii proveditelnosti se dokončují, hotové budou do konce roku," uvedl Kotzian. Dopracování varianty přestavby nádraží v současné poloze nařídilo loni Správě železniční dopravní cesty ministerstvo dopravy. "Až budou obě varianty srovnatelně dopracovány, proběhne jejich vzájemné posouzení. Na základě toho bude teprve pak možné odpovědně definitivně rozhodovat," uvedli představitelé koalice Nádraží v centru. Pokud v Brně padne jasné rozhodnutí, se stavbou by se mohlo začít v roce 2017 nebo 2018. Primátorův náměstek přitom připustil, že je stále reálnější vítězství odpůrců odsunu. Vzhledem k tomu, že je projekt závislý na evropských penězích, je třeba dohodnout se během tří až čtyř let. "Jinak nebude žádné nové nádraží a budeme se potýkat s problémy toho současného. V roce 2020 skončí programovací období Evropské unie a kdo ví, co bude potom," naznačil Kotzian.

Obě varianty přesunu nádraží na Zvonařku nebo do Malé Ameriky počítají s podobnými náklady okolo 20 miliard. V případě zachování nádraží v historickém centru by se podle Kotziana prodražilo napojení vysokorychlostních tratí na nádraží, pod historickým centrem a Kohoutovicemi by podle náměstka bylo nutné prorazit tunely. Ačkoli je spor o polohu hlavního nádraží hlasitý, referendum v roce 2004 ukázalo, že obyvatelé města budoucí poloha stanice zase tolik nezajímá. Ačkoli odpůrci odsunu stanice výrazně přehlasovali zastánce, referendum bylo neplatné kvůli slabé účasti – přišla k němu jen čtvrtina Brňanů. Letos ve městě vznikla myšlenka na opakování referenda, zřejmě současně s komunálními volbami příští rok. S ním ale kromě radnice nesouhlasí ani hnutí Nádraží v centru, které chce počkat na výsledek studie proveditelnosti.

04. 10. 2013 Taurusy Českých drah možná ani nevyjedou. Antimonopolní úřad zpochybnil jejich pronájem

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-60956960-taurusy-ceskych-drah-mozna-ani-nevyjedou-antimonopolni-urad-zpochybnil-jejich-pronajem>)

Ačkoli České dráhy tvrdí, že smlouva s rakouským dopravcem je vzájemnou výměnou, antimonopolní úřad má jiný názor. ČD si podle něj Taurusy od Österreichische Bundesbahnen pronajaly. Nevypsaly však řádnou soutěž, a tak jim hrozí zneplatnění smlouvy a čtyřmilionová pokuta navrch. Před pouhými dvěma týdny České dráhy s velkou pompou představily v Brně první z moderních lokomotiv Taurus od Siemensu. Takzvaný Spirit of Brno měl být nasazen na trasách mezi Prahou, Brnem, Vídní a Štýrským Hradcem. Jak ale zjistily Hospodářské noviny, Českým drahám vážně hrozí, že o tyto špičkové lokomotivy přijdou. A navrch zaplatí čtyřmilionovou pokutu. Antimonopolní úřad totiž zrušil smlouvu, díky které si dráhy pořídily jedenáct lokomotiv Taurus. Jenže bez soutěže. Podle čtyř dny starého rozhodnutí úřadu, které HN získaly, to byl předem připravený plán, jak obejít zákon

o veřejných zakázkách. Rozhodnutí Úřadu pro hospodářskou soutěž zatím není pravomocné. Dráhy můžou podat rozklad a případně se i soudit.

Spor je dohrou pět let starého obchodu. České dráhy se dohodly s rakouskými Österreichische Bundesbahnen, že si od nich budou najímat moderní lokomotivy Siemens pro cesty přes hranice. Soutěž dráhy nevypsaly se zdůvodněním, že nejde o zakázku, ale o vzájemné půjčování lokomotiv mezi českými a rakouskými drahami. Transakci ovšem napadl český výrobce Škoda Transportation. Antimonopolní úřad nyní zjistil, že ve skutečnosti nešlo o žádnou výměnu. Zatímco rakouské dráhy dodaly lokomotivy, jedinou protihodnotou Českých drah bylo, že zajišťovaly jejich čištění. Převáděno do čísel: nájem lokomotiv stojí na letošní rok podle smlouvy 3,35 milionu eur, čištění necelých 10 tisíc eur. "Rozpor je natolik markantní, že jej úřad považuje za snahu zadavatele zastít veřejnou zakázku jako plnění, které pod režim zákona o veřejných zakázkách nespadá," zjistila místopředsedkyně úřadu Eva Kubišová. České dráhy se k rozhodnutí úřadu nevyjádřily.

04. 10. 2013 Začala stavba železničního koridoru mezi Veselím a Soběslaví

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacala-stavba-zeleznicniho-koridoru-mezi-veselim-a-sobeslavi/991563>)

Na jihu Čech začala stavba železničního koridoru mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví. Přibližně desetikilometrový úsek přijde minimálně na 910 milionů korun. Novinářům to dnes řekl ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. Více než 75 procent částky by měla uhradit dotace z evropských fondů. Odhadované náklady se pohybují mezi 910 miliony korun a 1,02 miliardy korun. "Doufáme, že stavbu postavíme za tu nižší částku," řekl Žák. Stavba koridoru, která začala v těchto dnech, by měla skončit do konce roku 2015.

Stavba IV. železničního koridoru na trati mezi Českými Budějovicemi a Prahou patří k nejdůležitějším dopravním projektům v kraji. "Je to trať, která má velký potenciál a chceme cestujícím zvýšit komfort," řekl Žák. V současnosti trvá zhruba 140 kilometrů dlouhá cesta vlakem z Českých Budějovic do Prahy přibližně dvě hodiny a 40 minut. Na jihu Čech se souběžně na IV. koridoru modernizuje úsek mezi Tábořem a Soudoměřicemi u Tábora, mezi Českými Budějovicemi a Nemanicemi a mezi Horusicemi a Veselím nad Lužnicí. Z evropského hlediska zajišťuje IV. železniční koridor spojení severu Evropy s Rakouskem a jaderskými přístavy na jihu. Modernizace v Česku začala v roce 2005, skončí v roce 2016. Vlaky by po modernizované trati mohly jezdit rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Žák dnes uvedl, že ministerstvo dopravy chce do konce roku uvolnit 600 milionů korun na obnovu silnic II. a III. tříd v krajích.

04. 10. 2013 Stavební povolení: Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, úsek Ševětín – Horusice

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2013/131004vyhlaska.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 magistral 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 naklápačnými 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 nenavrhne (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 radiová 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.

04. 10. 2013 Kralovice budou bez vlaků – i když nejezdí prázdné (Čistá – Kralovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/244833-kralovice-budou-bez-vlaku-i-kdyz-nejezdi-prazdne/>)

Zatímco loni se prosincová změna jízdních řádů na železnici obešla bez rušení tratí, letos tomu tak nebude. Plzeňský kraj se rozhodl, že už nebude připlácet na provoz v izolovaném úseku Čistá – Kralovice. Trať, která v minulosti spojovala Plzeň s Rakovníkem, osekal kraj už dřív, teď přišel na řadu poslední úsek, na který mohl sáhnout. Obyvatelé Kralovic jsou ze zrušení posledních svých vlaků rozčarováni. Podle kraje jezdí vlaky prázdné, podle místních jsou však ve skutečnosti hojně využívané. Podle kraje by si ale měly platit vlaky obce či místní podniky samy.

Železniční trať Rakovník – Mladotice, která se napojovala na plzeňsko-žateckou trať, už v jízdním řádu nenalezneme. Její torzo z Rakovníka do Kralovic v ní zůstane už jen do prosince, pak budou vlaky končit před krajskými hranicemi ve středěčeské Čisté. "Osobní vlaky tam přestanou jezdit," rozhodla Zdeňka Kmočová ze společnosti POVED, která organizuje veřejnou dopravu v Plzeňském kraji. Úsek z Čisté do Kralovic přitom před dvanácti lety tehdejší státní dráhy nákladně rekonstruovaly, aby bylo možné nadále po něm jezdit. Zrušení vlaků zdůvodnila krajská firma vysokými náklady a tím, že spoje podle ní jezdí téměř prázdné. Podle starostů to ale není pravda, motoráky jezdí studenti do škol i lidé do práce – to si ověřila i Česká televize.

Je přitom otázka, co bude s tratí dál – zrušením objednávky spojů sice dráha automaticky nezaniká, Správa železniční dopravní cesty se chce ale v posledních letech prázdných tratí zbavit a hrozí i jejich úplným rušením. Navíc zkušenosti z jiných míst ukazují, že i formálně fungující trať bez provozu rychle zpustne. "Dojde k rozkradení kolejí a zaroste to," obává se proto o trať starosta obce Kožlany Vladimír Příbyl. Kraj tvrdí, že je jedna možnost, jak provoz vlaků do Kralovic zachovat. "Je to cesta k tomu, aby se tam přiblížila možnost financování ze soukromých zdrojů," řekl náměstek hejtmána Ivo Grüner (ČSSD). Provoz by podle něj měly objednávat a platit místní firmy, popřípadě obce.

Pro Kralovické může být ilustračním příkladem toho, co se stane, když se po trati přestane jezdit, přilehlý úsek do Mladotic. Vlaky ho opustily před patnácti lety a dnes už jsou koleje v lesích stěží k nalezení. Místy nejsou k nalezení vůbec, krádeže kolejnic jsou totiž takřka na denním pořádku. Nedávno dokonce zmizelo 601 metrů, po zloději pátrá policie. Protože se ale na krádež přišlo při kontrole až po půl roce, zloděj si nejspíš 219 tisíc korun – kolik činí škoda – bez obav užívá.

05. 10. 2013 Rusko se ve velkém pustilo do modernizace sibiřských magistral

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/244921-rusko-se-ve-velkem-pustilo-do-modernizace-sibirskych-magistral/>)

Rusko rozvíjí železniční síť na Dálném východě. Po nejdelších tratích světa mezi Ruskem, Evropou a Asií chce dopravovat ještě víc nákladu, a to rychleji než po moři. Nutná je ale rozsáhlá modernizace sibiřských magistral, jejíž tříletý program přijde v přepočtu na 270 miliard korun. Rusko by rádo mělo i přímé železniční spojení s Japonskem, v plánu je proto také stavba mostu mezi ostrovy Sachalin a Hokkaidó. Transibiřská stejně jako Bajkalsko-amurská magistrála patří k nejdelším tratím na světě. Cesta z Moskvy k Tichému oceánu po ní trvá sedm dnů. Některé úseky jsou už ale zastaralé – koleje totiž byly položeny před více než 70 lety. Z Kremlu teď přišel jasný signál: železniční trať zmodernizovat a dál rozšířit. Nedávno už byla dokončena například rekonstrukce úseku spojující ruský Dálný východ se severokorejským sousedem. "Úsek bude velkým přínosem k rozvoji přátelství a spolupráce mezi Severní Koreou a Ruskem," slibuje si ministr železnic KLDK Jon Kil Su. Rusko plánuje po nové trase přepravovat hlavně uhlí do přístavu Rason a odtud dále lodí do východní Asie.

Japonské koleje nahradí nové – ruské

Modernizace se však netýká jen tratí v kontinentální části Ruska, ale i v odlehlých regionech. Například na ostrově Sachalin dodnes vlaky jezdí po japonských kolejích, které Japonci postavili ještě před druhou světovou válkou. Hlavní trať má 805 kilometrů, celková délka kolejí včetně odboček a nádraží je 1 220 kilometrů. Jelikož ale ruské vagóny jezdí po různých kolejích, je nutné každému vagónu vždy změnit podvozek. Převoz nerostných surovin ze Sachalinu na pevninu chce nyní ruská vláda zkrátit na minimum. Proto se vedení Ruských železnic rozhodlo starou japonskou trať zcela nahradit širokorozchodnou tratí podle svých norem.

06. 10. 2013 Do Velkých Karlovic pojedou vlaky rychleji a pohodlněji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/245028-do-velkych-karlovic-pojedou-vlak-rychleji-a-pohodlneji/>)

Stále lepší vyhlídky má železnice na Vsetínsku. Správa železniční dopravní cesty postupně modernizuje hlavní trať na Slovensko, k ní ovšem "přibere" i lokálku ze Vsetína do Velkých Karlovic. Cestování po trati, která byla před deseti lety na zrušení, by již za rok mělo být rychlé a pohodlné. Místní doufají, že navíc začnou jezdit vlaky ve vhodnou dobu.

Rušení velkokarlovické trati už dávno není na pořadu dne, naopak se občas musí běžné dvoučlánkové motoráky posilovat. Brzy by mohla být beskydská železnice ještě atraktivnější, SŽDC chystá její velkou rekonstrukci. Má na ni zajištěny evropské peníze, jediný háček by mohl představovat potřebný příspěvek od státu. Zatím se ale zdá, že by oprava příští rok skutečně mohla začít. Vlaky po ní zrychlí z dnešních 50 až na 80 kilometrů za hodinu a pojedou také klidněji. "Bude zde položena nová bezстыková kolej, dojde k výměně pražců, výhybek, úpravě celého železničního svršku," nastínil mluvčí železniční správy Marek Iliáš. Kraj by po dokončení rekonstrukce na lepší trať mohl poslat také modernější vlaky.

Podle Velkokarlovických ovšem pro zvýšení atraktivity železnice není potřeba jenom modernizovat trať i vozidla, ale především zařídit, aby spoje jezdily ve vhodném čase. Podle místních hoteliérů je železnice pro jejich zákazníky takřka nepoužitelná. "Zatím není využívána z toho důvodu, že neexistuje rozumné spojení v časech, kdy hosté přijíždějí a odjíždějí," podotkl ředitel karlovického Resortu Valachy Tomáš Blabla.

Na Vsetínsku modernizuje SŽDC také hlavní trať ze Vsetína do Horní Lidče. Také ta dostává bezстыkovou kolej, díky které pojedou vlaky klidněji, výhledově také bude možné zvýšit rychlost z dnešních 80 na 95 km/h. Rekonstrukce vsetínsko-lidečského úseku navazuje na rekonstrukci pohraničního tunelu a krátkého traťového úseku k lidečskému nádraží, která skončila v červnu.

07. 10. 2013 Pět nástupišť, klidný průjezd – rekonstrukce olomouckého nádraží začíná

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/245098-pet-nastupist-klidny-prujezd-rekonstrukce-olomouckeho-nadrazi-zacina/>)

Správa železniční dopravní cesty zahajuje tříletou rekonstrukci olomouckého hlavního nádraží. Postaví nová nástupiště, opraví starý podchod a vymění koleje. Dodavatelům za rekonstrukci zaplatí 1,94 miliardy. Na zahájení prací čekala Olomouc oproti původním plánům rok navíc, problém byl s výběrovým řízením. Ačkoli krajina za oknem rychle ubíhá, je sotva poznat, že se vlak hýbe, vzadu mizí třebovické nádraží, Zábřeh, Červenka, Štěpánov – a potom se vlak náhle roztřese. Poklimbávající cestující vstávají, protože vědí, že jsou u cíle, za okamžik bude Olomouc. Takový "budiček" stále připravuje všem cestujícím přechod z rekonstruované části druhého železničního koridoru do olomouckého nádraží. Když cestující vystoupí, obvykle se ocitají na druhém či třetím nástupišti, musí proto do podchodu. Ten je tmavý, vlhký a otlučný, rozhodně to není reprezentativní brána do města. Teď by se vše mělo změnit, SŽDC zahajuje rekonstrukci, která umožní vlakům klidnou jízdu až k nástupišti, promění podobu samotných peronů i podchodu, navíc při ní vznikne páté nástupiště. "Všechna nástupiště se změní a rozšíří," podotkl ředitel stavební správy východ SŽDC Václav John. Proměnou ale projde celý průjezd olomouckým železničním uzlem, řadu změn cestující za obvyklých okolností sotva postřehne. "Celé nádraží projde modernizací po stránce troleje a zabezpečovacího zařízení," upozornil Václav John.

Pracovat se na olomouckém nádraží začíná teď, vše skončí až v srpnu 2016. Železniční správa však ubezpečuje, že vliv na provoz vlaků bude co možná nejmenší, k tomu přispěje jak nové nástupiště otevřené před pěti lety, tak připravované páté nástupiště. Opravovat nádraží tak, aby si toho nikdo nevšiml, však podle Václava Johna nejde: "Pokud se týká komfortu cestování, cestujícím se to projeví negativně. Už teď bych se jim chtěl omluvit." Spíše za vedlejší přínos považuje SŽDC zvýšení rychlosti při průjezdu nádražím. Vlaky však skutečně pojedou rychleji, osobní místo současných 80 až 100 km/h budou jezdit až 160, nákladní 120.

Rekonstrukce průjezdu olomouckým železničním uzlem začíná s ročním zpožděním. Od loňského podzimu, kdy bylo zahájení stavby původně plánováno, však SŽDC čekala až do letošního léta, zda jí to dovolí Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Za dodavatele téměř dvoumiliardové stavby si správa vybrala sdružení firem Eurovia CS, Subterra a Elektrizace železnic Praha, které však ÚOHS vyloučil. Rozhodoval o tom půl roku až do letošního dubna. SŽDC podala rozklad, takže rozhodnutí musel ještě přezkoumat předseda úřadu, což se stalo v červnu. Nakonec správa vyhlásila vítězem sdružení firem OHL ŽS a Alpine Bau CZ, které se původně umístilo druhé.

07. 10. 2013 Miliarda zrychlí trať mezi Znojmem a Břeclaví, spojení do Brna nezlepší

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/zeleznice-ze-znojma-do-breclavi-ceka-oprava-za-temer-miliardu-ptp-brno-zpravy.aspx?c=A131007_1985040_brno-zpravy_Ka1)

Železnice ze Znojma do Břeclavi má před sebou velké opravy. Stát do ní v nejbližších letech investuje skoro miliardu korun. Peníze ovšem vystačí jen na dva úseky trati. Na zbytku zůstane muzejní zařízení. Lidé z příhraničí tak přišli o naději na rychlé spojení s Brnem. Drncání tak silné, že cestující skoro vyhadzuje ze sedačky, hlemýždí tempo, kterým se vlak pohybuje, nebo zastaralé železniční přejezdy, které musí auta projíždět krokem. To vše by mělo zmizet alespoň ve vybraných úsecích. Zatím se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Jihomoravský kraj dohodli, že se opraví trať mezi Bořím lesem a Valticemi z jedné strany a úsek ze Znojma do Hodonic z druhé strany. "Předpokládáný začátek stavby bude na přelomu let 2014 a 2015," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

Projektanti teď mají za úkol do konce roku vypracovat podrobnější plány. Jednání hned s několika státními institucemi však nepostupují úplně hladce. "Málokdo ví, co od toho očekávat. Zatím jsme měli pět vstupních porad, ale ještě jsme se nedohodli, jak přesně to má vypadat. Náhledy na to, pro jakou rychlost, v jakém rozsahu a v jakých úsecích by se měla trať opravit, jsou různé," vysvětlil projektant Miroslav Polák z inženýrské společnosti SUDOP Brno.

