

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2011

OBSAH

| | | |
|--------------|--|----|
| 01. 06. 2011 | DRÁHY ZAVÁDĚJÍ „ZÓNY KLIDU“. BUDOU ALE V HLUČNÝCH VLACÍCH..... | 4 |
| 02. 06. 2011 | VLAKY ICE UVEDLY NĚMECKO DO SVĚTA VYSOKÝCH RYCHLOSTÍ | 4 |
| 02. 06. 2011 | LIBERECKÝ KRAJ CHCE ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ DO PRAHY, CESTA BY TRVALA HODINU..... | 6 |
| 02. 06. 2011 | ŽELEZNORUDSKÉ NÁDRAŽÍ ZTĚLESNILO PÁD ŽELEZNÉ OPONY | 6 |
| 02. 06. 2011 | PARDUBICKÝ KRAJ CHCE ZMĚNIT VLAKOVÉ SPOJE SKORO NA VŠECH ÚSECÍCH..... | 7 |
| 03. 06. 2011 | ŠKODA LOBBUJE U ČESKÝCH DRAH, ABY NEDALY PŘEDNOST SIEMENSU (RAILJET) | 7 |
| 05. 06. 2011 | PO NEHODĚ NÁKLADNÍHO VLAKU ZŮSTÁVÁ TRÁŤ BRNO – PŘEROV DÁL ZABLOKOVANÁ..... | 8 |
| 06. 06. 2011 | DRÁHY LETOS NABÍZEJÍ NEMOVITOSTI ZA MILIARDU..... | 9 |
| 06. 06. 2011 | DO ČR DORAZILY VAGONY, KTERÉ JANČURŮV REGIOJET KOUPI OD RAKUŠANŮ..... | 9 |
| 06. 06. 2011 | BRUSEL CHCE, ABY V EU VZNIKL EVROPSKÝ JÍZDNÍ ŘÁD..... | 9 |
| 06. 06. 2011 | INSPEKCE K VYKOLEJENÍ VLAKU: TRÁŤ BYLA V KATASTROFÁLNÍM STAVU (TRÁŤ Č. 300) | 10 |
| 07. 06. 2011 | PENDOLINEM MEZI OSTRAVOU A OLOMOUCÍ S MÍSTENKOU ZA 35 KORUN (OD 12. ČERVNA 2011)..... | 10 |
| 07. 06. 2011 | POVODNĚMI ZNIČENÁ TRÁŤ DO RUMBURKU SE OTEVŘE NA KONCI ČERVNA (ČESKÁ KAMENICE – JEDLOVÁ) | 11 |
| 07. 06. 2011 | MD: MEMORANDUM O POSKYTOVÁNÍ DOTACÍ KRAJŮM NA ŽELEZNICI JE ZÁVAZNÉ | 11 |
| 07. 06. 2011 | FEJK SI U DRAH PŘIJDE NA VÍCE NEŽ ČTVRT MILIONU MĚSÍČNĚ | 12 |
| 08. 06. 2011 | ŠKODĚ SE VRÁTILA Z RAKOUSKA LOKOMOTIVA, ALE JEN TA NÁHRADNÍ (109E) | 12 |
| 08. 06. 2011 | VLAK NARAZIL U SPYTIHNĚVI DO KAMIONU, PROVOZ NA TRATI JE OMEZEN (TRÁŤ Č. 330) | 12 |
| 08. 06. 2011 | PROTIHLUKOVÉ STĚNY JSOU JAKO HRADBY, HASIČI JE PŘEKONAJÍ ZA 40 MINUT..... | 13 |
| 08. 06. 2011 | ZPŘÍSTUPNĚNÍ CHOMUTOVSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO DEPOZITÁŘE NTM (16. – 19. ČERVNA 2011) | 14 |
| 08. 06. 2011 | LEGIOS ZAHÁJIL VÝROBU LOKOMOTIV V LICENCI NĚMECKÉ FIRMY VOITH (LEGIOS GENERAL/MAXIMA 30 CC) | 14 |
| 08. 06. 2011 | VLÁDA VZALA NA VĚDOMÍ HARMONOGRAM OTEVŘENÍ TRHU VLAKOVÉ DOPRAVY | 15 |
| 09. 06. 2011 | LEO EXPRESS MÍŘÍ DO RAKOUSKA A POLSKA | 16 |
| 09. 06. 2011 | DRUHÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 12. ČERVNA: REGIONÁLNÍ I DÁLKOVÁ DOPRAVA JEN S DROBNÝMI ÚPRAVAMI | 16 |
| 09. 06. 2011 | NA CELODENNÍ VÝLET VLAKEM ZA 199 KORUN (ČD NET LIDL, 3., 4. A 5. ČERVENCE 2011) | 19 |
| 09. 06. 2011 | MINISTERSTVO DOPRAVY UVAŽUJE O VYTVOŘENÍ HOLDINGU NA ŽELEZNICI | 20 |
| 10. 06. 2011 | SPRÁVA ŽELEZNIC OTRÁVÍ PLEVEL SVĚPOMOCÍ..... | 21 |
| 10. 06. 2011 | ZA NEHODU NA VYŠKOVSKÉ TRATI PADAJÍ HLAVY | 21 |

| | | |
|--------------|--|----|
| 10. 06. 2011 | V HAVÍŘOVĚ PLÁNUJÍ NOVÝ VLAKOVÝ TERMINÁL | 21 |
| 10. 06. 2011 | VLAKY SE ZASTAVÍ, DRÁHY LIDEM SLIBUJÍ ČÁSTEČNÉ KOMPENZACE | 22 |
| 10. 06. 2011 | SOUKROMÍ DOPRAVCI PROTESTUJÍ PROTI VZNIKU ŽELEZNIČNÍHO HOLDINGU | 23 |
| 11. 06. 2011 | NOVÁ VOZIDLA PRO ČD NA CZECH RAILDAYS..... | 23 |
| 12. 06. 2011 | ČESKÝM DRAHÁM ZPŮSOBÍ ŠKODU I ODVOLANÁ PONDĚLNÍ STÁVKA | 24 |
| 13. 06. 2011 | ČÍNA BRZY SPUSTÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAK NA TRATI PEKING – ŠANGHAJ | 25 |
| 13. 06. 2011 | MD CHCE VYUŽÍT CELODENNÍ STÁVKU K OPRAVÁM ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ . | 25 |
| 13. 06. 2011 | DRÁHY KOUPI OD SIEMENSU RAILJETY ZA 4,9 MILIARDY | 25 |
| 13. 06. 2011 | MINISTERSTVO DOPRAVY: STÁVKA NÁS BUDE STÁT 302 MILIONŮ KČ | 26 |
| 14. 06. 2011 | ŠMERDA ODLOŽIL PŘESUN TISÍCŮ ŽELEZNIČÁŘŮ | 26 |
| 14. 06. 2011 | OD ZÁŘÍ BUDE NA TRATI PRAHA – OSTRAVA RUŠNO..... | 27 |
| 14. 06. 2011 | BUDOUCNOST REGIONÁLNÍ ŽELEZNICE UKÁZAL VELETRH RAILDAYS | 27 |
| 15. 06. 2011 | STÁVKA NA DRÁZE PŘESÁHNE 24 HODIN, MUSÍ ZAČÍT DŘÍV..... | 28 |
| 16. 06. 2011 | VOZIDLA STOJÍ DRÁHY DESET MILIARD ROČNĚ | 31 |
| 16. 06. 2011 | ŽELEZNICI OCHUDÍ STÁVKA NEJMÉNĚ O 130 MILIONŮ | 32 |
| 16. 06. 2011 | ČESKU HROZÍ SOUD EU KVŮLI SOUČINNOSTI ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ..... | 33 |
| 16. 06. 2011 | NA PŘIPOMÍNKY K NOVÉMU JÍZDNÍMU ŘÁDU MAJÍ LIDÉ MĚSÍC | 33 |
| 17. 06. 2011 | PROVOZ NA ŽELEZNICI BYL OBNOVEN, VLAKY JEZDÍ PODLE GRAFIKONU.. | 34 |
| 17. 06. 2011 | NEJKRÁSNĚJŠÍM NÁDRAŽÍM V ČESKU PRO ROK 2011 JE UHERSKÉ HRADIŠTĚ | 34 |
| 17. 06. 2011 | OBNOVA TRATI Z OTOVIC DO POLSKA BUDE STÁT 241 MILIONŮ | 35 |
| 18. 06. 2011 | U PLZNĚ SE SRAZIL RYCHLÍK S AUTOBUSEM, 2 ZRANĚNÍ (CHRÁST U PLZNĚ) | 35 |
| 18. 06. 2011 | U SKUTČE JELY PROTI SOBĚ DVA VLAKY, STROJVEDOUCÍ JE ZASTAVILI... | 36 |
| 20. 06. 2011 | DO NOVÝCH VLAKŮ BUDOU LÁKAT SMETANA, HOLUB I KLADRUBÁCI (PARDUBICKÝ KRAJ)..... | 36 |
| 21. 06. 2011 | ČD ODVOLALY PŘEDSEDU PŘEDSTAVENSTVA ČD CARGO VODIČKU, KONČÍ I FEJK..... | 38 |
| 21. 06. 2011 | REPORTÉŘI ČT: BOURÁNÍ STARÝCH NÁDRAŽÍ JE BYZNYS ZA DESÍTKY MILIONŮ ROČNĚ | 38 |
| 21. 06. 2011 | ČESKÉ DRÁHY VYBEROU BEZPEČNOSTNÍ AGENTURU, BUDE STŘEŽIT STANICE, DEPA I VLAKY | 39 |
| 21. 06. 2011 | ČESKÉ DRÁHY VYDALY MEZINÁRODNÍ DLUHOPISY ZA 300 MILIONŮ EUR | 40 |
| 21. 06. 2011 | HISTORIE A SOUČASNOST ŽELEZNICE NA VYSOČINĚ, ZVLÁŠTNÍ VLAKY NA HAVLÍČKOBRODSKU (24., 25. 6. 2011)..... | 40 |
| 21. 06. 2011 | SŽDC PŘIZNALA ODPOVĚDNOST ZA NEHODU U VYŠKOVA | 41 |
| 22. 06. 2011 | HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ PŮJDE K ZEMI | 42 |
| 22. 06. 2011 | PŘESUN ŽELEZNIČÁŘŮ SE ODKLÁDÁ O DVA MĚSÍCE..... | 42 |
| 22. 06. 2011 | ZASTÁVKA, KDE VYHODILI JÁRU CIMRMANA Z VLAKU, ZÍSKALA ZVLÁŠTNÍ CENU (KAPROUN) | 42 |
| 23. 06. 2011 | SOUKROMÉ FIRMY SE KVŮLI MOŽNÉMU HOLDINGU NA ŽELEZNICI OBRÁTÍ K EK | 43 |
| 23. 06. 2011 | OPTIMALIZACE TRATI PLANÁ U MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ – CHEB ZÍSKALA PRESTIŽNÍ OCENĚNÍ „DOPRAVNÍ STAVBA ROKU 2010“ | 43 |