Hlavní cíle revitalizace jsou zkrácení jízdní doby a modernizace zabezpečovacího zařízení. To, které je na železnici teď, už totiž patří spíše do muzea. Opraví se koleje, mosty, propustky, zabezpečovací a sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení a dílčích změn doznají i jednotlivé zastávky a stanice. Špatná zpráva pro Znojemské však je, že se ani tentokrát nedočkají zkvalitnění celkového napojení na Brno. Jen cesta do přestupního uzlu v Břeclavi dnes trvá ze Znojma po železnici skoro hodinu a půl. Zrychlení dvou krátkých přibližně desetikilometrových úseků celkové dojezdové době příliš nepomůže. Další skoro 50 kilometrů mezi nimi zůstane přibližně tak, jak je. Z Hodonic do Božic

a Valtic do Mikulova je plánovaná pouze modernizace zabezpečovacího systému. "Celá trať je více méně regionální. Úseky ze Znojma do Hrušovan a z Břeclavi do Mikulova jsou podle počtu cestujících zatíženější než ten zbytek trati uprostřed," poznamenal Polák. Jihomoravský kraj jako objednatel dopravy na této trati proto SŽDC a ministerstvu doporučil, aby se opravy zaměřily na zmíněné kratší úseky a zlepšila se tak jen regionální doprava v okolí velkých měst. Postoj krajských úředníků ale vyvolává u lidí na Znojemsku hořkost. "Je to výsměch. Kraj o nás prostě rozhodl, že nemáme nárok na rychlejší cestování," poznamenal opoziční znojemský zastupitel Jiří Kacetl.

Dopravní spojení Znojma s Brnem je mizerné

Druhé největší město na jižní Moravě má napojení směrem do Brna mizerné. Silnice ze Znojma až do Pohořelic je na většině své délky úzká a rozbitá. Ve špičce ji navíc špuntuje intenzivní kamionová doprava. Po kompletně opravené železniční cestě by se Znojemští podle některých výpočtů dostali do centra Brna za hodinu a půl – s přestupem v Břeclavi, bez parkování, čekání na křižovatkách nebo bez dlouhého pochodu z autobusového nádraží Zvonařka. Do tak mamutí akce se ale kraji nechce. "Kompletní oprava by odhadem stála čtyři a půl miliardy. My jsme dostali limit přibližně jednu miliardu," poznamenal projektant Polák. Rychlé vlaky by navíc rozložily jízdní řády společnosti Kordis, která provozuje integrovaný dopravní systém. "Jihomoravský kraj preferuje řešení, které ihned posílí oba frekvenčně nejsilnější úseky trati. Ke zkrácení jízdních dob dojde na krajních úsecích tratí bez nutnosti zasahovat do koncepce návazných autobusových spojů," uvedla mluvčí kraje Denisa Kapitančíková.

Kde se bude opravovat

Trať mezi Bořím lesem a Valticemi a úsek ze Znojma do Hodonic: opraví se koleje, mosty, propustky, zabezpečovací a sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení a dílčích změn doznají i jednotlivé zastávky a stanice. Z Hodonic do Božic a Valtic do Mikulova je plánovaná modernizace zabezpečovacího systému.

07. 10. 2013 Vlaky do Horního Slavkova pojedou i příští rok, zase jen o víkendech

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/245108-vlaky-do-horniho-slavkova-pojedou-i-pristi-rok-zase-jen-o-vikendech/>)

Karlovarský kraj je spokojen s výsledkem letního víkendového provozu osobních vlaků po obnovené trati z Krásného Jezua do Horního Slavkova a objedná ho i příští rok. Jezdit budou od května do září. Provoz vlaků, který kraj objednal za 400 tisíc korun, bude z hlediska karlovarského úřadu i nadále zkušební, pokud se potvrdí dosavadní zájem o železniční dopravu do Horního Slavkova, mohly by vlaky v roce následujícím začít jezdit denně.

Zájem o víkendové cestování osobním vlakem po trati do Horního Slavkova – obnovené zejména proto, že místní společnost potřebovala napojení na železniční síť k podnikání – překonal letos očekávání kraje i Českých drah, které provoz zajišťovaly. Na počátku prázdnin nasadily jeden malý motorový vůz – aby rychle zjistily, že nestačí. "Očekávali jsme, že budou jezdit především příznivci železnice, avšak cestovali turisté, rodiny s dětmi, skupiny cestujících s koly i návštěvníci Karlových Varů, kteří využili možnosti vlakem navštívit tuto oblast Slavkovského lesa a zdejší turistické cíle," popsala mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Později proto do Horního Slavkova jezdila kapacitnější motorová jednotka.

Nečekaný úspěch tří párů víkendových vlaků, které jezdily o letošních prázdninách, přivedl kraj k rozhodnutí provoz příští rok rozšířit – vlaky nebudou jezdit jen o prázdninách, ale skoro půl roku od května do září, upozornil náměstek hejtmana Petr Navrátil (ČSSD). Přitom původně kraj naznačoval, že by osobní doprava na trati nadále nemusela být vůbec. I nadšení z obnovené trati ale má své meze. I když bude provoz osobních vlaků mezi Krásným Jezuem a Horním Slavkovem příští rok intenzivnější, stále půjde jen o víkendové spoje. To by se mohlo změnit za dva roky. Náměstek Navrátil upozornil, že letos byl zájem o vlaky nečekaný, přestože se začalo jezdit narychlo a bez větší reklamy. Příští rok by mohly být vlaky více propagovány, pokud o ně bude zájem i nadále, mohl by kraj zvážit objednání každodenního provozu. To ale bude kromě zájmu lidí záležet i na penězích. Za dopravní služby musí kraj platit, letos za prázdninovou víkendovou dopravu uhradil drahám 92 tisíc korun a částka poroste. "V příštím roce by to mohlo být okolo 400 tisíc korun," uvedl Petr Navrátil, který chce ještě jednat s Horním Slavkovem o spolupráci.

Trať z Krásného Jezua do Horního Slavkova původně byla součástí trasy do Nového Sedla, jež propojovala významné krajské tahy Karlovy Vary – Cheb a Karlovy Vary – Mariánské Lázně. V roce 1997 však byla doprava s výjimkou krátkého úseku do Lokte zrušena. SŽDC slavkovskou část díky zájmu místního výrobce vagonů slavnostně znovuotevřela letos v červnu.

08. 10. 2013 Sešikované odbory na dráze požadují výrazný růst mezd

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sesikovane-odbory-na-draze-pozaduji-vyrazny-rust-mezd-1027037>)

Jedno z nejsledovanějších kolektivních vyjednávání v zemi začalo letos zcela netradičně. Odborové centrály v Českých drahách se po rozepřích minulých let dohodly už na začátku na společném postupu a provedly první výkop. Vůbec poprvé tak přetahovaná s managementem začíná odborářským návrhem kolektivní smlouvy a nikoli návrhem podniku. „Přijít jako první je vždy výhodou, protože se diskutuje právě o prvním návrhu. Druhá strana musí vždy vysvětlovat, co nechce a proč to nechce,“ uvedl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. O podrobnostech návrhu nechtěl Pejša mluvit, deníku E15 se ale podařilo zjistit, že zaměstnanci pro začátek žádají pětiprocentní růst tarifní mzdy. To je výrazně více, než kolik si odboráři vyjednali pro poslední roky. V době krize dávali přednost spíše zachování míst než růstu mezd. Na letošek mají zaručený růst tarifů o 1,8 procenta.

V Českých drahách funguje deset odborových centrál, jejichž zájmy se často liší. Největší je Odborové sdružení železničářů, které má kolem 30 tisíc aktivních členů v řadě firem z oboru železniční dopravy. Za elitu na dráze se často považují strojevodci, ani ti ale netáhnou za jeden provaz. Zastupuje je Federace strojevodců a Cech strojevodců. Postrachem pro ostatní odbory byl donedávna Svaz odborářů služeb a dopravy, jehož zakladatel Jaromír Dušek několikrát blokoval platnost kolektivní smlouvy. Pod smlouvou musí totiž být podepsány všechny odborové organizace.

Vedení Českých drah: S návrhem kolektivní smlouvy jsme nezaspali

Vedení Českých drah, které prošlo v posledních týdnech a měsících kompletní obměnou včetně nuceného odchodu personálního ředitele a hlavního vyjednávatele s odbory Pavla Švagra, si zaspání nepřipouští. „Která strana tak učiní jako první, není podstatné. Nevyplyvají z toho žádné výhody či nevýhody,“ uvedl mluvčí firmy Radek Joklík. Pravda je, že vedení drah vždy předávalo návrh nové kolektivní smlouvy odborům počátkem září, letos se ale nic takového nestalo a iniciativa se nechala na odborech. Vedení drah by přesto chtělo mít podepsanou dohodu na stole do konce roku.

České dráhy jsou se šestnácti tisíci zaměstnanci jedním z největších zaměstnavatelů v zemi. Průměrná mzda se zde v letošním roce vyšplhala na 27 800 korun. Tarify, o něž se svádějí souboje při kolektivním vyjednávání, tvoří přes osmdesát procent mzdy, zbytek jsou nejružnější příplatky. Kromě platů se obvykle jedná také o benefitech typu lázeňských pobytů nebo nadstandardní délky dovolené. Složitější situace než v mateřských Českých drahách je u ČD Cargo, jehož budoucnost je značně nejistá. Zaměstnanci tam čekají na návrh vedení dlouhodobě ztrátové firmy.

09. 10. 2013 Do roku 2020 chce mít SŽDC zmodernizované tranzitní koridory

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-roku-2020-chce-mit-szdc-zmodernizovane-tranzitni-koridory/993444>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce mít do roku 2020, tedy do konce dalšího programovacího období Evropské unie, dostavěné tranzitní koridory a důležité železniční uzly. Podle aktuálních předpokladů na to bude potřeba několik desítek miliard korun. Pro nákladní dopravu by se měly zmodernizovat další klíčové tahy, řekl dnes na semináři Železnice pro budoucnost na brněnském veletrhu Eurotrans náměstek pro modernizaci dráhy SŽDC Mojmir Nejezchleb.

Kompletně je dokončený druhý koridor z Břeclavi do Ostravy, s výjimkou krátkého úseku první koridor z Břeclavi do Děčína přes Prahu. Intenzivně se pracuje na čtvrtém koridoru z Prahy do Českých Budějovic a na třetím koridoru začaly práce na úseku Rokycany – Plzeň, zbývá také ještě stavba mezi Bystřicí nad Olší a Českým Těšínem. "Snažíme se maximálně využít peníze z končícího programovacího období, stavět se za ně může až do roku 2015, a chystáme projekty pro další období do roku 2020," zmínil Nejezchleb plzeňský a pražský uzel. "V Praze musíme přes Hostivař napojit čtvrtý koridor," upřesnil Nejezchleb. Kompletní modernizace čeká uzly v Kralupech nad Vltavou, Pardubicích, České Třebové a v Ostravě.

Do roku 2020 mají být modernizovány úseky z Prahy do Berouna ve stávající stopě podél Berounky. "Trať je dožilá a je potřeba zde zajistit dostatečnou kapacitu pro hustou příměstskou dopravu," řekl Nejezchleb. Částečně v nové stopě povede trať v úseku Ústí nad Orlicí - Choceň a zcela nově povede trať mezi Nemanicemi a Ševětínem na Českobudějovicku. "Chystají se zde dva tunely, jeden z nich bude nejdelší v síti SŽDC, bude mít přes pět kilometrů," sdělil Nejezchleb. Jednou z klíčových staveb je také modernizace železničního uzlu Brno, do roku 2020 musí být stavba minimálně zahájena.

"S předstihem se zaměříme na dosud nemodernizované úseky Horní Heršpice – Modřice a Židenice – Maloměřice," doplnil Nejezchleb. Pro nákladní dopravu se počítá s modernizací tratí Kolín – Děčín po pravém břehu Labe, Hranice na Moravě – Horní Lideč, Ústí nad Labem – Chomutov a Ostrava – Český Těšín přes Havířov. Na těchto tratích má fungovat celoevropské zabezpečovací zařízení.

09. 10. 2013 Český Legios dodá vagony do Itálie a Německa. Za 400 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/cesky-legios-doda-vagony-do-italie-a-nemecka-za-400-milionu-1027609>)

Lounská vagonka Legios uzavřela zakázky za 400 milionů korun do Německa a Itálie. Do února vyrobí stovku plošinových kloubových vagonů pro společnost GTS a do června pak 38 cisteren na přepravu kyseliny sírové pro německou firmu On Rail. „Od října budeme pro GTS vyrábět v Lounech 20 vozů měsíčně. Výrobu cisteren pro On Rail máme naplánovanu ve spolupráci se závodem v Horním Slavkově na květen a červen,“ uvedl generální ředitel Legiosu Radek Rybáček. Podle něj při uzavírání zakázky s italskou firmou pomohla vagonce dodávka železničních vozů pro Ambrogio v roce 2011. „Legiosu se letos daří prosazovat v zahraničí. Náš úspěch u GTS a potvrzení dobrých vztahů s On Rail navazuje na nedávné dohody o dodávkách do Francie a Turecka,“ říká Rybáček. Francouzská společnost Ermewa, která si v Lounech nákladní vagony v létě objednala, se specializuje na pronájem železničních vozů, je dceřinou společností francouzských státních drah SNCF. Nakoupí jich 155 za přibližně 300 milionů korun. Do Turecka Legios dodá do poloviny příštího roku celkem 300 vozů za více než 600 milionů.

Legios navázal na strojírenskou tradici výroby a opravy železničních vozidel, která v Lounech započala v roce 1879. Název Legios používá firma od roku 2010. Předtím používal tradiční, ale pro cizince obtížně vyslovitelnou zkratku Lostr, tedy Lounské strojírny. Firma začala v roce 1998 vyrábět nákladní vagony, předtím různá drážní vozidla jen opravovala. Má čtyři výrobní závody; v Lounech, Českých Velenicích, Horním Slavkově a Nymburku, zaměstnává přibližně 1 300 lidí.

09. 10. 2013 Kuřimské skákání přes koleje bude mít alternativu: Podchod konečně vznikne

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/245463-kurimske-skakani-pres-koleje-bude-mit-alternativu-podchod-konecne-vznikne/>)

V červenci bude hotový nový podchod pod kuřimským nádražím, který zjednoduší přístup k severní části města. Odkládaná stavba začne v pondělí, měla by přispět ke zvýšení bezpečnosti. Lidé si teď často zkracují cestu přes koleje, někteří neváhali vkročit ani pod jedoucí vlak. Podchod spojí oblast u nádražní budovy s ulicí Dr. Vališe. Některým lidem se tak zkrátí povolená cesta více než o půl kilometru, dosud totiž museli chodit podchodem u silnice, který je od nádraží 300 metrů vzdálen. Spíš se ale zvýší jejich bezpečnost, protože chodci, aby nechodili ke vzdálenému podchodu, přebíhají frekventovanou železniční trať. Ne všichni Kuřimští však po podchodu toužili, město se tak o jeho stavbu přelo téměř celou dekádu. "Původně se mělo stavět už v roce 2004, ale kvůli odvolání obyvatel, jejichž domy sousedí s ústím podchodu, jsme nestihli dosáhnout na dotaci. Pokračovala jednání, která trvala víc než čtyři roky, a stavební povolení se podařilo získat až letos," upozornila mluvčí radnice Soňa Šmahelová.

Podchod bude stát 12 milionů korun, nebude se kopat pod celým nádražím, půjde pouze o prodloužení současného přístupu k nástupištím. Dopravy na trati Brno – Havlíčkův Brod se stavba přímo nedotkne, mimo provoz budou pouze dvě manipulační koleje kuřimského nádraží. Podchod bude bezbariérový, stavba si vyžádá úpravy trakčního vedení, přeložku kanalizace a také náhradní výsadbu zeleně. Kuřimi se podařilo získat dotaci, zpět tak dostane více než deset milionů korun.

10. 10. 2013 Vlaků mezi Prahou a Ostravou ubude. Pendolino se vrátí pod tři hodiny

Zdroj: E15.cz (http://ekonomika.idnes.cz/s-novym-jizdnim-radem-ubude-vlaku-mezi-prahou-a-ostrovou-pec-eko-doprava.aspx?c=A131010_114143_eko-doprava_suj)

Konkurenční boj tří dopravců na trati mezi Prahou a Ostravou od prosince s novým jízdním řádem nepatrně poleví. Změní se také zastávky, kde budou jednotliví dopravci zastavovat. A část vlaků zvládne cestu o pár minut rychleji než dosud. Podle nového jízdního řádu, který vstoupí v platnost od 15. prosince, bude týdně jezdit mezi Prahou a Ostravou celkem 241 vlaků oproti dosavadním 255.

Největší podíl budou mít i nadále České dráhy, které vypraví 57 vlaků EC/IC, 55 pendolín a 14 nočních rychlíků. Jízdní řád pro trať Praha - Ostrava zatím na svých stránkách zveřejnil pouze Pardubický kraj. U Českých drah zrychlí od nového jízdního řádu pendolino i dosavadní expresy, které budou nově zařazeny do kategorie EuroCity/InterCity. Pendolino se znovu vrátí s dobou cesty mezi Ostravou a Prahou pod tři hodiny. Úsek zvládne za 2 hodiny a 59 minut. Průměrná cestovní rychlost tak stoupne na 118 kilometrů v hodině. Dosud nejrychlejší spojení bylo před dvěma lety, kdy cesta trvala 2 hodiny a 56 minut, letos jezdí za 3 hodiny a 2 minuty.

Pendolino zůstává nejrychlejší

Po dokončení modernizace koridoru v Běchovicích a Ústí nad Orlicí by se mohla jízdní doba dostat na 2 hodiny a 50 minut. Nově začne jeden pár spojů zajíždět až do Karviné, většina nebude končit v Bohumíně, ale v Ostravě. Pendolino od prosince výrazně zvýší svůj náskok v rychlosti proti konkurenci. Leo Express dosud jezdí jen o šest minut pomaleji, od prosince mu cesta z Prahy potrvá 3 hodiny a 16 minut, z Ostravy 3 hodiny a 23 minut. Soukromý dopravce sice zruší kvůli zrychlení zastávku v Pardubicích, nově ale přidává pro všechny vlaky zajíždění do Přerova, kde dosud cestující pro cesty do Prahy musí využívat starší "koženkové" vozy drah. Dráhy ale slibují, že postupně i na vlaky z Přerova nasadí novější vozy. Leo Express z ostravské trasy zruší jeden pár spojů, s kterým nově začne zajíždět namísto do Bohumína z Přerova do Starého Města u Uherského Hradiště. Také RegioJet mění částečně jízdní řád: nově všechny vlaky budou zastavovat v Zábřehu na Moravě a také v České Třebové. Jízdní doba se u cest z Prahy prodlouží z 3 hodin a 16 minut o pět minut, naopak z Ostravy pojedou vlak o pět minut rychleji za 3 hodiny a 23 minut. Část vlaků bude zajíždět až do zastávky Třinec Centrum.

Jízdní řád posouvá i mírně časy odjezdů. V některých časech tak bude panovat extrémní konkurence. Například mezi 36. minutou liché hodiny a 11. minutou sudé hodiny pojedou z Prahy celkem čtyři vlaky. Trať mezi Prahou a Ostravou je pro všechny tři dopravce silně ztrátová, jasno do budoucna má přinést hlavně antimonopolní úřad. U něj leží stížnost soukromých dopravců na zneužití dominantního postavení Českých drah.

10. 10. 2013 ŽOS Zvolen v Brně představily třetí generaci modernizace vozu 810

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zos-zvolen-v-brne-predstavily-treti-generaci-modernizace-vozu-810/994039>)

Slovenská firma Železničné opravovne a strojárne (ŽOS) Zvolen představila na brněnském veletrhu Eurotrans třetí generaci rekonstrukcí v Československu kdysi velmi rozšířených motorových vozů řady 810. Vystavený prototyp dokončila teprve v září, potenciální zákazník má oslovit především moderním designem, technické parametry jsou shodné s druhou dvoukusovou generací z let 2012 až 2013, řekl ČTK Michal Kurek z oddělení konstrukce. Prototyp je dvouvozová jednotka složená z hnacího a řídicího vozu, uspořádáním velmi podobná české Regionově. "Koncepce nemůže být odlišná, ale šli jsme při rekonstrukci vlastní cestou. Mezi naší jednotkou a Regionovou jsou tři významné rozdíly. Jeden se týká hluku, s nímž mají české jednotky problémy. Provedli jsme hlukovou izolaci podlahy a také používáme brzdové špalíky, které při brzdění za ideálních podmínek nejsou téměř slyšet. Druhým rozdílem je druhá hnací náprava, která zlepšuje trakční vlastnosti ve stoupáních a při nepříznivém počasí. Třetí rozdíl je v přechodové části, který máme řešený širokým měchem," vysvětlil Kurek. Jednotka je celá klimatizovaná a v řídicím voze je uprostřed snižená podlaha pro nástup cestujících se sníženou pohyblivostí, pro vozíčkáře je přizpůsobena i WC buňka. Maximální rychlost jednotky je proti původním motorovým vozům ze 70. let zvýšena na 90 kilometrů za hodinu.



Náklady na výrobu prototypu výrobce nevyčíslil, sériová výroba jednotky by však měla být zhruba stejně nákladná jako u předchozí generace. Ve dvoukusovém provedení a v původním designu vozu 810 jezdí na západočeské trati Mariánské Lázně - Karlovy Vary pro společnost GW Train Regio. První generace modernizací vznikala ve Zvolenu kolem poloviny minulého desetiletí a těchto jednotek jezdí na Slovensku 44. Současný prototyp, který ve Zvolenu postavili, aniž měli zákazníka, bude jezdit od příštího roku v okolí Banské Bystrice. "Snažíme se nyní najít zákazníky pro další sériové kusy, největší potenciál je na Slovensku, případně v Maďarsku, kde také jezdí vozy 810, a v Česku," řekl obchodní zástupce ŽOS Zvolen Zdeno Trojan. ŽOS Zvolen byly založeny v roce 1987, železniční dílny už ve Zvolenu fungovaly od poslední čtvrtiny 19. století. Soustředí se převážně na opravy a modernizace motorových lokomotiv a motorových vozů.

11. 10. 2013 ČD chtějí do vlaků investovat přes 40 miliard korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-chteji-do-vlaku-investovat-pres-40-miliard-korun/994248>)

České dráhy plánují investovat do obnovy vozidlového parku do roku 2030 zhruba 40 miliard korun. Výše roční investice by neměla být vyšší než 2,5 miliardy korun, což představuje hodnotu odpisů. Další peníze navíc by měly přitéct z Evropské unie, předpokládá státní dopravce ve střednědobé strategii obnovy kolejových vozidel, kterou ve čtvrtek schválila dozorčí rada společnosti. Obnova vozidlového parku tak bude daleko pomalejší než za předchozího vedení drah. Loni firma do obnovy parku investovala 7,7 miliardy korun. Čtyřicet miliard korun je podle mluvčího drah Radka Joklíka spíše pesimistická varianta počítající pouze s vnitřními zdroji. Ty by se ale podle ambicí dopravce mohly výrazně posílit o dotace z EU. Jen v příštím a přespříštím roce společnost očekává, že by se evropské dotace z operačního programu doprava mohly podílet na financování drážních vozidel ze 40 procent. Od roku 2016 do roku 2020 pak předpokládá alespoň 25procentní podíl na financování z následného operačního programu. Nákup železničních vozidel v současnosti pravidla operačního programu doprava neumožňují, připustil Joklík. Dopravce ale jedná s ministerstvem dopravy, aby bylo možné tyto náklady uznávat a nákup vozidel z peněz EU financovat.

Zda České dráhy půjdou cestou nákupu nových vozidel, nebo cestou oprav stávajícího vozidlového parku, bude záležet na rozhodnutí ministerstva dopravy, které do konce roku plánuje vypsat výběrová řízení na pěti rychlíkových tratích. Kromě ohlášení budoucích tendrů dosud úřad nevedl konkrétní parametry vozidel, jako je bezbariérový přístup nebo vybavení klimatizací, které bude pro provoz na zmíněných tratích požadovat. V nepovedeném tendru na trať z Ostravy do Olomouce přes Krnov, který byl kvůli malému počtu uchazečů zrušen, úřad nová klimatizovaná vozidla požadoval. Státní dopravce je ale nedokázal včas koupit a do soutěže se nepřihlásil. Konkrétním nákupem, kterým se dokument zabývá, je předpokládán odkup 93 starších rychlíkových vagonů od rakouských drah (ÖBB). Zároveň předpokládá investici zhruba dvou miliard korun do vybudování zázemí pro údržbu vozidel, se kterými by se státní dopravce chtěl utkat s konkurencí v připravovaných tendrech.

11. 10. 2013 Kontroly odhalily u vlaků nefunkční brzdy či opotřebovaná kola

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kontroly-odhalily-u-vlaku-nefunkcni-brzdy-ci-opotrebovana-kola/994325>)

Problémy z brzdami, nebezpečné opotřebování kol a nefunkující blokování dveří u jedoucího rychlíku odhalila Drážní inspekce během obnovených preventivních kontrol na železnici. Ty po svém nástupu v polovině července nařídil opět provádět ministr dopravy Zdeněk Žák. Od té doby inspekce uskutečnila 269 preventivních kontrol a odhalila 77 závad, uvedla dnes v tiskové zprávě. "Kontroly drážních vozidel se prováděly na odstavném nádraží během přestávek v provozu," řekl ČTK mluvčí drážní inspekce Martin Drápal. V jednom případě musela inspekce okamžitě zakázat provoz čtveřice osobních vagonů, které nebyly způsobilé k dalšímu provozu a hrozilo, že by jejich technický stav mohl způsobit nehodu. Při další kontrole inspekce odhalila problémy s blokováním dveří rychlíku během jízdy, dveře se při zkoušce samy otevřely a vlak kvůli tomu musel mimořádně zastavit v zastávce Cerhenice. Konkrétního dopravce, u kterého Drážní inspekce na technické nedostatky narazila, ale nemůže veřejně sdělit.

Kromě testů drážních vozidel se inspekce zabývala bezpečností železničních přejezdů a kontrolou kvality kolejí. Častým bezpečnostním rizikem na železničních přejezdech bývá nedostatečný rozhled. U jednoho přejezdu inspekce například zjistila, že místo potřebných 110 metrů má řidič výhled pouze 19 metrů. V některých případech na přejezdu chyběl výstražný kříž, který má řidiče na křížení silnice s tratí upozornit. Celkem Drážní inspekce zkontrolovala 91 souprav vlaků, 62 železničních přejezdů, 76 stanic a zastávek, 26 úseků tratí, čtyři vlečky a dvě lanové dráhy. Na některých tratích inspekce objevila uhnílé pražce a chybějící upevňovací šrouby, které hrozily vybočením koleje a v nejhorším případě vykolejením vlaku.

11. 10. 2013 Tajný zátah na železnici: tuny kradených kovů a desítky zadržených

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/245589-tajny-zatah-na-zeleznici-tuny-kradenych-kovu-a-desitky-zadrzenych/>)

Na dva a půl tisíce českých policistů včera nad ránem ukončilo přísně utajovanou akci zaměřenou na zloděje kovů. A úspěšně: během 24 hodin ze středy na čtvrtek našli téměř 3 800 podezřelých kilogramů kabelů a drátů. Akce se zaměřila na nádraží a železniční tratě, protože právě železnice je

vyhledávaným cílem zlodějí: používanou kabeláž rozeberou a za zlomek ceny zpeněží ve sběrnách. Často při tom vyřadí z provozu i signalizační zařízení a tím vysoce ohrožují bezpečnost na trati. Zloděje kovů železnice láká: i když nejsou na první pohled vidět, vedou podél kolejí, k přejezdům, semaforům a signalizačním zařízením kilometry kabelů, které zase skrývají kilometry drátů, zejména měděných. Vedle jednoho kilometru trati mohou ležet až čtyři kilometry kabelů, což je lákavý poměr. Ostatně naposledy před čtyřmi dny ukradl zloděj přes 300 metrů měděných lan z tratě mezi Vsetínem a Jablůnkou v hodnotě desítek tisíc korun. Nejde však o české specifikum – celá Evropa je kvůli hutné infrastruktuře protkaná kabely, a tak i včerejší zátah mimo jiné na zloděje kovů s názvem BLUE 24 měl přeshraniční charakter. Probíhal současně ve všech státech EU najednou. Celkové výsledky včetně toho, jak si se všetečností stojí čeští zlodějí v porovnání s ostatními, zveřejní policie během příštích dnů.

Výsledky policejní akce BLUE 24 v číslech

Celkem 2 448 policistů zkontrolovalo:

- 1 167 vlaků
- 1 354 budov nádraží
- 1 435 sběren druhotných surovin
- 5 538 osob

Policisté zajistili:

- 3 787 kilogramů podezřelých kovů, které s největší pravděpodobností pocházejí z krádeží
- minimálně 80 kilogramů z toho byla měď pocházející z železnic
- zadrželi celkem 13 lidí

Na lup ve firemních montérkách

Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) spolu s policií proti zlodějům bojuje, škody však významně rostou. Vedení drah si to vykládá ekonomickou krizí a tedy nárůstem počtu lidí, kteří propadnou až k obživě krádežemi. Jen loni dosáhly 31 milionů korun. To je o devět milionů víc než v roce předchozím. Roste navíc razance lupičských nájezdů na železnici. "Zlodějí používají velká auta, mají na sobě firemní montérky, přijedou za bílého dne a rozebírají části tratí. Působí, že jsme si je objednali. Chovají se naprosto suverénně," popisuje pro web ČT24 Marek Illiáš z tiskového oddělení SŽDC. V takových případech se většinou jedná o lokální tratě s minimálním provozem nebo o ty, po kterých vlaky vůbec nejezdí. V běžném provozu se ale krade též. Z frekventovaných tratí dokážou zlodějí odnést měděné dráty v rádech minut.

Vývoj škod na železnici způsobené zlodějí v posledních letech

- 2009 – 20 milionů Kč
- 2010 – 25 milionů Kč
- 2011 – 22 milionů Kč
- 2012 – 31 milionů Kč

Měď!

Měď je hlavní důvod, proč se zlodějí na tratě vydávají. "Nejčastěji se kradou měděné kolejnicové propojky a měděná lanová propojení všeho druhu, která jsou dlouhá desítky metrů. Z tohoto důvodu, tam, kde je to možné, se už v dnešní době měděná propojení nepoužívají a nahrazují se ocelovými lany," říká Illiáš. Rozdíl v ceně výkupů ve sběrnách je pro zloděje tak velký, že podle Illiáše určuje, jestli se s krádeží budou namáhat, nebo ne. Kilogram mědi se podle ceníků sběren vykupuje za víc než 100 korun. Ocel má podle nich cenu asi pěti korun za kilogram. Někteří lupiči se přitom na drážní krádeže specializují. "Pro ilustraci uvedu příklad, kdy do sběrný v západních Čechách během měsíce dodal jeden člověk celkem 189 kilogramů opalovaného měděného drátu, 280 kilogramů hliníku, 404 kilogramů železa a 9 kilogramů olova. Dostal za to vyplaceno celkem 34 159 Kč," uvedla například pro Českou pozici Jitka Jenšovská, zástupkyně vedoucího Odboru odpadového hospodářství České inspekce životního prostředí. A někteří se snaží zajistit si i kabely pod vysokým napětím. Například loni v červenci zloděj u železniční tratě u Mostu přesekl kabel, ve kterém byly tisíce voltů. Ten byl ukrytý v zemi a napájel zabezpečovací zařízení. Na místě po něm zůstala roztavená a částečně ohořelá sekera.

Pomůžou i mobily

Krádeže kabelů jsou nyní tak časté, že jsou kvůli nim správa tratí s policií v kontaktu každý den. Zloděje odhalují pracovníci dráhy, fotopasti i noční policejní hlídky, přesto škody rostou. Dráhy uvádějí, že neexistují žádné účinné legislativně podložené restriktce. Navíc jsou v Česku jen tři policejní oddělení specializující se na tyto kriminální činy, a to v Brně, Ostravě a Praze. V minulosti působilo zvláštní oddělení železniční policie po celém Česku. Prokazování kabelových krádeží je navíc velmi složité. Musí být totiž důkazně podpořeno, a to se daří jen těžko, pokud policisté nechytní zloděje přímo při činu. "Jsou případy, kdy se nám to daří. Máme vytipované skupiny pachatelů, kteří se tím živí," vysvětluje Ivana Ježková, mluvčí policejního prezidia.

Někdy policii stačí důkazy od kolemjdoucích, kteří krádež nahrají třeba na svůj mobil. Takových případů přibývá. Významně pomáhají kamerové systémy, které chce Správa železničních a dopravních cest rozšířit. "Během modernizací nebo rekonstrukcí se budou na nově budovaná místa dávat kamery. Na druhou stranu máme přes 13 tisíc kilometrů tratí po celé České republice. To nejde uhlídat," říká Illiáš. Spolupráci s policií tak loni Správa podpořila alespoň katalogem nejčastěji kradených součástí. Policisté, ale i veřejnost se tak můžou podívat, o co zloději mají zájem. Ať už jde o šrouby, závaží nebo vodivá lana.

Kabelová DNA

Problém se týká celé Evropy a některé země proto zavedly přísné podmínky výkupů. Například ve Francii jsou sběrný povinně registrované a nevykupují hotově. V Německu i Rakousku můžou obce zcela zakázat výkup kovů od fyzických osob. V Estonsku je takové nařízení plošné: například telekomunikační kabely do sběrný může přivést jen telekomunikační společnost. V zemi také platí úplný zákaz výkupu předmětů, které by mohly mít uměleckou nebo historickou hodnotu. Centrální systém proti zlodějům zavedlo loni Německo. Kabely jsou v zemi značeny takzvanou umělou DNA, takže jde přesně určit, odkud pocházejí. Německé dráhy nedávno informovaly, že především kvůli tomuto opatření krádeže významně ustoupily, v letošním prvním pololetí proti loňsku o 40 procent. Úspěchy slaví i irská garda, která kvůli zlodějům kovů založila zvláštní vyšetřovací skupinu. Krádeží podle ní ubylo o desítky procent.

O případných budoucích českých opatřeních policie nechce hovořit. Zlodějům by prý mohla poskytnout výhodu. Zatím se lze vedle opatření drah a policie tak spolehnout jen na zákon, který se zaměřuje na výkupny druhotných surovin. Ten jim nařizuje evidovat všechny zákazníky a zakazuje například vykupovat elektrozařízení. Sběrný ho ale stejně obcházejí. Podle srpnové kontroly České obchodní inspekce měla problémy s dodržování platných předpisů polovina kontrolovaných provozovatelů. Mezi nedostatky patřila i povinná evidence osob. ČOI ale kontrolovala jen zlomek výkupen, v celém Česku jich působí zhruba čtyři tisíce. Inspekce slibuje, že právě kvůli nezákonným prodejům kradených kabelů a kovů budou kontroly dál pokračovat.

11. 10. 2013 Hrozí železničářům vyhazov? Evropská unie chystá změny

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/245725-hrozi-zeleznicarum-vyhazov-evropska-unie-chysta-zmeny/>)

Evropská unie chce od roku 2015 ještě víc otevřít trh osobní dopravy a pustit na železnici další soukromé společnosti. O práci u Českých drah by tak mohly přijít až tisíce lidí. Navíc až 10 procent spojů by musely přenechat konkurenci. Nová pravidla by měl zavést takzvaný čtvrtý železniční balíček. "Čtvrtý železniční balíček je pro nás i pro většinu evropských železničních správ naprosto nepřijatelný," říká generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený. Škrtnutí stovek spojů by znamenalo, že na některá nádraží by už vlaky Českých drah vůbec nejezdily a o práci by přišli i lidé, kteří prodávají jízdenky. "Na železnici by mohlo přijít o práci několik tisíc lidí," upozorňuje předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Evropská unie chce například zrušit dotace na rychlíky. V Česku takhle funguje pouze jediná trať Praha – Ostrava. A i na ní dopravci prodělávají. Všechny ostatní rychlíky jsou dotované. "Ten čtvrtý železniční balíček je ve fázi projednávání a nejen pro nás, ale pro většinu evropských železničních správ, je v této podobě naprosto nepřijatelný," říká generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený.

Podle železničních odborníků by na změnách nejvíc vydělaly německé a francouzské dráhy. Vedle osobní dopravy pod ně patří i správa kolejí a díky tomu k nim konkurence bude pronikat mnohem hůř. "My bychom se těžko dostávali do Německa, kde je integrovaný holding, zatímco němečtí dopravci by se snadno dostali do České republiky," doplnil Pejša. I České dráhy proto chtěly dostat koleje a osobní dopravu do jedné firmy. Bývalý generální ředitel Petr Žaluda kvůli tomu rozšířil pravomoce svým náměstkům a udělal z nich holdingové manažery. "Úkolem holdingových manažerů bylo připravit holding. Bohužel v nové organizační struktuře byli zrušeni," říká Pavel Švagr, bývalý personální ředitel

Českých drah. Podle Zeleného se tím však ušetřilo 9 odborů, kanceláře a desítky milionů. O tom, jestli se osobní doprava a správce kolejí nakonec sloučí, bude muset rozhodnout až nová vláda.

13. 10. 2013 Odbory: Výroky Žáka o situaci v Cargu mohou způsobit až miliardové škody

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/odbory-vyroky-zaka-o-situaci-v-cargu-mohou-zpusobit-az-miliardove-skody-1028514>)

Nedávná slova ministra dopravy v demisi Zdeňka Žáka o vážné situaci v ČD Cargu mohou nákladnímu dopravci způsobit škody ve výši stovek milionů, možná i miliard korun. V České televizi to uvedl šéf železničních odborů Jaroslav Pejša, který zároveň zkritizoval i zvažované tendry na osobní dopravu. Prý by znamenaly likvidaci celých Českých drah. Podle názoru odborového předáka ministry výroky o neutěšeném stavu ČD Carga mohou ohrozit důvěru investorů, a to i z hlediska dluhopisového programu, který zahrnuje možnost předčasněho splacení jedné miliardy v příštím roce. „S lidmi z branže jsme se bavili i o tom, jestli by se na pana ministra nemělo podat trestní oznámení,“ poznamenal Pejša. Odborář rovněž řekl, že vedení Carga bude zřejmě již tento měsíc jednat o propuštění zhruba tří stovek zaměstnanců v příštím roce. Snižování stavů prý ještě nebylo oficiálně oznámeno. Pejša ale neočekává, že by firma přišla s rozsáhlým propouštěním až 1 600 lidí, o němž se mluvilo dříve. Podle šéfa železničních odborů stojí dopravce především před problémem sestavit vyrovnaný finanční plán na příští rok. Otázkou zůstává, zda se podniku podaří vyjednat nějaké hromadné zakázky. „Žádný kolaps ale národnímu dopravci nehrozí,“ zdůraznil dnes Pejša, který byl o víkendu znovu zvolen do čela drážních odborů.