| | | |
|--------------|---|----|
| 23. 06. 2011 | ČD PROHRÁLY SOUD O Odstupné bývalého personálního náměstka. | 44 |
| 24. 06. 2011 | V Bavorsku stávka strojvedoucích, doprava do ČR omezena..... | 44 |
| 26. 06. 2011 | Nádraží ve Žďáru a Novém Městě zkrásní. Díky šampionátu v biatlonu..... | 45 |
| 26. 06. 2011 | Krajinu protkala pára lokomotivy, na úzkokolejce začala sezona (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha)..... | 45 |
| 27. 06. 2011 | Čína testuje nový rychlovlak mezi Pekingem a Šanghají..... | 46 |
| 27. 06. 2011 | Železničáři zabránili srážce vlaku s televizí | 46 |
| 27. 06. 2011 | Protest proti tunelu pro TGV vyústil v bitku s policií (Lyon – Torino) | 46 |
| 28. 06. 2011 | Škoda kazí drahám nákup nových vlaků, rozhodne antimonopolní úřad (Railjet)..... | 47 |
| 28. 06. 2011 | České dráhy vydaly mezinárodní dluhopisy za 300 milionů EUR | 47 |
| 29. 06. 2011 | SŽDC: Nejvíce uvolněných šroubů je na jihomoravských tratích.. | 47 |
| 30. 06. 2011 | Rychlovlaky mezi Pekingem a Šanghají zahájily komerční provoz | 48 |
| 30. 06. 2011 | Dráhy nakupují poslední hlučné regionovy. Za evropské peníze | 49 |
| 30. 06. 2011 | Se Sone+ celý den po ČR i po Praze (2. července – 10. prosince 2011) | 50 |
| 30. 06. 2011 | Slamečka zadržel bonusy manažerům ČD Cargo, měli dostat OSM platů navíc | 50 |
| 30. 06. 2011 | České dráhy čekají zdražení proudu, za elektřinu dají dvě miliardy | 51 |
| 30. 06. 2011 | Odstupující ministr Šmerda přinesl více odbornosti a méně politiky | 51 |
| 30. 06. 2011 | Dráhy dostaly druhou šanci, opce na Railjety trvá až do konce září..... | 52 |