Cargo v poslední době zasáhlo několik událostí, třeba ztratilo tendry na dovoz uhlí pro elektrárnu ve Chvaleticích a na převoz škodovek do Polska. Obě zakázky získala společnost AWT, v níž má 40procentní podíl miliardář Zdeněk Bakala. Podle dnešního Pejšova vyjádření se ale o chvaletických dodávkách ještě bude jednat. Odborový předák se obul také do vypisování tendrů na osobní dopravu na vybraných tratích, které by za současných nerovných podmínek údajně znamenalo likvidaci Českých drah. Podle Pejši je zajištění dopravy pro lidi, například do zaměstnání, základním úkolem právě národního dopravce a je nesmysl, aby vládní dotace na provoz tratí pobírala zahraniční společnost. Společné jednání obou stran, odborů a ministerstva, lze očekávat v rámci tripartity 17. října.

ČD Cargo je dceřinou společností Českých drah

Loni Cargo hospodařilo s dvoumiliardovou ztrátou. Zástupci odborů nedávno uvedli, že se obávají masivního propouštění kvůli tomu, že vedení firmy finančně oddělilo ztrátové podnikání v přepravách jednotlivých zásilek od výnosnější přepravy ucelených vlaků. Podle odborářů vedení podniku oznámilo, že hledá úspory odpovídající ekvivalentu platu 1 600 zaměstnanců. Ministr dopravy Žák připustil propouštění stovek lidí. Dopravce má nyní asi 9 500 pracovníků.

14. 10. 2013 Červené vlaky z Liberce odjedou, nahradí je zeleno-bílé (Dresden Hbf – Liberec)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/245989-cervene-vlaky-z-liberce-odjedou-nahradi-je-zeleno-bile/>)

Červené vlaky státem ovládaného německého železničního dopravce DB Regio za rok zmizí z Liberce. Sasko, které objednává provoz na lince Drážďany – Liberec, vypsalou soutěž na nového dopravce, ve kterém vyhrála společnost Vogtlandbahn, jejíž vlaky jsou zeleno-bílé. Ta již od roku 2010 provozuje na Liberecku jinou linku, která vede z krajského města do saské Žitavy a dále do Rybníště v Ústeckém kraji. Výsledek soutěže na nového dopravce linek Drážďany – Zhořelec a Drážďany – Liberec vyhlásily saské dopravní svazy Z-VOE a ZVON minulý týden, vítěz začne jezdit v prosinci 2014. Uspěla společnost Vogtlandbahn, která již v oblasti provozuje linku nazvanou Trilex z Liberce přes Žitavu do Rybníště. Na objednavce spojení do Drážďan se bude podílet i Liberecký kraj, který dopravci platí tři procenta celkové částky.

DB Regio, která zatím regionální expresy z Drážďan do Liberce provozuje, v posledních letech přestala nasazovat jednotky s naklápěcí skříní a nahradila je menšími motoráky Desiro. Jaké vlaky použije nový dopravce, by mohlo být zřejmé v listopadu. "První jednání objednatelů se zástupci Vogtlandbahn se uskuteční na začátku listopadu, předmětem jednání bude harmonogram nutných kroků před zahájením provozu. Vogtlandbahn představí své plány až do vyjetí prvního vlaku,"

upozornil liberecký krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník (SLK). Na spoje Trilex ovšem Vogtlandbahn rovněž posílá vlaky Desiro. Podle mluvčí svazu ZVON Sandry Trebesiusové bude v soukromých vlacích k dispozici občerstvení, nebude také problém zakoupit si na palubě jízdenky.

Firma Vogtlandbahn vznikla v roce 1998, zprvu její vlaky jezdily na méně významných tratích opuštěných státními DB v oblasti Vogtland na sasko-bavorském pomezí. Později začaly její vlaky jezdit na přeshraničních spojích do Karlovarského kraje, v posledních letech začala provozovat také spoje na pomezí Libereckého kraje, Saska a Ústeckého kraje. Dopravce zajišťuje také provoz expresů z Prahy do Mnichova. Dopravce patří do skupiny Netinera, kterou vlastní italská Státní železnice (FS) společně s francouzsko-lucemburským fondem Cube.

14. 10. 2013 Část zrušených rychlíků se v prosinci vrátí, dráhy našly úspory

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-obnovi-rychliky-ktere-zrusil-dt0-eko-doprava.aspx?c=A131014_120713_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy si od 15. prosince začne znovu objednávat část rychlíků, které zrušilo od 1. července letošního roku kvůli nedostatku peněz. Jejich zrušení vyvolalo často velmi bouřlivé reakce. Na koleje se vrací celkem 10 rychlíkových spojů, které od července přestaly jezdit. "Ministr Žák nařídil Českým drahám, aby zefektivnily své provozní výdaje. Díky tomuto požadavku ministra se podařilo ČD nalézt úspory, díky kterým bude obnoven provoz některých zrušených spojů," řekl Martin Novák z tiskového odboru ministerstva dopravy.

Vrací se například poslední večerní rychlíky mezi Libercem a Ústí nad Labem. "Liberecký kraj proti tomuto direktivnímu přístupu a zároveň i vlastní redukci provozu opakovaně protestoval, neboť se omezení dotklo mnoha cestujících, zejména u rychlíku 18:28 z Liberce," uvedl krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník. "Obnovení provozu některých zrušených spojů je rozhodně správný krok, ale pro zajištění dopravní obslužnosti celého území bylo by potřeba obnovit alespoň všechny spoje zrušené letos v červenci," myslí si Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Podle něj zmizí současné problémy, kdy v některých dnech regionální vlak čeká na přípoj od rychlíku zbytečně, protože žádný rychlík nepřijede. Ministerstvu k 1. červenci řadu rychlíků nezrušilo, ale pouze omezilo jejich provoz na několik dní v týdnu. Vysloužilo si tím velkou kritiku jak krajů či obcí, tak cestujících. Omezení se týkalo více než dvaceti rychlíků. Stát ročně stojí objednávka rychlíků u Českých drah zhruba čtyři miliardy korun.

Obnovené rychlíky

- Liberec (18.28) – Ústí nad Labem (20.32)	denně
- Ústí nad Labem (19.29) – Liberec (21.37)	denně
- Kolín (21.14) – Ústí nad Labem západ (23.05)	denně kromě soboty
- Ústí nad Labem západ (18.47) – Kolín (20.40)	denně kromě soboty
- Jihlava (5.25) – Jindřichův Hradec (6.41)	denně
- Jindřichův Hradec (19.14) – Jihlava (20.31)	denně kromě soboty
- Bohumín (5.35) – Brno (7.57)	denně kromě neděle
- Brno (6.02) – Bohumín (8.30)	denně kromě neděle
- Jihlava (18.39) - Brno (20.36)	denně
- Brno (19.20) – Jihlava (21.19)	denně kromě soboty

14. 10. 2013 Slavnostní zahájení stavby Rekonstrukce žst. Olomouc

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

Významný železniční uzel Olomouc čeká v následujících třech letech rozsáhlá rekonstrukce. Její součástí bude rovněž úprava kolejí, která umožní zvýšení rychlosti až na 160 km/h. Vlaky tedy budou moci jet stejně rychle jako na již modernizovaných přilehlých úsecích a začnou brzdit prakticky až u nástupišť. Jedna z nejméně frekventovaných stanic u nás navíc získá další ostrovní nástupiště. Nejen tato zlepšení přinese stavba, kterou dnes slavnostně zahájila Správa železniční dopravní cesty.

Na olomouckém hlavním nádraží dojde ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdových kolejí, zmodernizují se všechna stávající nástupiště včetně zastřešení, jejich nástupní hrany budou

v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí. Kapacitu stanice zvýší nové, páté nástupiště. Přístup k němu umožní kromě prodloužení starého podchodu také již připravený výstup z druhého podchodu, který už několik let spojuje celé nádraží s terminálem MHD a městskou částí Hodolany. Bezbariérový přístup na všechna ostrovní nástupiště zajistí nové výtahy, cestující rovněž ocení celkovou rekonstrukci starého podchodu. Změna polohy některých staničních kolejí bude znamenat zlepšení komfortu pro cestující. Druhé nástupiště tak bude sloužit výlučně spojům ve směru Česká Třebová – Přerov, což umožní pohodlný přestup cestujících z vlaku vyšší kategorie do nižší a opačně bez nutnosti přecházení mezi nástupišti. Obdobný způsob využití bude mít třetí nástupiště, které bude stejné služby nabízet pro vlaky ve směru Ostrava (Přerov) – Praha. V dopravní špičce bude možno ve stanici současně odbavit čtyři vlaky na hlavní koridorové trati a dalších sedm ve zbývajících směrech. Celkem tedy půjde o 11 vlaků najednou.

Kolejové řešení umožní v hlavních staničních kolejích jízdu rychlostí 160 km/h, v osobním nádraží pak bude snížena na 140 km/h. V ostatních kolejích se bude moci jezdit 40 až 60 km/h. Ke klidnější jízdě přispěje nový železniční svršek včetně bezстыkové koleje. Jeho konstrukce zajistí bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t. Celkem 96 výhybek získá elektrický ohřev pro bezproblémový provoz i v zimním období. Významnou částí stavby je modernizace mostů a propustků, které se nacházejí v daném úseku. Vlakové cesty do všech traťových směrů budou zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením (elektronickým stavědlem), které spolu s výše uvedenými úpravami upraví jízdu maximální povolenou rychlostí. Novější typ zabezpečení získají rovněž dva přejezdy. Do stavby je zahrnuta také modernizace trakčního vedení v celé stanici. Dále bude modernizováno sdělovací zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení a rovněž se vybuduje nový automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky. Stávající odjezdové a příjezdové tabule budou vyměněny za nové. Ve stanici se současně rozšíří informační systém pro cestující. Pro snadnější řízení vlakové dopravy se nainstaluje nový barevný kamerový systém, který bude sledovat nástupištní hrany a podchody, další pak usnadní řízení posunu.

Stavba je navržena ke spolufinancování z Evropské unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Celková míra podpory činí 83,1 % způsobilých výdajů. Zbývajících část je spolufinancována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Zhotovitelem je sdružení firem OHL ŽS a Alpine Bau CZ.

Název stavby	Rekonstrukce žst. Olomouc
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
Zhotovitel	Sdružení REŽOL: OHL ŽS, a.s., a ALPINE Bau CZ s.r.o.
Rychlost v kolejích	č. 201 a 202 – 160 km/h, č. 1 a 2 – 140 km/h
Začátek a konec stavby	km 83,422 směr Česká Třebová, km 204,850 směr Přerov
Délka kolejí	16 777 m
Termín zahájení	09/2013
Termín dokončení	08/2016
Celkové náklady stavby	3 110 985 094 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	1 894 181 346 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

15. 10. 2013 Odboráři z drah blokují tendry na tratě

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/odborari-z-drah-blokuji-tendry-na-trate-1028993>)

Plány státu na liberalizaci dotované železnice berou pomalu za své. Nejnověji je hatí další spor ministerstva dopravy a Českých drah. Jádrem tahanic je osud zaměstnanců a jejich benefitů v případech, kdy České dráhy v některém z tendrů nezmocní a provoz na trati začne zajišťovat jiný dopravce. Dráhy s odbory v zádech nyní požadují, aby v dokumentech k tendrům byla zakotvena povinnost nového dopravce zaměstnance převzít za stejných podmínek. Na ministerstvu to považují za neodůvodněné. „Dráhy, respektive odbory se zaseklý a celou věc blokují,“ sdělil deníku E15 zdroj z ministerstva. Situaci označil za pat. Dráhy se opírají o desetiletou smlouvu se státem z roku 2009, která hovoří o tom, že nový dopravce má nabídnout práci lidem, které dráhy v důsledku ztráty tratě přestaly potřebovat. Smlouvu uzavřel někdejší úřednický ministr dopravy Gustav Slamečka. Loňský pilotní tendr na trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc se ale bez této podmínky obešel. I když úřad

v otázce zaměstnanců zřejmě nakonec ustoupí, problém tím nevyřeší. Dráhy totiž odmítají ministerstvu předat údaje o mzdách a benefitech lidí, jichž se problém týká. Ministerstvo tak nemá pro tvorbu podmínek tendrů z čeho vycházet. „Předání takových údajů je samozřejmě nepřijatelné,“ podpořil postup drah šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Mluvčí drah Radek Joklík argumentuje obavou z reakce Úřadu na ochranu osobních údajů. „České dráhy nemohou poskytnout požadovaná data o zaměstnancích. Dostali bychom se do rozporu se zákonem o ochraně osobních údajů.“ Dráhy by zřejmě musely získat od zaměstnanců písemný souhlas, což se dá v termínu určeném ministerstvem těžko stihnout.

První část liberalizace ještě letos

Vláda Jiřího Rusnoka přitom nedávno schválila program liberalizace, podle kterého mají být první tři tendry vypsané ještě letos. První soutěž měla běžet už od konce září, kvůli zmíněným nesrovnalostem se ale zatím nic neděje. „Jsme připraveni tendry vypsat, jakmile budou vedením úřadu schválené. Nyní se doladují jen poslední záležitosti, u kterých je zapotřebí všeobecné shody,“ vysvětloval mluvčí ministerstva Martin Novák. Doladění „posledních záležitostí“ je ale v nedohlednu. Jedním z problémů zůstává vzájemné uznávání jízdenek, jehož navržený způsob drahám nevyhovuje. Musely by nejspíš ze svých zdrojů platit náklady na přerozdělování peněz jednotlivým dopravcům. „Je smutné a trapné, že si stát nedokáže dupnout na vlastní firmu,“ uvedl majitel konkurenčního RegioJetu Radim Jančura. Sám by prý neměl s převzetím zaměstnanců žádný problém. Za přetahovanou o detaily je zřejmě velká hra o osud samotné liberalizace české dotované železnice. Podle odborů je předčasná, navíc by ji neměla řešit vláda v demisi. Zastánci naopak poukazují na fakt, že konkurence zvyšuje komfort cestování.

15. 10. 2013 Po nástupišťích čeká oprava i budovu českobudějovického nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/246199-po-nastupistich-ceka-oprava-i-budovu-ceskobudejovickeho-nadrazi/>)

K nablýskaným nástupišťím a zbrusu novým kolejím, které dokončuje Správa železniční dopravní cesty v Českých Budějovicích, přibude i opravená nádražní budova. Ta zatím nepatří SŽDC, nýbrž Českým drahám, ty se však chtějí s železniční správou domluvit na společné přípravě opravy. Začít by mohla v příštím roce, hotova bude během dvou až tří let. Podle šest let starých plánů se již měla rekonstrukce budovy budějovického nádraží chýlit ke konci, ve skutečnosti se na ní ale nikdy nezačalo pracovat. Dráhy chtěly objekt opravit společně se soukromým investorem. "Stav budovy nádraží v Českých Budějovicích nás tíží, je to prakticky poslední budova v krajském městě, která není v náležitém stavu. Bohužel v posledních letech bylo řešení tohoto stavu zatíženo vytvořením projektu, podle kterého měl budovu opravit soukromý investor za to, že dostane potom nějaké pozemky v okolí," popsal generální ředitel ČD Dalibor Zelený neuskutečněný projekt. Teď ale začíná stárnoucí budova v sousedství čerstvě modernizovaných nástupišť a kolejí drahám dělat ještě větší ostudu. Proto přišlo jejich vedení s novým nápadem na společný projekt se SŽDC. Ta by v budoucnu měla nádražní budovy od drah získat, dráhy proto chtějí projekt připravit tak, aby správa mohla během jednoho roku začít čerpat peníze z evropských fondů a použít je na opravu. Do dvou až tří let by už majestátní nádraží mělo odpovídat současným standardům. "Pro dohodu jsme učinili první konkrétní kroky pro narovnání současných vztahů, protože to považujeme za věc, která se úplně nepovedla a je zapotřebí ji vyřešit tak, aby z toho Budějovice mohly profitovat a my jsme cestujícím připravili rozumnou vstupní bránu do tohoto kraje," uvedl ředitel Zelený.



Budova budějovického nádraží sice nemá tak dlouhou historii jako železnice ve městě – začínala zde nejstarší dráha v kontinentální Evropě, koňka do Lince – přesto je stará a výstavná. Vznikla v roce 1908, využívají ji nejenom cestující z krajského města, ale i lidé, kteří přestupují mezi vlaky, které jezdí z Budějovic do pěti směrů – na Linec, Vídeň, na Veselí a odtud na Prahu či Jihlavu, na Plzeň a také na Český Krumlov.

15. 10. 2013 Vlaky z Liberce do České Lípy pojedou po obnovené trati nejpozději v květnu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/246275-vlaky-z-liberce-do-ceske-lipy-pojedou-po-obnovene-trati-nejpozdeji-v-kvetnu/>)

Správa železniční dopravní cesty začala shánět firmu, která opraví trať u Rynoltic na Liberecku, kterou v červnu zničila povodeň. Železničáři už mají posudek stavu dráhy, podle kterého oprava vyjde

na 68 milionů korun. Jak rychle bude trať opravena, závisí na počasí, mohlo by to být již do konce roku, nejspíše potom koncem května příštího roku. Oprava poškozené části trati Liberec – Česká Lípa by mohla začít na přelomu října a listopadu, jak bude dále probíhat, závisí především na počasí. Mluvčí SŽDC Marek Iliáš uvedl, že pokud budou klimatické podmínky příznivé, je oprava naplánována do konce letošního roku, v opačném případě je termín až na konci května příštího roku.

Kvůli poškození trati je u Rynoltic výluka, do autobusů musí přestupovat jak cestující z osobních vlaků Liberec – Česká Lípa, tak z liberecko-ústeckých rychlíků. Voda v červnu trať podemlela, 70 metrů kolejí potom zůstalo částečně ve vzduchu. SŽDC se zahájením opravy musela dlouho čekat, protože se podloží hýbalo. Úsek trati u Rynoltic patří k trojici, které letošní povodně a sesuvy poškodily nejvážněji. Ještě hůře však dopadla trať nedaleko Lovosic, kterou zničil stejný sesuv podmáčeného svahu jako nedalekou dálnici D8 – její oprava zatím není ani v dohledu. Naopak ještě letos by měla být opravena trať z Peček do Kouřimi.

16. 10. 2013 Vláda odpustila správě železnic část dluhu ve výši 2,45 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-odpustila-sprave-zeleznic-cast-dluhu-ve-vysi-2-45-ml-d-kc-996290>)

Vláda odpustila Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) část dluhu ve výši 2,45 miliardy korun. Na svých webových stránkách to uvedl Úřad vlády. Správci železnic dluh zůstal po bývalé státní organizaci České dráhy. Podobnou účetní operaci, která je podle vedení SŽDC pouze formální a nemá na hospodaření společnosti vliv, schvaluje vláda každoročně. SŽDC dluhy zdědila při svém vzniku v lednu 2003. Celkové závazky z dlouhodobých úvěrových smluv tehdy činily přes 60 miliard korun. Peníze si půjčil stát na výstavbu železničních koridorů a obnovu vlaků Českých drah. Stát také peníze splácí, formálně však figurují v účetnictví SŽDC jako závazek vůči státnímu rozpočtu. Proto je vláda od roku 2005 každoročně umazává. Pravidelné umořování dluhu je podle ministerstva dopravy nezbytné k tomu, aby mohla být SŽDC považována za bezdlužnou a mohla čerpat peníze z evropských fondů. Za předchozích osm let stát z dlužné částky podle ministerstva dopravy odmazal 47 miliard korun. Splácení dlužné částky by mělo pokračovat do roku 2020.

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty se mimo jiné stará o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor výstavby tratí. V loňském roce pracovala s rozpočtem přes 35 miliard korun.

16. 10. 2013 Legendární lokomotiva „Bardotka“ končí (od 15. prosince 2013)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/legendarni-lokomotiva-bardotka-konci-1029615>)

Česká železnice dá ještě letos sbohem jedné z největších poválečných legend. Motorová lokomotiva řady 749 známá ponejvíce pod přezdívkou Bardotka přestane v polovině prosince jezdit v pravidelné osobní dopravě. Lokomotiva s nezaměnitelným bubláním motoru je na ústupu už řadu let, poslední čtyři stroje České dráhy nasazovaly v létě na linky Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany a Čerčany – Světlá nad Sázavou.



Dnes osobní vlaky tahají pouze dva stroje na první zmíněné trati. Bardotky jsou navíc k vidění už jen o víkendech. „Od 15. prosince budou i na těchto výkonech nahrazeny brejlovci řady 754,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Bardotka, vyráběná v 60. letech, je jednou z nejpovedenějších československých lokomotiv. Vznikla v dílnách ČKD a mimo jiné získala i medaili za design. Právě netradiční tvary ji vysloužily hned několik přezdívek. Zejména u první série připomínalo zaoblené čelo lokomotivy poprsí, což si strojvedoucí rázem spojili s hereckou hvězdou 60. let Brigitte Bardotovou. Lokomotivě se ale také podle výrazu říká Zamračená, hlavně na jihu Čech je pak známá jako Barča. České dráhy mají v současnosti ve stavu 23 zamračených lokomotiv z let 1966 až 1971, většina už je ale úředně zrušena a připravena k sešrotování. Jiné ale přežijí jako historické kousky, jedna Barča už například zdobí železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka. Pět provozních lokomotiv má i ČD Cargo, při troše štěstí mohou být spatřeny v okolí Českých Budějovic jako výpomoc například u manipulačních vlaků.

Legendární stroj zcela nezmizí už proto, že má řadu fanoušků doma i v zahraničí. Především Britové pořádají hromadné výlety do Čech jen proto, aby si mohli poslechnout zvuk motoru. Vyžadují přitom striktně lokomotivu bez tlumičů. Britové si nechávají vypravit zvláštní vlak v čele s Bardotkou, k jejich základnímu vybavení přitom patří kvalitní mikrofonu pro nahrávání motoru.

17. 10. 2013 Zloději se vrhli na zabezpečovací zařízení, ochromují pražské trati

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/246464-zlodeji-se-vrhli-na-zabezpecovaci-zarizeni-ochromuji-prazske-trati/>)

Vlaky mezi Prahou a Kolínem nabíraly více než půl dne zpoždění. U Úval musely zpomalit, protože někdo ukradl část zabezpečovacího zařízení. Bez zdržení byla trať průjezdná až po třetí odpoledne. Pokračuje tak série podobných krádeží v Praze a okolí, v minulých dnech byly kvůli zlodějům kovů výluky u Vysočan a mezi Holešovicemi a Libní. Výpadek zabezpečovacího zařízení v Úvalech měl největší vliv na regionální dopravu, České dráhy kvůli zpoždění dopoledne odřekly část osobních vlaků mezi Běchovicemi a Úvaly. S menším zpožděním se ovšem jezdilo až do odpoledne. Mluvčí SŽDC Marek Iliáš uvedl, že z Běchovic do Úval jezdily vlaky kvůli výpadku zabezpečení na příkaz.

Porucha zabezpečovacího zařízení vznikla v noci. Úvalský výpravčí zaznamenal poruchu na jedné koleji, u nádraží potom našel poškozenou zabezpečovací skříň, kde chyběly cívky, popsala policejní mluvčí Hana Jeřábková. Podle Marka Iliáše se později ukázalo, že zloději vzali několik traf, která pak museli pracovníci SŽDC sehnat, aby mohli opravu dokončit. Kriminální zloděje hledají a případ prošetřují pro podezření z poškození a ohrožení provozu obecně pospěšného zařízení a krádeže, za což může hrozit až šest let vězení.

Zloději kovů, kteří ukradli součást traťového zabezpečovacího zařízení, navázali na jiné zločince, kteří v Praze kradli kovy na železnici v minulých dnech. V úterý odpoledne kvůli krádeži kabelů nejezdily vlaky z Vysočan ani po jedné z tratí na Satalice ani na Horní Počernice. Díky upozornění svědka krádeže dopadli policisté dvojici zlodějů. "Policisté zjistili, že dvojice přerušila přírodní kabel. Měla v úmyslu ho prodat ve sběrných surovinách," sdělila policejní mluvčí Jana Rösslerová. Jeden z dopadených zlodějů podle ní také měl na svědomí červnovou krádež zabezpečovacího kabelu mezi Masarykovým nádražím a Libní.

V neděli chytila policie dalšího muže, který ohrozil cestující ve vlacích. Dopadla ho, když ukradl kabely v tunelu pod Bílou skálou mezi holešovickým a libeňským nádražím. Na témže místě kradl šestadvacetiletý bezdomovec vícekrát, policisté věděli o dvou předchozích případech, muž se nakonec přiznal ke čtyřem krádežím měděných kabelů.

17. 10. 2013 Šéf správy železnic: Dráha na letišti vznikne do roku 2020

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sef-spravy-zeleznic-draha-na-letiste-vznikne-do-roku-2020/996725>)

Pražské letiště Václava Havla bude mít do roku 2020 železniční spojení do centra města. Na Žofínském fóru věnovaném rozvoji dopravní infrastruktury to řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiří Kolář. Správa železnic v současnosti zpracovává studii, která má rozhodnout, kudy vlaky na letiště pojedou. Uvažuje se o možnosti využití stávající trati na Kladno, nebo spojení ze Smíchova přes takzvaný pražský Semmering. V poslední době se správce kolejí kloní spíše k variantě spojení přes Ruzyň, Veleslavín, Bubny a Negrelliho viadukt, protože druhá trať nemá dostatečnou kapacitu a vlaky z letiště by se v úseku od Smíchovského nádraží nevešly mezi příměstské spoje z Berouna a dálkovou dopravu. "Po dohodě s ministerstvem dopravy začneme připravovat vyšší kapacitu pro trať Praha - Kladno s tím, že odbočka na letiště se dobuduje," uvedl Kolář s tím, že věří, že se celou stavbu podaří postavit z evropských dotací planoucích z Operačního programu doprava II. Železničnímu spojení na pražské letiště se v předvolební kampani věnovala i ČSSD, která podle svého stínového ministra průmyslu a obchodu Milana Urbana slíbila v případě volebního vítězství postavit rychlodráhu na letiště s pokračováním do Kladna do tří let. Částečně by měla vést po stávající trati vedoucí na Letnou a následně by měla být vedena tunelem za Prahu. Stát by měla zhruba 20 miliard korun, 80 procent z této sumy by mohlo být proplaceno z dotací EU.

17. 10. 2013 ČD podají rozklad proti zrušení smlouvy na lokomotivy Taurus

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-podaji-rozklad-proti-zruseni-smlouvy-na-lokomotivy-taurus/996810>)

České dráhy se nechtějí vzdát 11 lokomotiv Taurus, které plánovaly využít v mezinárodních vlacích mezi Prahou, Brnem, Vídní a Štýrským Hradcem. Podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) dráhy obešly zákon o veřejných zakázkách, když smlouvu s rakouskými drahami označily

za vzájemnou výměnu vozidel. Úřad proto smlouvu zrušil. S rozhodnutím ÚOHS, že šlo o pronájem lokomotiv bez řádné soutěže, ale dráhy nesouhlasí a hodlají proti němu podat rozklad. Podrobnosti k odvolání dnes České dráhy neuvědomují. V minulosti ale argumentovaly tím, že podobný způsob výměny vozidel je u železničních společností běžný.

Spor je dohrou pět let starého obchodu. ČD se dohodly s rakouskými Österreichische Bundesbahnen, že si od nich budou najímat moderní lokomotivy Siemens pro cesty přes hranice. Soutěž dráhy nevypsaly a zdůvodnily to tím, že nejde o zakázku, ale o vzájemné půjčování lokomotiv mezi českými a rakouskými drahami. Lokomotivy měly vozit soupravy Railjet, které dráhy nedávno koupily za 2,5 miliardy korun. Celkem má mezi Českem a Rakouskem jezdit deset těchto souprav, z toho tři rakouské. Ve vlaku bude mimo jiné dětské kino, v každé soupravě je restaurace a také WiFi. Cestujícím vlak nabídne 442 míst, z toho 384 ve druhé třídě. Lokomotivy Taurus řady 1216 už s railjety jezdí v Rakousku. Jde o stroj, který drží rekord ve své kategorii, když v roce 2006 dosáhl rychlosti 357 kilometrů v hodině.

18. 10. 2013 Oprava stoleté střechy hlavního nádraží vyjde na půl miliardy (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/oprava-stolete-strechy-hlavniho-nadrazi-vyjde-na-pul-miliardy-1029984>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se po letech váhání a přešlapování odhodlala k poslední nutné velké investici na pražském hlavním nádraží. Kompletní rekonstrukce se dočká více než sto let stará ocelová konstrukce, která dvěma monumentálními oblouky zastřešuje první čtyři nástupiště. Náprava jejího dezolátního stavu si vyžádá půl miliardy korun. „V současné době řešíme technologii realizace stavby s ohledem na možnosti omezení železničního provozu v této stanici,“ řekl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Zahájení stavby je naplánováno na září příštího roku, hotovo má být do konce roku 2015. Správa železnic přitom počítá i s příspěvkem evropských fondů.

Po obnově památky z dob monarchie dlouho neúspěšně volala mimo jiné firma Grandi Stazioni, která má ve správě přilehlé odbavovací haly. Ta aktuálně provádí rekonstrukci historické Fantovy budovy, kde má vzniknout restaurace. „Tak to je dobrá zpráva. Nechceme, aby na hosty při vstupu do restaurace skrze konstrukci přišlo,“ reagoval zástupce Grandi Stazioni Martin Hamšík. Obnova zastřešení bude obnášet například novou ochranu proti korozi, výměnu zrezlých částí, nové zasklení, místo nebezpečného drátoskla bude instalováno tvrzené bezpečnostní sklo. Vyměněny budou i přístupové mostíky na střeše nebo části kovového pláště. „Nedílnou součástí bude i úprava součástí osvětlení a dalších rozvodů a zařízení zavěšených na ocelové konstrukci,“ doplnil Tesař. Zchátralá stavba je jedním z paradoxů hlavního nádraží v Praze. Zatímco nástupiště a kolejiště pod ní prošly v nedávných letech úplnou rekonstrukcí, na střeše se jaksi zapomnělo. Cestujícím tak při čtení moderních informačních tabulí často kape na hlavu. Nyní plány zřejmě urychlila urputná snaha na poslední chvíli vyčerpat co nejvíce peněz z evropských fondů.

Dva majitelé jednoho celku

Hlavní nádraží je rozděleno mezi dva vlastníky. Odbavovací haly, historická Fantova budova a první nástupiště patří Českým drahám. Ty vše výměnou za rekonstrukci pronajaly na třicet let společnosti Grandi Stazioni. Ta se chce už příští týden veřejnosti pochlubit zrekonstruovanými prostory legendární Fantovy kavárny. Zbývá nástupiště hlavního nádraží včetně podchodů a ocelové konstrukce patří správě železnic.

18. 10. 2013 Po drážním spojení Čína – Polsko už putuje první zboží

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/po-draznim-spojenni-cina-polsko-uz-putuje-prvni-zbozi-1030003>)

Dva týdny před primárním úpisem akcií na Varšavské burze cenných papírů polský nákladní železniční přepravce PKP Cargo hlásí, že spolu se dvěma ruskými partnery otevřel pravidelné spojení do Číny. Nákladní vlak plný elektroniky a technologických produktů vyrazil 30. září z nádraží v Šu-žou nedaleko Šanghaje. Hranice přešel v sibiřském Zabajkalsku a běloruském Brestu a po dvou týdnech a 7 600 absolvovaných kilometrech dorazil v pondělí do Varšavy. Tak bylo otevřeno, byť zatím ve zkušebním provozu, transkontinentální spojení. Další vlak tímto směrem opustí Šu-žou posledního října. Již od příštího roku mají touto cestou do Polska přijíždět tři nákladní vlaky týdně. Celý záměr je společným projektem polské společnosti Cargospeed ze skupiny PKP Cargo Logistics a dvou firem ze skupiny Russian Railways: z Vídně řízené a na Kypru registrované společnosti Far East Land

Bridge a jejího podílníka Russian Railways Logistics. Transporty probíhají ve spolupráci s dalšími partnery v Číně, Rusku a Bělorusku. Jak sdělila Monika Galosová z vídeňské Far East Land Bridge, v Číně budou vlaky plně naloženy a pojedou bez zastávek na varšavský terminál Cargospeed. V Rusku mají zvládnout denně tisíce kilometrů. Cesta by tak neměla trvat déle než dva týdny. Pro srovnání: po moři cestuje zboží z Číny do západoevropských přístavů pět až šest týdnů.

Vstup na parket

Polské PKP Cargo — po DB Schenker druhý největší evropský přepravce zboží na železnici — vstoupí 31. října na varšavský parket. Maximální cena pro malé investory je stanovena na 74 zlotých (asi 455 korun), což by odpovídalo hodnotě společnosti 3,2 miliardy zlotých. K prodeji bude ale maximálně 50 procent minus jedna akcie, což mateřské PKP zachová kontrolu nad podnikem. Očekávaný výnos 1,6 miliardy zlotých má být použit hlavně na splácení dluhů společnosti, které se pohybují ve výši kolem čtyř miliard zlotých.

18. 10. 2013 Varnsdorf otevírá staronovou zastávku – Staré nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/246351-varnsdorf-otevira-staronovou-zastavku-stare-nadrazi/>)

Dvě železniční zastávky má nově Varnsdorf. Na západě města se zastavením osobního vlaku po třetí hodině otevře zastávka Staré nádraží, kde bylo po léta pouze nákladiště. Zastávka je mnohem blíže od centra než osobní nádraží, od náměstí Edvarda Beneše je vzdálena asi půl kilometru. Nová železniční zastávka Varnsdorf-Staré nádraží je sice ve srovnání s ústředním varnsdorfským nádražím blíže k centru, zato však má horší obsluhu. Zatímco z nádraží Varnsdorf jezdí vlaky na Liberec každou hodinu, ze Starého nádraží je interval dvouhodinový. Zastávka totiž vznikla na traťové větvi do německého Seiffhennersdorfu, kam jede jen polovina spojů. Dopravce upozornil, že jeho vlaky budou na Starém nádraží zastavovat pouze na znamení. Staré nádraží vzniklo s tratí Zittau – Eibau, která přes Varnsdorf procházela jako peážní. Stanice se původně jmenovala Altvarnsdorf, tj. Starý Varnsdorf. Dokončovací stavební práce budou za provozu ještě probíhat, skončí do posledního listopadu.

18. 10. 2013 Rekonstrukce trati Běchovice – Úvaly už nemá problém u ÚOHS

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/246692-rekonstrukce-trati-bechovice-uvaly-uz-nema-problem-u-uohs/>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zastavil správní řízení, kvůli kterému hrozil odklad již tak zpožděné rekonstrukce trati mezi pražskými Běchovicemi a Úvaly. ÚOHS se zabýval výběrem dodavatele, počátkem měsíce vydal předběžné opatření, kterým zakázal Správě železniční dopravní cesty podepsat smlouvu. Poté, co stěžovatel vzal své odvolání zpět, úředníci správní řízení zastavili. Jedna ze stavebních firem, které usilovaly o zakázku, si u ÚOHS stěžovala na zadávací podmínky. Úřad zahájil správní řízení ze Správou železniční dopravní cesty na konci srpna, poté 1. října vydal i předběžné opatření, kterým zakázal podepsat smlouvu. O dva dny později ale vzal stěžovatel svůj podnět zpět. Tendrem se potom úřad přestal zabývat. "Rozhodnutí o zastavení řízení je pravomocné," řekl mluvčí ÚOHS Martin Švanda. Vítěze soutěže na stavbu za 1,8 miliardy korun nazvanou Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly železniční správa ještě nevyhlásila, v září však její mluvčí Jakub Ptačinský uvedl, že tak učiní během několika týdnů. Rekonstrukcí projde zhruba deset kilometrů tříkolejná trať, na které leží také úvalské nádraží, klánovická zastávka a běchovická měnirna. Spolu s traťovými úseky u Kralup nad Vltavou, pražských Holešovic, Brandýsa nad Orlicí, průjezdu Brnem a několika železničními stanicemi patří trať mezi Běchovicemi a Úvaly k posledním dosud nemodernizovaným částem prvního tranzitního železničního koridoru Děčín – Praha – Brno – Břeclav.

18. 10. 2013 Dráhy chtějí rušit průvodčí, obce se bouří (Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/246738-drahy-chteji-rusit-pruvodci-obce-se-bouri/>)

Zrušit průvodčí chtějí České dráhy na železniční trati z Rokytnice v Orlických horách do Doudleb nad Orlicí. Zdůvodňují to úsporami. Tamním starostům se to nelíbí, obávají se, že to postupně povede

i k rušení spojů na této horské trati. Podle starostů z Orlických hor povede rušení průvodčích mimo jiné i k úbytku turistů. Menší vytiženost spojů pak může být argumentem pro jejich rušení. "Bude to mít i dopad na sezónní dopravu, na přepravu kol, takže se obáváme, že České dráhy budou naprosto rezignovat na tyto bonusy," tvrdí starosta Rokytnice Petr Hudousek (nestr.). České dráhy by změnu v odbavování cestujících na trati v úseky Doudleby-Rokytnice rády zavedly v průběhu jízdního řádu roku 2014. Jízdenky by si pak cestující kupovali buď u strojvedoucího, nebo v automatu. Přepravu kol to podle Českých drah neovlivní – samoobslužná je už dnes. "Smyslem je snížit náklady na spoje, aby se nemusely omezovat. V zahraničí je to běžné," říká mluvčí drah Radek Joklík. Obce se přesto přepravce pokusí přesvědčit, aby rozsah služeb zachoval alespoň u spojů, kterými cestuje nejvíc lidí.