01. 06. 2011 Dráhy zavádějí „zóny klidu“. Budou ale v hlučných vlacích

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zavadeji-zony-klidu-budou-ale-v-hlucnych-vlakich-ppq-ekonomika.aspx?c=A110601_1595181_ekonomika_fih)

České dráhy zavádějí na svých vlacích v Ústeckém kraji zóny klidu. Speciálně vyčleněný vagon má zajistit klidné cestování. Bez hlasitého hovoru, mobilních telefonů... Má to ale háček, zóny budou ve vlacích Regionova, které jsou samy o sobě hlučné. Vadí vám hlučně telefonující spolucestující nebo vřískající děti? V některých vlacích Českých drah už můžete po Ústeckém kraji jezdit bez jejich společnosti. Dráhy vytvořily na vybraných spojích "klidové zóny". Půjde o část vlaku, kde bude například zakázáno hlasitě mluvit a kde cestující budou třeba moci lépe za jízdy spát. "Cílem je nabídnout cestujícím prostor, kde nebudou rušeni některými hlučnějšími cestujícími, mobilními telefony, hlučným hovorem nebo reprodukcí hudby," říká mluvčí drah Petr Štáhlavský. Podle něj bude část vlaku označena speciálním piktogramem, půjde o oddíl hned za strojvůdcem, který je v celé soupravě nejtíší. Průvodčí bude upozorňovat na to, že vstupují do tiché části.

Dobrá myšlenka, špatné vlaky

Novinka, kterou si prosadil Ústecký kraj ve smlouvách s drahami, má však jednu zásadní vadu – klidové oddíly budou v renovovaných vozech Regionova, které jsou tiché obvykle jen ve chvíli, kdy stojí na nádraží. Měření MF DNES ukázala, že modernizované vozy z produkce Pars nova patřící pod Škoda Transportation jsou hlučnější než jejich předchůdci, klasické "motoráky" řady 810. Dráhy jich přesto nakoupily více než 150. Podle šéfa Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslava Vyky jde o zajímavý nápad, ale lepší by bylo ho zavést v jiných vlacích. "Ideální by to bylo na dálkových spojích, ne v hlučných regionovách," tvrdí Vyka. Podobné zóny nechybějí například v převážně většině souprav švýcarských drah, nedávno je v některých spojích zavedli také Slováci.