20. 10. 2013 U znojenské nemocnice vznikne nová železniční zastávka

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/u-znojenske-nemocnice-vznikne-nova-zeleznicni-zastavka/997661>)

Poblíž nemocnice ve Znojmě vznikne nová železniční zastávka. Usnadní pacientům cestování do nemocničního areálu, který leží na okraji města a nyní se k němu lze dostat autobusem nebo autem. Zastávka za tři miliony korun bude v ulici Růženy Svobodové a podle plánů se postaví v roce 2015. ČTK to řekla mluvčí znojenské radnice Zuzana Pastrňáková. Příští rok také zřejmě začnou opravy železniční trati ze Znojma do Břeclavi. Nová zastávka vznikne na trati Znojmo – Okříšky. Městský úřad na stavbu přispěje půl milionu korun. "V minulých dnech dala radnice investorovi akce, kterým je Správa železniční dopravní cesty, souhlas k realizaci stavby na městském pozemku," uvedl starosta Znojma Vlastimil Gabrhel. Vybuduje se podle něj železniční spodek, nástupiště a upraví se rozvody nízkého napětí a osvětlení. Příští rok by měla také začít modernizace trati ze Znojma do Břeclavi. Po jejím skončení budou moci jezdit vlaky mezi oběma městy rychleji. Jako první se zřejmě zrekonstruuje část trati ze Znojma do Hrušovan nad Jevišovkou. Na opravy železnice na Znojmsku příští rok podle dostupných informací poputuje zhruba 400 milionů korun.

21. 10. 2013 RegioJet omezí od listopadu přepravu cestujících na vozíku (od 1. listopadu 2013)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-omezi-od-listopadu-prepravu-cestujicich-na-voziku/998077>)

Železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency, který provozuje rychlíky mezi Prahou a Ostravskem, omezí od 1. listopadu dopravu cestujících se sníženou pohyblivostí, tedy vozíčkářů. Důvodem jsou zpoždění vlaků, která vznikají kvůli administrativním a technickým potížím, vyplývá z tiskové zprávy dopravce. Proti kroku RegioJetu se ohradil předseda Národní rady osob se zdravotním postižením ČR Václav Krása, považuje ho za diskriminační. České dráhy (ČD) i Leo Express službu vozíčkářům nabízejí dále. "Nejsme schopni těmto cestujícím nabídnout odpovídající prostor pro sezení. Jejich přeprava vyžaduje z naší strany zajištění administrativních a technických požadavků, které jsou v některých případech časově náročné," uvedl RegioJet. Jde především o zajištění zvedací plošiny pro nástup a výstup, jejímž vlastníkem jsou České dráhy. Dalším problémem je v některých stanicích i přístup na nástupiště.

Majitel společnosti Radim Jančura ČTK řekl, že jde o opatření, které reaguje na ceny za použití plošiny. "České dráhy si účtují 3 600 až 7 200 korun v závislosti na čase objednání a na typu obsluhy. Do 48 hodin platíme standardní sazbu, do 36 hodin o polovinu vyšší. Potom už plošinu objednat nelze," zdůraznil Jančura. ČD si však za cenu stojí. Na nápravě stavu však podle zprávy RegioJet pracuje. "Už teď jsme v případě potřeby nakládali vozíčkáře vlastními silami a budeme to dělat i nadále. Ve vlaku máme čtyři až sedm míst vyhrazených, ale je to v chodbě u záchodu," poznamenal Jančura. V budoucnu by chtěl na ostravskou linku pořídit vozy, které budou vybaveny plošinou a pro vozíčkáře bude místo mezi ostatními cestujícími. Sedm vozů ho vyjde na 200 milionů korun. "Je potřeba, aby se stabilizovala ekonomika provozu," řekl Jančura.

Přístup RegioJetu se nelíbí předsedovi Národní rady osob se zdravotním postižením ČR Václavu Krásovi. "Napsal jsem otevřený dopis předsedovi vlády, ministru dopravy a Radimu Jančurovi. Záměrně chci situaci vyhrtotit, protože je potřeba si uvědomit, že tu máme zákony, které je potřeba dodržovat. Jedná se o nařízení Evropského parlamentu a rady a náš antidiskriminační zákon," řekl ČTK. "Totéž jsou autobusy Student Agency. Jančura mi na rovinu řekl, že by přišel o čtyři místa, že pro vozíčkáře nic dělat nebude. Takhle to nejde," řekl ČTK Krása. Podle jeho slov je stížnost na jednání s ČD o plošinách výmluvou. "Navíc řešit nástup vlastními silami není bezpečné," dodal Krása.

Jančurovi konkurenti poskytují služby cestujícím na vozíku i nadále. České dráhy mají již na řadě regionálních spojů vlaky s nízkopodlažním oddílem, v rychlících bez nízkopodlažních vozů zajišťují nástup a výstup právě zvedací plošinou. "Zatím však neexistuje jednotné řešení. Doporučujeme proto těmto lidem, aby si zjistili, jaké jsou možnosti přepravy," řekla ČTK mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Pokud nástup do vlaku vyžaduje využití plošiny, je potřeba se objednat 24 hodin dopředu. Leo Express disponuje novými vlaky, které na cestující na invalidním vozíku pamatují nízkopodlažními oddíly. Jejich nástup je nenáročný i proto, že na trati z Prahy do Ostravy jsou nástupiště ve výšce podlahy vlaku. U dveří je výsuvná plošina a lidé si musejí koupit v rezervačním systému jízdenku přesně na místo, kvůli vysunutí plošiny musí zákazník informovat dopravce na zákaznické lince alespoň 24 hodin předem.

21. 10. 2013 Bariéra z betonu a kovu poničila vlak. Mohl vykolejit, říkají policisté (Chlumčany u Dobřan)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/na-zeleznicni-trat-u-chlumcan-nekdo-polozil-kusy-betonu-p22-plzen-zpravy.aspx?c=A131021_143854_plzen-zpravy_pp)

Cestující ve vlaku na trati Plzeň - Klatovy ohrozil pachatel, který na koleje u Chlumčan rozmístil betonové a kovové překážky. Souprava s padesáti cestujícími nevykolejila jen díky strojvedoucímu, který stihl zpomalit. I tak ale předměty poškodily lokomotivu i koleje. Neznámý pachatel se podle policie pohyboval na kolejích v pátek 18. října v době od 11:22 hodin do 12:33 hodin. Na železniční přejezd před zastávkou Chlumčany položil kusy betonu ve tvaru oblouku o délce 30 centimetrů, několik metrů za přejezd umístil ještě betonový kvádr - kilometrovník, který označuje délku trati – železniční dopravní značku a ocelovou zarážku. Podle policistů mohly tyto překážky při nárazu vlak vykolejit. "To se nestalo jen díky včasné reakci strojvedoucího, který stihl vlak s padesáti cestujícími přibrzdit. Souprava ale do překážek přesto narazila, a došlo tak k poškození lokomotivy a kolejí. Škoda je předběžně vyčíslena na 40 tisíc korun, při srážce se nikdo nezranil," sdělil policejní mluvčí Jan Koželuh. Kriminální případ kvalifikovali jako trestný čin obecného ohrožení, za který pachateli hrozí až osmiletý trest. O pomoc při vyšetřování žádají svědky události i další občany, kteří by mohli usnadnit objasnění případu.

22. 10. 2013 Kraje zaplatí za vlaky o 130 milionů více, některé spoje čeká konec

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-zaplati-za-vlak-y-o-130-milionu-vice-nektere-spoje-ceka-konec-1030825>)

Těžko pochopitelný krok zpět. Tak zní zřejmě nejmírnější z reakcí krajů na zvýšení poplatků za použití kolejí pro osobní vlaky. I když čísla zatím nejsou upřesněna, podle odhadů Českých drah (ČD) zaplatí kraje za regionální vlaky příští rok o 130 milionů korun více než letos. Oproti roku 2012 je nárůst dokonce přes 200 milionů. Protihodnotou nezískají nic. Naopak, hejtmanství hledají miliony navíc ve svých rozpočtech velmi těžko, což svádí k jednoduchému řešení: rušení vlaků. „Zvýšení poplatku za dopravní cestu je pro kraj obrovským problémem,“ říká středočeský hejtman Josef Řihák. Právě střední Čechy patří k nejpostiženějším, neboť objednávají nejvíce vlaků ze všech krajů. Nárůst poplatku tu činí přes 20 milionů korun. Podobně je na tom Praha, jižní Morava, Olomoucký nebo Plzeňský kraj. Poplatky zvýšila v souladu s linií ministerstva dopravy Správa železniční dopravní cesty. Chce tím kompenzovat nižší ceny, které naopak poskytne nákladním vlakům. Kromě krajů tím ale zavařila i ČD, které jsou v celé věci nevinně. Poplatek musejí odvádět ony, kraje se ale zdráhají ho promítnout do dotace. Jednání krajů s drahami o rozsahu dopravy se tak protahují. „Objednavatel veřejné dopravy již nemůže tolerovat neustálé navyšování ceny dopravního výkonu, který je ovlivněn poplatkem za použití dopravní cesty,“ konstatuje vedoucí odboru dopravy Pardubického kraje Ladislav Umbraun. Podle něj chce stát od krajů za vlaky stále více peněz, aniž by se to projevilo na kvalitě infrastruktury a rychlosti dopravy. Logickou reakcí je úbytek spojů. Třeba v Plzni už mají jasno, že příští rok si za stejné peníze jako letos objednají o 300 tisíc vlakových kilometrů méně. Problémy ve vyjednávání s kraji připouští i mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Podle něj je ale poplatek náklad, který podle uzavřených smluv musí být do dotace zahrnut.

Dvojí zdražení

Kraje platí za objednané vlaky ročně zhruba osm miliard korun. Z toho jim na základě memoranda z roku 2009 posílá stát 2,6 miliardy. Kraje si ale stěžují, že stát částku nezvyšuje o inflaci ani nezohledňuje poplatky za koleje, jak se zavázal. Kraje tak dluh státu vyčíslují na půl miliardy. Poplatky

za koleje pro osobní vlaky se zvyšují hned dvakrát. Poprvé od letošního července, podruhé od ledna 2014.

Poplatky za jeden vlakový kilometr

Vlak	od 1. 7. 2013	od 1. 1. 2014
Motorová lokálka	6,02	6,22
Pantograf Regio Panter	12,14	12,54
Pendolino	25,42	26,26

22. 10. 2013 „Bavorské pendolino“ míří do Česka. Arriva s ním bude jezdit do Kralup (řada 610 DB)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-a-nemecke-naklapeci-jednotky-610-v-cesku-fn4-eko-doprava.aspx?c=A131022_124509_eko-doprava_neh)

Naklápěcí vlak s číselným označením 610 přezdívaný bavorské pendolino, který má posílit vozidlový park společnosti Arriva, dorazí do Česka ve čtvrtek. Po nezbytných zkouškách jej chce dopravce nasadit na trať mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Na této lince už firma od konce září provozuje pravidelné spojení staršími jednotkami 628 původně také od německých drah. Tuzemští cestující by se s novinkou na české železnici mohli svézt během několika týdnů. Schvalovací proces by tentokrát měl být jednodušší, než u předchozího typu, pro který se dopravci zhruba rok nedařilo získat povolení. "Zatím máme signály, že tu pro to nejsou žádné věcné bariéry," uvedl ředitel železniční divize tuzemské Arrivy Jaroslav Richter s tím, že soupravy jsou provozovány v Německu, musí se jen prověřit, jak dokážou komunikovat s tuzemským zabezpečovacím zařízením.



Naklápěcí jednotky 610, které pro německé dráhy vyrobily firmy MAN a DUEWAG, nyní jezdí například na trase Hof – Řezno. V Česku by tyto dieselové stroje z devadesátých let podle Arrivy mohly mít šanci na úspěch v budoucích tendrech na rychlíkové spojení, které nedávno slíbilo vypsát ministerstvo dopravy. Šanci mají mít zejména na trasách mezi Libercem a Pardubicemi, Libercem a Ústím nad Labem a Plzní a Mostem, které z velké části nevedou po elektrifikovaných tratích.

K dispozici má firma až dvacet souprav

Kromě rychlíkových tratí předpokládá společnost jejich využití i v příměstské dopravě. V této souvislosti mluví o trase Praha – Benešov. Ta měla být druhým spojením z Prahy, které měl dopravce v úmyslu během letošního roku začít provozovat. Podmínkou pro nasazení těchto vlaků na dalších trasách v ČR je ale podle Richtera domluva se Středočeským krajem a Prahou na dotacích na provoz. V současnosti dopravce jezdí bez dotací i na spojení Praha – Kralupy. Během zkušebního provozu bude v Česku zatím jediná souprava 610. Dceřiná firma německých drah DB Regio má ale k dispozici dvacítku těchto souprav, se kterými do budoucna už nepočítá. Teoreticky by se tak všech dvacet jednotek mohlo najít uplatnění na české železnici, dodal Richter. Souprava dorazí do ČR přes Cheb, během zkušebního provozu bude garážovaná s největší pravděpodobností v Plzni, kde by se rovněž měla odbyvat nezbytná měření. Přesný program zkoušek dopravce dojedná se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a Výzkumným ústavem železničním (VUZ) během dneška a středy.

Nové bavorské vlaky budou z Česka

Na bavorské koleje naopak zamíří do tří let nové vlakové soupravy z Česka. Dodá je tam plzeňská Škoda Transportation. Půjde o šest šestivozových dvoupatrových soupravu s maximální rychlostí 189 km/h. Soupravy typu push-pull (mohou být taženy nebo tlačeny) budou složeny z řídicího vozu na jedné straně, pěti vložených vozů a z lokomotivy řady 109E (Emil Zátopek) v novém designu určeném speciálně pro DB Regio. Kapacita vozů je 705 míst k sezení.

23. 10. 2013 Nový zákon o drahách je u ledu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/novy-zakon-o-drahach-je-u-ledu-1031178>)

Česká železnice se nového zákona jen tak nedočká. Základní právní normu, která měla nově upravit vztahy v drážní dopravě, odložilo ministerstvo dopravy po letech příprav na neurčito. „Musí se s ním začít znovu,“ uvedl ministr Zdeněk Žák. Jeho úřad si dokonce zahrává s myšlenkou, že místo nového

zákona postačí rozsáhlá novela původní normy z roku 1994. „Očekáváme, že politické řešení padne po volbách. Pak bude možné s klidem pracovat na jedné či druhé variantě,“ doplnil mluvčí ministerstva Martin Novák. „Ten zákon je velmi potřeba, ale asi bude lépe, když si o něm rozhodne až nová politická reprezentace,“ míní i železniční konzultant Emanuel Šíp. Důležitý je podle něj hlavně vznik nezávislého orgánu, tedy regulátora, který by převzal některé pravomoci ministerstva. „To je dlouhá léta ve střetu zájmů, když rozhoduje o podmínkách na železnici a zároveň vlastní největšího dopravce,“ doplnil. Nejde ale jen o regulátora. Nový zákon by fakticky oddělil složité problémy železnice od dalších drah jako tramvaje a metro. Tím by se zjednodušila legislativa pro městskou dopravu. Naopak by se zavedl pojem vlakotramvaj, který v zákonech chybí, byť v realu už se vlakotramvajové projekty připravují. „Bude-li tento návrh uložen k ledu, bude to návrat zpět do bodu nula a k pokračování současného právního rámce, který neřeší veškeré problémy vzniklé s příchodem soukromých dopravců na železnici,“ tvrdí ale prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka.

Co je třeba vyřešit

Nový zákon o drahách by měl především vyjasnit pravomoci a povinnosti jednotlivých organizací na dráze, jako jsou dopravci, Správa železniční dopravní cesty, Drážní inspekce nebo Drážní úřad. V reakci na očekávaný rozmach konkurence měl na jeho základě vzniknout nezávislý regulátor, který by například řešil spory mezi dopravci, nesrovnalosti s přidělováním místa na kolejích nebo rozhodoval o odvoláních proti rozhodnutí Drážního úřadu.

23. 10. 2013 Trať uprostřed Česka ožijí, vlaky na ně opět vyjedou v březnu (trať č. 262, 271)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/247323-trate-uprostred-ceska-oziji-vlaky-na-ne-opet-vyjedou-v-breznu/>)

Od března by mohly znovu začít jezdit vlaky na pomezí Pardubického, Olomouckého a Jihomoravského kraje na tratích mezi Moravskou Třebovou, Chornicemi a Dzbelem, respektive Velkými Opatovicemi. Pardubický kraj – a ruku v ruce s ním i sousední region – na nich zrušil osobní vlaky koncem roku 2011. Podle pardubického radního pro dopravu Jaromíra Duška (SPOZ) se teď kraj domluvil s dopravcem Arriva vlaky, že na opuštěných lokálkách začne jezdit, ovšem bez veřejné objednávky. Pardubický kraj zprvu usiloval o to, aby na tratích překračujících hranice s Olomouckým krajem začaly již od prosince co nejlaciněji jezdit České dráhy. Nakonec však padl termín i dopravce, jehož nabídka kraji nevyhovovala. "Byly nám nabízeny téměř 50 let staré dvounápravové motorové vozy řady 810, a to je pro nás absolutně nepřijatelné," uvedl radní Dušek s odkazem na motoráky, které ve skutečnosti letos slaví 40 let od vzniku prototypu. Kraj proto využil nabídku alternativního dopravce Arriva vlaky. Firma nabídla rekonstruovanou motorovou jednotku z Německa. Pardubický kraj spoje nezahrne do závazku veřejné služby, Arriva vlaky tak budou jezdit na náklady samotného dopravce. Že by začaly z Moravské Třebové do Chornic a na dalších tratích v oblasti jezdit vlaky už v prosinci, podle Duška není reálné. Na provozu se musí Arriva nejprve dohodnout se Správou železniční dopravní cesty. V úvahu tak připadá, že trať opět ožijí od března, provoz se bude postupně rozrůstat. "Ze začátku bychom pokryli ranní a odpolední špičky. Potom bychom zajistili pravidelné, poměrně časté spojení," uvedl Jaroslav Richter, ředitel společnosti Arriva vlaky. Firma bude jezdit podle tarifu krajské integrované dopravy a uznávat její karty.

První vlak Arriva vyjel na pravidelnou linku v Česku ve druhé polovině září, a to velmi netradičně – společnost začala provozovat regionální linku z Kralup nad Vltavou do Prahy, ovšem rovněž bez objednávky. Může si to dovolit, za nadnárodní dopravní skupinou Arriva, do níž české Arriva vlaky patří, stojí německý státní mamut Deutsche Bahn. Arriva vlaky se ještě před spuštěním prezentační linky u Prahy účastnily tendru na rychlíkovou linku Ostrava – Opava – Olomouc. Chystá se i do dalších soutěží, které se budou týkat linek mezi Libercem a Pardubicemi, Libercem a Ústím nad Labem či Plzní a Mostem.

23. 10. 2013 Temelínská trať může skončit bez vlaků, kraj se ještě rozhoduje (trať č. 192)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/247359-temelinska-trat-muze-skoncit-bez-vlaku-kraj-se-jeste-rozhoduje/>)

Kolem temelínské elektrárny možná již od prosince budou jezdit pouze nákladní vlaky. Jihočeský kraj se rozhodl, že zruší osobní vlaky na lokálce z Čičenic do Týna nad Vltavou, podle krajského

organizátora veřejné dopravy jezdí prázdné. Místní lidé ale proti zrušení vlaků na další jihočeské lokálce – poté, co předloni dojezdila ta netolická – protestují. Vlaky na týnské trati chtějí i starostové. Kraj ještě nevyřkl konečný verdikt a vzal si tři týdny na rozmyšlenou. Starý motorák vyráží na svou 21kilometrovou trasu, uvnitř sedí dva cestující. Podle krajského koordinátora veřejné dopravy firmy Jikord je to důkaz, že místní o železnici nestojí a je nejvyšší čas nahradit vlaky autobusem. "Autobus může projíždět vesnicemi, kde jsou železniční zastávky," řekl Ivan Študlar z Jikordu. Kraj podle něj ušetří tři miliony korun ročně.

Lidé, kteří by měli o vlaky přijít, si život bez železnice nepřejí. "Byla by to velká škoda. I když jezdí málo lidí, přece jen jezdí," podotkla pravidelná cestující z Temelína Milena Hovorková. O plánu na zrušení sedmi párů spojů, které do Týna jezdí, se přitom lidé dozvěděli náhodou z anonymních letáků na zastávkách, Jikord o připravovaném rušení dosud mlčel a v návrhu jízdního řádu na příští rok trať uvedl beze změny. Případná změna vlaků na autobusy se nezamlouvá ani starostům. "Nechápu, proč ucpávat komunikace," řekl temelínský starosta Petr Macháček (ODS) o objednávkách nových autobusů. Týnský zastupitelé vyzvali kraj, aby své plány přehodnotil. Ten nevyloučil, že to učiní, vzal si tři týdny na rozmyšlenou, potom o osudu vltavotýnských vlaků definitivně rozhodne. Pokud obcím neustoupí, vlaky přestanou jezdit při nejbližší změně jízdního řádu, tj. 15. prosince. Pokud pravidelná doprava do Týna nad Vltavou ustane, bude to v blízkém okolí již druhá krajem opuštěná trasa. V roce 2011 zrušil objednávku osobních vlaků na trati z Dívčic do Netolic – rovněž s odůvodněním, že jezdí málo lidí, místo vlaků zavedl autobusy.

24. 10. 2013 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne desítky nočních dálkových vlaků ČD (27. října 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-18234/>)

V noci ze soboty 26. na neděli 27. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude 9 přímých nočních vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Výjimkou bude noční vlak EN 444 Slovakia z Košic do Prahy, který na českém území zastavuje pouze pro výstup cestujících a po změně času pojedí s náskokem. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože všechny vyjíždějí až po změně času. Přehled vlaků ČD, kterých se dotkne změna času (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou):

- R 406 Chopin Vídeň – Varšava vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:05 hod. středoevropského času (SEČ).
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:10 hod. SEČ.
- R 440 Excelsior Košice – Cheb vyčká ve stanici Pardubice hl. n. a odjede ve 02:29 hod. SEČ.
- R 441 Excelsior Cheb – Košice vyčká ve stanici Česká Třebová a odjede ve 02:03 hod. SEČ.
- R 442 Šírava Humenné – Praha vyčká ve slovenské pohraniční stanici Čadca a odjede odtud ve 02:03 hod. SEČ. V celém úseku trasy na území ČR vlak pojedí již podle středoevropského času.
- R 443 Šírava Praha – Humenné vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:11 hod. SEČ.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha vlak nečeká v žádné stanici na změnu času, do stanic Olomouc hl. n., Pardubice hl. n., Kolín a Praha hl. n. přijede s hodinovým náskokem (v úseku mezi Bohumínem a Prahou hl.n. vlak zastavuje pouze pro výstup cestujících).
- EN 445 Slovakia Praha – Košice vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:24 hod. SEČ.
- EN 476 Metropol Budapešť – Berlín vyčká ve stanici Pardubice hl. n. a odjede ve 02:52 hod. SEČ.
- EN 477 Metropol Berlín – Budapešť vyčká ve stanici Brno hl. n. a odjede ve 03:18 hod. SEČ.

25. 10. 2013 Slavnostní ukončení stavby Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany

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

Vlaky mezi Prahou a Plzní mohou naplno využívat další zmodernizovaný úsek 3. koridoru. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně ukončila stavbu Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany. Výsledkem prací, které začaly v roce 2009, bylo mimo jiné zprovoznění nové zastávky Kařez. Projekt za více než 4 miliardy korun provedlo sdružení zhotovitelů pod vedením firmy Skanska.

Předmětem stavby byla optimalizace dvoukolejného úseku v délce přes 21 kilometrů, která spočívala především v úpravě směrových a sklonových poměrů pro zvýšení dosavadní rychlosti 80 až 100 km/h, ve výměně železničního svršku a sanaci železničního spodku. Celý traťový úsek je z převážné části optimalizován na rychlost 120 km/h pro klasické soupravy a na 160 km/h pro soupravy s naklápěcí technikou. K větším směrovým posunům kolejí došlo v obloucích mezi stanicí Kařízek a zastávkou Mýto a dále v jednotlivých obloucích v úseku Holoubkov – Rokycany. V celé délce hlavních kolejí je nový železniční svršek na betonových pražcích s pružným upevněním a bezстыkovou kolejí. Trakční vedení splňuje parametry pro rychlosti do 160 km/hod včetně. Stávající zabezpečovací zařízení nahradilo nové, s možností dálkového ovládání. V rámci rozsáhlých úprav byla stávající stanice Zbiroh zrušena (zůstala pouze dopravna) a jako stanice pro cestující ji nahradila nová zastávka Kařez. V železniční stanici Kařízek se upravila konfigurace kolejíště, která umožnila vybudování ostrovního nástupiště mezi první a druhou kolejí. To vzniklo díky zrušení několika kolejí také ve stanici Holoubkov. Hned dvě ostrovní nástupiště získalo nádraží v Rokycanech. Na vjezdu do této stanice se zcela přebudovalo přemostění řeky Klabavky, kde původně pětiobloukový most nahradil most se třemi oblouky, který je součástí protipovodňových opatření.

Projekt Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany byl ze 77,06 % spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU činil až 2 919 116 594 korun. Financování z národních zdrojů zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Město Rokycany navíc poskytlo účelové dotace na vybudování podchodů. Zhotovitelem bylo Sdružení Skanska – Eurovia CS – Subterra s vedoucím sdružení firmou Skanska.

Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Praha, a.s.
Zhotovitel	Sdružení Skanska – EUROVIA CS – Subterra,
vedoucí sdružení:	Skanska a.s.
Rychlost v kolejích	120 km/h pro klasické soupravy 160 km/h pro soupravy s naklápěcí technikou
Začátek a konec stavby	km 66,820 – km 88,063
Termín zahájení	06/2009
Termín dokončení	09/2013
Celkové náklady stavby	4 530 079 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	4 222 900 000 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

25. 10. 2013 ČD Cargo chystá další propouštění, firmu drží rozprodej majetku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-propustit-400-lidi-dkv-eko-doprava.aspx?c=A131025_153056_eko-doprava_suj)

Státní nákladní dopravce ČD Cargo hodlá v příštích týdnech propustit zhruba čtyři stovky zaměstnanců. Firma už svůj plán oznámila odborářům. Nový návrh na propouštění 400 lidí odborového předáka Radka Nekolu nepříjemně překvapil. "Jde prakticky výhradně o profese v provozu, v administrativě se to nedotkne nikoho," řekl Nekola. Podle něj je to porušení sociálního dialogu a selhání managementu ČD Cargo. Ve firmě se propouští už přes rok, počet zaměstnanců klesl už pod devět tisíc. ČD Cargo nechce zatím příliš propouštění komentovat. "V rámci přípravy podnikatelského plánu na příští rok projednáváme se sociálními partnery různé návrhy směřující ke zvýšení efektivity fungování společnosti. Aktuálně probíhá diskuse o těchto uvažovaných opatřeních, je proto předčasné k nim sdělovat konkrétní informace," řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dráhy stoprocentně nákladního dopravce ovládají.

Propouštění firma plánuje ve chvíli, kdy prožívá velmi těžké časy a přišla nedávno například i o velký kontrakt na dovážení uhlí do chvaletické elektrárny (více zde). Firma je sice letos účetně v zisku, ale jen díky velkému rozprodeji majetku. Ve svém hlavním byznysu, železniční nákladní dopravě, prodělala za prvních osm měsíců letošního roku 514 milionů korun. Ztráty přitom kupí nejen na vozových zásilkách, ale už i na lukrativním byznysu ucelených vlaků. Vyplývá to z výsledků firmy, které má MF DNES k dispozici.

Zisk jen díky prodeji majetku

Dopravce skončil v účetním zisku hlavně díky rozprodeji svých lokomotiv a vozidel; letos za ně získal už 1,6 miliardy, plán na celý rok počítá s 2,5 miliardy. Sanování ztrát rozprodejem silně připomíná

vývoj v ČSA v letech 2007 až 2012. Po ztrátě velkých zakázek se přitom na ČD Cargo řítí další velký problém, a to doplacení zhruba 300 milionů korun za použití kolejí. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) letos zlevnila přepravu jednotlivých vozových zásilek, zlevnění však zrušil Drážní úřad kvůli formálním chybám a ministerstvo dopravy ho jako odvolací orgán v nejbližší době nejspíše potvrdí. ČD Cargo má navíc problém s poklesem tržeb. Ten je větší, než počítal plán. Analýza ziskovosti podle jednotlivých typů přeprav navíc ukazuje, že firma vydělává zatím hlavně na uhlí, železu a chemii, se ztrátou však vozí například dřevo či automobily. Na vozových zásilkách prodělává firma sto milionů měsíčně. "Pozitivní je, že se propad vozových zásilek konečně zastavil," řekl Nekola.

Odboráři nesouhlasí s tím, že nové vedení účtne vozové zásilky a ucelené vlaky oddělí. Ve hře je navíc další propouštění, jeden z materiálů, který ležel na stole, mluví například o 1 600 lidech. Nové vedení ČD Cargo zatím nechce poskytovat rozhovory, jedno z mála konkrétních vyjádření poskytl nový předseda představenstva Oldřich Mazánek železničnímu odborářskému zpravodaji Obzor. Z jeho vyjádření vyplývá, že bude od zaměstnanců chtít větší flexibilitu než dosud. Podle něj totiž dosud chodí na směny zaměstnanci často i bez toho, že je pro ně zajištěna práce a po pěti hodinách je strojmistr pošle domů. "Nahodilá práce dnes tvoří sedmdesát procent práce, dříve to bylo přesně naopak. Tomu se musíme přizpůsobit," vysvětluje Mazánek.

29. 10. 2013 České dráhy zruší od prosince svoji jedinou autobusovou linku (Hranice na Moravě – Frýdek-Místek)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-rusi-autobusy-09b-eko-doprava.aspx?c=A131029_115338_eko-doprava_suj)

Další pokus Českých drah o komerční spojení bez příspěvku státu či krajů ztroskotal. Služba ČD Bus, v rámci které dráhy svázely autobusy cestující mezi Frýdkem-Místkem a Hranicemi na Moravě k expresům Ostrava – Praha, od 15. prosince skončí. Dráhy už vypověděly čtyřletou smlouvu na provozování autobusů společnosti Arriva Transport, která tendr na provoz autobusů pro dráhy loni vyhrála ještě jako Veolia Transport. "Mohu potvrdit, že nám České dráhy jako objednatel dopravy vypověděly k polovině prosince smlouvu na provozování autobusové linky ČD Bus. Společnost Arriva Morava vyhrála veřejnou zakázku od Českých drah na období čtyř let, ale dráhy se rozhodly využít první možnosti vypovědět tuto smlouvu," řekl Daniel Adamka, manažer rozvoje společnosti Arriva Transport Česká republika. Mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský informaci o zrušení ČD Bus potvrdil. "Změna souvisí se zlepšením přípojových vazeb v Ostravě mezi regionálními vlakovými spoji z/do Frýdku – Místku. U vlakové nabídky dojde ke zrychlení této trasy, proto předpokládáme, že dojde k vyššímu využití vlakových spojů v regionu, v případě dálkové dopravy pak do a z Prahy a spojů přes Ostravu.

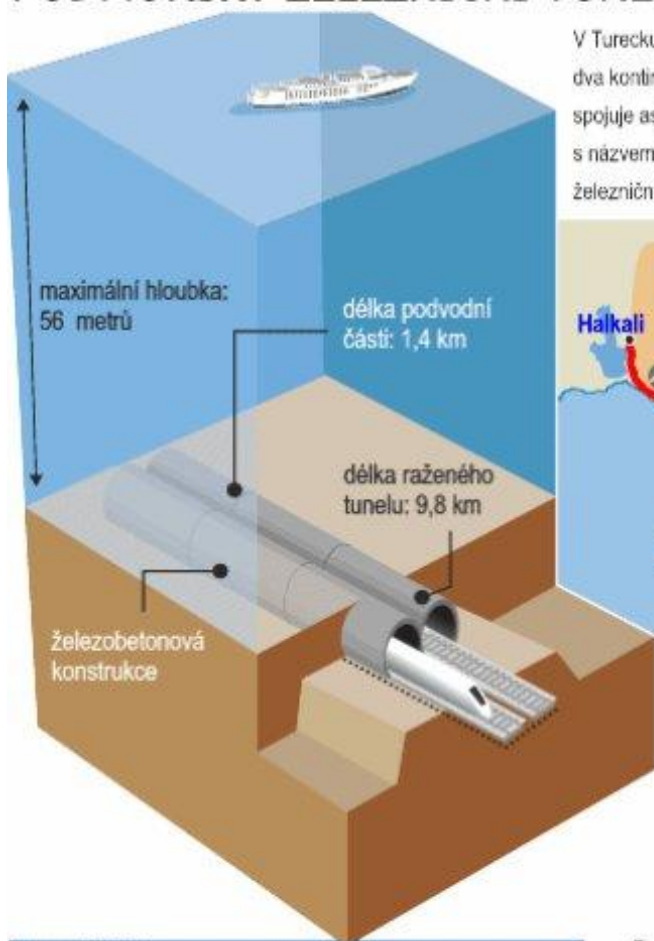
Autobusy jezdí dosud mezi Frýdkem-Místkem a Hranicemi osmkrát denně, zastavují v Příboru a Novém Jičíně. Dráhy spojení zavedly osm měsíců poté, co obdobnou službu nabídl RegioJet po vstupu na trasu z Prahy do Ostravy. Pro cestujících z těchto měst je rychlejší jet po silnici do Hranic, než začínat cestu vlakem z Ostravy. RegioJet o seškrtání svých autobusových přípojů neuvažuje. Jde o další komerční linku, kterou dráhy provozují bez dotací a která s nástupem nového managementu končí. Od nového jízdního řádu přestane kvůli malé vytíženosti jezdit D1 Express. Dráhy se podílí ještě na provozu další autobusové linky, Airport Express z pražského hlavního nádraží na Letiště Václava Havla. Tu však provozuje společně z pražským dopravním podnikem.

29. 10. 2013 V Istanbulu se otevřel podmořský železniční tunel

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-istanbulu-se-otevrel-podmorsky-zeleznicni-tunel/1001583>)

V Turecku zahájila provoz první železniční trať na světě spojující pod vodou dva kontinenty. Podmořský železniční tunel pod Bosporskou úžinou, který spojuje asijskou a evropskou část Istanbulu, je součástí většího projektu s názvem Marmaray, který zahrnuje také modernizaci současné příměstské železniční trati a její prodloužení. Samotný záměr spojit oba břehy vznikl už před 150 lety. Technologické a následně i finanční potíže tehdejšího státu pod vládou sultána Abdülhamida II. ale vedly k odkladu. Realizace projektu, který byl nově vypracován v 90. letech, tak začala až v roce 2005 za vlády premiéra Recapa Tayyipa Erdogana. Tunel je dlouhý zhruba 16 kilometrů a je zároveň nejhluběji položeným tunelem svého druhu na světě – leží v hloubce kolem 60 metrů. Výstavba samotného tunelu stála asi 5,5 miliardy lir (51,8 miliardy Kč) a je jedním z plánovaných megaprojektů Erdoganovy vlády.

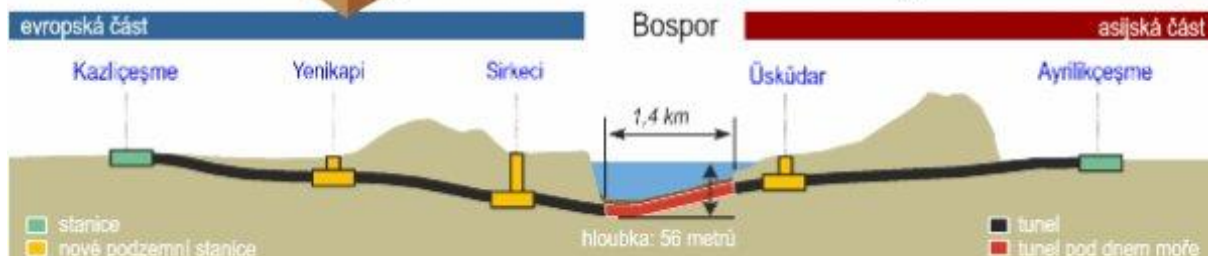
PODMOŘSKÝ ŽELEZNIČNÍ TUNEL PROPOJIL EVROPU S ASIÍ



V Turecku zahájila provoz první železniční trať na světě spojující pod vodou dva kontinenty. Podmořský železniční tunel pod Bosporskou úžinou, který spojuje asijskou a evropskou část Istanbulu, je součástí většího projektu s názvem Marmaray, který zahrnuje také modernizaci současné příměstské železniční trati a její prodloužení.



- celková délka železnice: 76,3 km (19,3 km v Evropě, 43,4 km v Asii)
- 40 stanic, z toho 3 nové
- kapacita: 1,500.000 cestujících za den
- cena projektu: 3 miliardy eur
- výstavba: turecko-japonské konsorcium



Stavbou projektu bylo pověřeno japonsko-turecké konsorcium. Finance na jeho výstavbu pocházejí převážně od japonské banky pro mezinárodní spolupráci JBIC. Celý projekt má však zpoždění. Původně měl být tunel dokončen v roce 2009, ale jako první ho začaly zpožďovat archeologické vykopávky v místě hloubení, které mimo jiné ukázaly, že historie města je stará 8 500 let, místo původně odhadovaných 6 000 let. Projekt Marmaray má snížit automobilový provoz v Istanbulu o 20 procent. Odhaduje se, že denně by mohly vlaky přepravit asi 1,5 milionu lidí.

Premiér Erdogan navrhl v Istanbulu několik dalších megaprojektů. Mezi nimi je i vodní kanál paralelní s Bosporem, největší letiště světa, třetí most přes Bospor a obří mešita. Zvažuje se i jaderná elektrárna. Některé projekty však vyvolaly protesty veřejnosti. Jako kontroverzní se podle agentury Reuters ukázal plán přestavby istanbulského parku, který v květnu spustil největší protivládní protesty za posledních deset let.

30. 10. 2013 Ostrava má železniční muzeum, první výstavu věnuje báňské dráze

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/248240-ostava-ma-zeleznicni-muzeum-prvni-vystavu-venu-je-banske-draze/>)

Nové železniční muzeum vzniklo na nádraží Ostrava-střed. Jeho tvůrci chtějí expozici věnovat vývoji železnice v ostravském regionu. Jak dokládá první výstava, v centru zájmu nebudou pouze veřejné dráhy, ale například také báňská železnice. Výstava se věnuje právě jejímu 150. výročí. Nové ostravské železniční muzeum vybudovala skupina dobrovolníků, která je závislá na grantech a příspěvcích sponzorů. První výstava, kterou otevřeli, se věnuje ostravské báňské dráze. "Chtěli jsme

lidem báňskou dráhu přiblížit. Vinula se mezi šachtami a byla určena pouze pro nákladní dopravu, proto to lidé moc neznají. Vedla z hlavního nádraží přes Ostravu střed a dál na Michálkovice, Doubravu, Orlovou a tak dále," upozornil ředitel Železničního muzea moravskoslezského Vojtěch Hermann.

K vidění jsou historické železničářské stejnokroje a artefakty z 19. století. Nechybějí ani modely, ale především historické dokumenty. "Máme tady třeba výnosy císaře Františka Josefa I., které vydával pro celé Rakousko-Uhersko. Máme tady i originál dokumenty z roku 1835 nebo z roku 1836 včetně protokolu o pochůzce, když se připravovala trať koňské dráhy," popsal ředitel Hermann. Koňská dráha byla zárodkem pozdější báňské dráhy, vedla z vítkovických železáren na dnešní hlavní nádraží. Protokol zaznamenal výsledek pochůzky, při níž se vybírala trasa trati. Základem expozice jsou dokumenty, které železniční muzeum získalo z pozůstalosti sběratele Leopolda Grofa. Další exponáty zapůjčila jiná muzea a společnost OKD. Úvodní výstava skončí v únoru, muzeum tím ale nezanikne. Jeho tvůrci chtějí vytvořit stálou expozici, kterou budou tematické výstavy jen doplňovat. V plánu už je i další výstava, která se zřejmě bude věnovat trati ze Suché do Českého Těšína, která bude mít příští rok sté výročí od vzniku.

Expozice v Ostravě rozšířila počet železničních muzeí v Česku. Těch není málo, jde ale vesměs o drobnější muzea věnovaná nejčastěji konkrétní trati či regionu. Největší české železniční muzeum je v bývalém depu v Lužné u Rakovníka, kde vystavují svá historická vozidla České dráhy a Národní technické muzeum. NTM občas zpřístupňuje také svůj železniční depozitář v Chomutově. V budoucnu by se významným centrem železničního muzejnictví mělo stát bývalé depo Praha-Masarykovo, kde chce právě NTM vytvořit specializovanou expozici. To ale ještě potrvá několik let.

30. 10. 2013 Expresu do Prahy na Olomoucku hořely brzdy, evakovalo se třicet lidí (Ex 590)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/v-cervence-na-olomoucku-horel-vagon-vlaku-f1s-olomouc-zpravy.aspx?c=A131030_082002_olomouc-zpravy_jan)

Kvůli závadě na brzdě hořel ve středu ráno v Července na Olomoucku vagon expresního vlaku jedoucího ze Zlína do Prahy. Narychlo jej muselo opustit zhruba třicet cestujících, nikdo však nebyl zraněn. Zlínský expres ze Zlína do Prahy, v němž začalo hořet, patří slovenské železniční společnosti ZSSK. "Pravděpodobně neodlehly brzdové destičky od brzdového kotouče a důsledkem následného tření při jízdě vlaku došlo ke vzniku tepla a dýmu," informoval tiskový mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Požár ve vlaku byl nahlášen krátce po půl sedmé ráno. "Na místo ihned vyjely dvě jednotky profesionálních hasičů a stejný počet jednotek dobrovolných hasičů. Strojvůdci se mezitím podařilo oheň zlikvidovat pomocí hasičího přístroje," uvedla mluvčí hasičů Vladimíra Hacsiková. Podle Šťáhlavského šlo o závadu na podvozku vozu, mimo prostor cestujících. "Ve vlaku bylo přibližně 250 až 300 cestujících, v daném voze jich mohlo být kolem třiceti," dodal. Cestující pak pokračovali v jízdě dalšími spoji. "Ty jely řádově během několika minut až desítek minut. K žádným jiným komplikacím ani většímu narušení provozu na trati nedošlo," řekl mluvčí.

30. 10. 2013 Německé dráhy v Česku dál expandují, kupují autobusové Abellio

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nemecke-drahy-v-cesku-dal-expanduji-kupuji-autobusove-abellio-1033869>)

Firmy ze skupiny Abellio, které mimo jiné provozují autobusovou dopravu ve středních Čechách, chce koupit DB Czech Holding z německého polostátního koncernu Deutsche Bahn. Mateřská firma Abellio, Nizozemské státní dráhy, nabídla svoji českou dceru k prodeji letos na jaře. Součástí transakce, kterou nyní začal posuzovat Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jsou společnosti Probo Bus, Abellio CZ a PT Real. Autobusy prvně jmenované firmy jezdí na dotovaných linkách na Berounsku, Hořovicku a v okrese Praha-západ. Abellio CZ a PT Real podnikají ve správě nemovitostí a opravují motorová vozidla.

Prodej Abellia patří do širšího přeskupování aktivit nizozemské skupiny v Evropě. Jeho součástí je i prodej autobusových firem v Německu, kde se chce Abellio soustředit jen na vlakovou dopravu. Podle dřívějších informací serveru E15.cz byl pro Abellio český trh příliš malý. Firma navíc patřila k nejnvýraznějším kritikům podmínek tuzemských dopravních tendrů. Německá železniční společnost Deutsche Bahn naopak v Česku dál významně posiluje. Letos koupila také firmu Veolia Transport Central Europe (VTCE), která patří mezi největší provozovatele dotované autobusové dopravy v České republice. Deutsche Bahn získala VTCE od francouzské firmy Veolia Transdev. Kupní cena

nebyla zveřejněna. VTCE zaměstnává přes 6 300 lidí a vlastní přes 3 400 vozidel. Největší část byznysu Veolie se koncentruje v Česku, kde má firma 1 600 autobusů a pracuje tady pro 2 600 lidí. ÚOHS zahájil správní řízení koncem minulého týdne. Rozhodnout o povolení spojení by měl do měsíce. Posuzovat bude zejména oblast autobusové přepravy.

30. 10. 2013 Správa železnic schválila prodej dalších tří nevyužívaných tratí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-schvalila-prodej-dalsich-tri-nevyuzivanych-trati/1002063>)

Prodej další trojice nevyužívaných tratí schválila správní rada Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Jde o spojení Čížkovice – Obrnice v Ústeckém kraji, Kralovice u Rakovníka – Mladotice v Plzeňském kraji a spojení Dolního Bousova a Kopidlna na rozhraní Středočeského a Královéhradeckého kraje. ČTK to řekl mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský. Správní rada už dříve schválila prodej dvou tratí mezi Čelákovicemi a Mochovem a Čejčí a Uhřicemi. Ty chce SŽDC nabídnout k prodeji za odhadní cenu ještě do konce letošního roku. Pokus prodat tyto tratě za odhadní cenu je podmínkou pro jejich pozdější převod na města nebo obce v okolí za cenu symbolickou. "Tento krok nemůžeme obejít, protože to by mohlo být chápáno jako nedovolená podpora," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák s tím, že zájemce o nabízenou trať se musí zavázat, že na ní bude po dobu pěti let provozovat železniční dopravu.

Kromě výše uvedených měly být v rámci této vlny nabídnuty k prodeji i trati Dobronín – Polná a lokálka z Moravských Budějovic. Ještě nedávno ale nebylo jasné, zdali na ně kraje na poslední chvíli neobjednají dopravu, a byly proto staženy, doplnil Ptačinský. Správa železnic má v současnosti vypracované odhady na všech sedm uvedených tratí. Ceny se výrazně liší především podle množství provozních objektů, které chce SŽDC prodat současně s nimi. Zhruba patnáctikilometrová trať Čejč – Uhřice by se podle informací ČTK měla prodávat za 21 milionů korun, zatímco čtyřkilometrové spojení SŽDC nabídne za 33,4 milionu korun.

Vydat takto vysoké částky si ale nebude moci dovolit většina obcí v okolí, které dříve o nepotřebné trati projevily zájem. "Pro nás je to utopie. Chtěli jsem trať využívat jako turistickou železnici," řekl ČTK Antonín Hanák, starosta Terezína u Čejče. Obec má v plánu využívat jen část nabízené trati mezi Terezínem a Klobouky u Brna. Tu by chtěla předělat na konesprežnou dráhu a jejím prostřednictvím lákat do regionu turisty. Terezín tak podobně jako další žadatelé z řad obcí počká, zdali se trať za odhadní cenu neprodají a budou nabídnuty k bezúplatnému převodu.

30. 10. 2013 Aktivisté znovu napadli územní rozhodnutí na nádraží v Brně

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/aktiviste-znovu-napadli-uzemni-rozhodnuti-na-nadrazi-v-brne/1002144>)

Projekt nového brněnského železničního nádraží v odsunutě poloze, který dlouhodobě prosazuje místní radnice, čelí další komplikaci. Ekologové z organizace Děti Země s občanským sdružením z Brna-Židenic a několika občany podali odvolání proti územnímu rozhodnutí. Umístění nového nádraží bude znovu řešit brněnský magistrát. Vedení radnice tento krok kritizuje. "Napsat třetí odvolání bylo poměrně jednoduché, neboť stačilo naše námítky mírně upravit. Třetí územní rozhodnutí je podle nás opět vydané nezákonně, neboť například ve spise chybí krajský územní plán, závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu nebo kvalitnější hluková studie," uvedl Miroslav Patrik z Děti Země. Územní řízení začalo před osmi lety, územní rozhodnutí bylo přitom zrušeno dvakrát.

Náměstek brněnského primátora Robert Kotzian (ODS) dnes postup aktivistů kritizoval. "Odvolání Děti Země považuji za krajně nezodpovědné jednání, které může znamenat, že v Brně nebude postaveno nové nádraží ani ve variantě U řeky, ani ve variantě Pod Petrovem," uvedl Kotzian. Už dříve Kotzian uvedl, že pokud se v Brně nenajde shoda na poloze nového nádraží do tří až čtyř let, současné generace se nového nádraží nedočkají.

O polohu nádraží se vedou spory již desetiletí. V roce 2004 se uskutečnilo referendum, v němž se obyvatelé Brna přiklonili k zachování současné polohy. Vzhledem k nízké účasti však nebyl výsledek závazný. Kotzian již dříve upozornil, že nádraží na nynějším místě už je ze hry definitivně, koalice Nádraží v centru aktuálně prosazuje polohu pod Petrovem, zhruba v místech takzvané Malé Ameriky. Podle radnice projekt pod Petrovem je podmíněný výstavbou nákladné soustavy tří tunelů ve složitých geologických podmínkách: pod historickým jádrem a Žlutým kopcem, pod Brnem-Kohoutovicemi a pod kopcem u městské části Brno-Žebětín.

31. 10. 2013 Za Plzní začala tříletá stavba trati do Rokycan za 4 miliardy Kč (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/za-plzni-zacala-trileta-stavba-trati-do-rokycan-za-4-miliardy-kc/1002421>)

Na III. železničním koridoru Praha – Plzeň – Cheb začala s tříletým zpožděním stavba jednoho z posledních úseků z Rokycan do Plzně. Přejde na čtyři miliardy korun a skončí v roce 2016. Začátek budování nové trati zpozdí archeologický průzkum. Termín dokončení celého úseku z Rokycan do Plzně zatím držíme do konce roku 2016, řekl ČTK Mojmír Nejezchleb, náměstek pro modernizaci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), investora celého koridoru. "Stavba se rozbíhá. Skrývá se zemina a budují příjezdové silnice. Děláme vše pro to, abychom urychlili práce včetně příprav a následné ražby obou tunelů pro každou kolej zvlášť. Tunelem jsme měli začínat, ale dostali jsme se do problémů, které chceme velmi rychle a intenzivně řešit. V předpolí, kde se měla zřídit startovací jáma pro razicí stroj, ale i v místech příjezdových cest, se objevily archeologické nálezy," řekl. SŽDC se snaží s archeology dohodnout koordinaci prací tak, aby provedli výzkumy v místech, kde investor potřebuje budovat.

Stavbu zaplatí ze zhruba 70 procent evropský operační program Doprava I, jehož prostředky se mají vyčerpat do konce roku 2015. "S ministerstvem dopravy a SFDI hledáme možnosti takzvaného fázování staveb. Ucelené části stavby by se měly hradit z programu Doprava I a zbytek z operačního programu Doprava II," řekl náměstek. Etapa Rokycany – Plzeň bude mít největší časový přínos ze všech úseků koridoru, protože zkrátí trať z 20 na 14 kilometrů, tedy z 20 na 12 minut. Jde o největší současnou stavbu v regionu, která zahrne nejdelší český železniční tunel vrchem Chlum na okraji Plzně o délce 4,2 kilometru. Delší, téměř pětikilometrový tunel, plánuje SŽDC ještě na IV. koridoru na jihu Čech mezi Nemanicemi a Ševětínem.

Na III. tranzitním koridoru z Prahy do Chebu je od roku 2011 hotová západní větev mezi Plzní a Chebem. Loni skončila stavba Beroun – Zbiroh, letos Zbiroh – Rokycany. Pokračuje příprava optimalizace části Smíchov – Beroun, která bude rozdělena na tři úseky. Oba krajní, Praha – Černošice a Králův Dvůr – Beroun, budou hotové do roku 2018, prostřední do roku 2020 až 2022. Nejsložitější stavbou bude podle náměstka průjezd Černošicemi a Řevnicemi. "Tvoří se přípravná dokumentace a začíná se jednat o územním rozhodnutí a výkopech pozemků," dodal. Průjezd Plzní ve směru na Domažlice za 950 milionů bude hotový ještě letos. SŽDC už vybírá dodavatele na rekonstrukci plzeňských kolejí ve směru na Prahu, také za miliardu korun. Koridor z Prahy do Plzně bude dvojkolejný. V pokračujícím směru na Cheb vedou obě koleje do Pňovan na Plzeňsku. Z Pňovan až do Lipové u Chebu vede jedna kolej a z Lipové opět dvě stopy. Celá západní větev III. koridoru z Prahy do Chebu, stavba za více než 30 miliard korun, zkrátí dobu cestování z Prahy do Plzně na polovinu pod hodinu.

31. 10. 2013 Miliardová zakázka pro Viamont konečně zrychlí vlaky na koridoru u Úval (Praha-Běchovice – Úvaly)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/trat-u-bechovic-opravi-viamont-dzq/eko-doprava.aspx?c=A131031_115709_eko-doprava_suj)

Oprava jednoho z nejvytíženějších úseků na české železnici definitivně po více než dvou letech příprav začíná. Úsek mezi Běchovicemi a Úvaly na hlavní trati z Prahy do Kolína opraví společnost Viamont DSP. Končí tak i téměř rok trvající zbytečné zpomalených vlaků na této trase. Jízdní řád na letošní rok počítal s tím, že už letos bude stavba v plném proudu a proto vlaky uměle kvůli očekávaným stavebním pracím zpomalil. Viamont modernizuje úsek za 1,36 miliardy korun, o půl miliardy korun levněji, než stát původně očekával. V soutěži bylo celkem osm firem, nejlevnější nabídku od sdružení firem TSS Olomouc a ŽS Košice ale organizátoři soutěže vyloučili pro nesplnění kvalifikačních podmínek. Viamont DSP nabídl jen nepatrně vyšší cenu. "Již předáváme stavbu," potvrdil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Samotné stavební práce začnou ale až na jaře.

Jezdí se pomalu a "drncá to"

Devítikilometrový tříkolejný úsek je posledním mezi Prahou a Kolínem, který neprošel velkou modernizací, tomu odpovídá i nižší traťová rychlost nebo "kodcravý" průjezd nádražím v Úvalech. Stavět se mělo původně už letos, zakázka se však nejprve zadržela při schvalování vládou, poté ji napadla stavební společnost Porr u antimonopolního úřadu, do tendru se přitom ani nepřihlásila. Na začátku října ale firma svoji stížnost stáhla. Porru se nelíbilo, že podle podmínek tendru může

SŽDC přerušit práce na dobu neurčitou, ale firma by musela mít stále stejnou cenu bez zohlednění inflace.

Modernizace koridoru je placena z evropských peněz, na hlavní trase mezi Prahou a Českou Třebovou už probíhá současně i rekonstrukce průjezdu nádražím v Ústí nad Orlicí. Po dokončení by měla jízdní doba zrychlit o několik minut. Kvůli modernizaci pojedou část vlaků objížďkou přes Lysou nad Labem. Vlaky na trase teď mají rezervu až deset minut. Úsekem denně projede 150 osobních vlaků, po modernizaci tu budou jezdit až 160kilometrovou rychlostí. Součástí akce je i vybudování podchodů v Klánovicích a Úvalech a obnova nástupišť. Podle smlouvy má Viamont na dokončení 30 měsíců. Viamont DSP původně zakládal exministr dopravy Aleš Rebiček, od roku 2010 firmu ovládá stavební koncern Strabag. Firma loni vydělala 178 milionů korun při obratu 2,2 miliardy korun.

31. 10. 2013 Fantova kavárna na hlavním nádraží v Praze bude opravena do Vánoc

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/fantova-kavarna-na-hlavnim-nadrazi-v-praze-bude-opravena-do-vanoc/1002584>)

Rekonstrukce secesní Fantovy kavárny na pražském hlavním nádraží bude hotová nejpozději do Vánoc. Během jara příštího roku se v ní opět otevře kavárna nebo jiný restaurační prostor. Na dnešním setkání s novináři to řekl Martin Hamšík, mluvčí společnosti Grandi Stazioni, která zajišťuje modernizaci hlavního nádraží. S opravami historické Fantovy budovy začala společnost v lednu. "Celá budova byla tmavá a potýkali jsme se s vlhkostí na velké části kupole," uvedla projektová manažerka Grandi Stazioni Kateřina Jakubcová. Do budovy zatékalo několik let a obvodové zdivo, které je metr široké, se dosud nepodařilo zcela vysušit. Po ukončení oprav by budova bývalé odjezdové haly měla vypadat stejně jako v době jejího vzniku mezi roky 1901 až 1909 s výjimkou proraženého otvoru v podlaze, kterým je kupole budovy viditelná při průchodu k vlakům ze současné odbavovací haly.

O budoucím nájemci prostoru nyní Grandi Stazioni jedná se třemi vážnými zájemci, uvedl Hamšík. Konkrétní jména firem do podpisu smlouvy zveřejňovat nechce. Společnost preferuje takového partnera, jehož projekt by odpovídal nabízenému prostoru. Musí ale zvolit i řešení, které v dohledné době umožní návratnost investic do rekonstrukce. Podmínkou je to, aby prostor nadále sloužil jako restaurační zařízení, doplnil.

Hlavní nádraží v Praze patří k nejvýznamnějším secesním památkám v Česku, je národní kulturní památkou. Kavárna byla původně odjezdová hala, později sloužila jako místo k posezení při čekání na vlak. Je charakteristická vysokou kupolí, jejíž stěny zdobí secesní motivy a sochy připomínající česká města, do nichž v době vzniku nádraží vedla dráha z Prahy. Interiéry vyzdobili sochaři Stanislav Sucharda a Ladislav Šaloun, autorem celé historické budovy je architekt Josef Fanta.

Italská společnost Grandi Stazioni prostory hlavního nádraží opravuje od prosince 2006. V odbavovací hale vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory, výtahy a řadu obchodů. Výměnou za rekonstrukci hlavního nádraží získala od Českých drah možnost budovu nádraží komerčně využívat po dobu 30 let. Ve výběrovém řízení na obnovu nádraží zvítězila v roce 2002. Rekonstrukce odbavovací haly měla podle společnosti vyjít na 1,15 miliardy korun, práce na Fantově kavárně si dosud vyžádaly desítky milionů korun, dodal Hamšík.