Dráhy zatím nevědí, zda rozšíří zóny i do dalších vlaků také v jiných krajích. "Nelze vyloučit, že podobná přání časem projeví i jiné regiony nebo že se rozšíří i do jiných typů vlaků. Určitě bude záležet na zkušenostech a ohlasech na straně zákazníků," dodal Štáhlavský. Dráhy o hlučnosti žlutých regionov vědí, jde o problém zejména prvních sérií, do souprav vkládají některé prvky, jež mají hluk omezit. Cestujícím regionovy sice nabízejí například nízkopodlažní vstup, ale velký hluk je zejména pro pravidelně dojíždějící velkým problémem.

02. 06. 2011 Vlaky ICE uvedly Německo do světa vysokých rychlostí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/125958-vlak-ice-vedly-nemecko-do-sveta-vysokych-rychlosti/>)

Bílé vlaky s šípovitým čelem jsou dnes neodmyslitelnou součástí železnice v Německu i ve většině států s ním sousedících. Jednotky známé jako ICE (Intercity Express) mají brzy začít jezdit i do Londýna. Nejstarší z nich mají za sebou už docela dlouhý život. První rychlovlak ICE totiž vyjel 2. června 1991 v 5:53 z nádraží v hamburské čtvrti Altona do Frankfurtu nad Mohanem. Záhy se démonicky vyhlížející elektrické jednotky rozjely po celém – čerstvě sjednoceném – Německu. Na počátku 90. let, kdy vlaky ani v Německu většinou nejezdily rychleji než 160 kilometrů za hodinu, byla 250kilometrová maximální rychlost jednotek ICE přelomová – byť nižší než u francouzských TGV – a přilákala do rychlovlaků i lidi z aut a letadel. Za rok 1992 svezla poměrně malá flotila vlaků ICE 10 milionů lidí. Loni se rychlovlakem svezlo už skoro 80 milionů cestujících. Vypravení prvního pravidelného vlaku ICE 2. června 1991 byl výsledek dvacetileté práce. V roce 1970 rozhodlo spolkové ministerstvo dopravy o vybudování sítě vysokorychlostních železnic s tím, že první plody včetně ICE ICE-T 411 rychlovlaku mají být hotovy na počátku 90. let. Od roku 1985 se po kolejích proháněla zkušební jednotka ICE Experimental, která je dnes ve sbírkách Německého muzea v Mnichově. Vlak dokonce na konci 80. let překonal tehdejší rychlostní rekord kolejového vozidla, když jel více než 400 kilometrů v hodině. Od září 1992 začaly bílé soupravy jezdit z Německa do zahraničí, první mezistátní spoj ICE mířil do Švýcarska. Zanedlouho se rychlovlaky objevily i v Rakousku.



Tragédie června 1998

Nejčernější okamžik historie vlaků ICE nastal sedm let a jeden po zahájení jejich provozu. U Eschede na trati z Hannoveru do Hamburku praskla obruč kola druhého vozu (prvního s cestujícími) jednotky

ICE první generace. Souprava seroztrhla, její část vykolejila a narazila do betonové konstrukce mostu. Při havárii zahynulo 101 lidí, dalších 88 bylo zraněno. Hlavní příčinou nehody byla nevhodná konstrukce zkoušených obručových kol. DB jimi chtěly nahradit původní monobloková kola, protože zaručovala pohodlnější jízdu. Po tragédii ale obručová kola rychle zmizela a byla nahrazena monoblokovými koly, se kterými jezdily ICE předchozích generací. Eschede byla ovšem jediná vážná nehoda vlaku ICE.



V roce 2008 ovšem nastala provozní krize, jejíž příčina dala na Eschede vzpomenout. U jedné soupravy ICE se tehdy objevila prasklina na kole, spolkový drážní úřad proto přikázal okamžitou kontrolu velké části rychlovlaků. Následovala výluka jejich provozu, během které musely DB vypravovat náhradní soupravy, v provozu se tehdy objevily i výkonné šestikolové lokomotivy řady 103, které lze považovat za předchůdkyně ICE – do 90. let vodily nejvýznamnější spoje rychlostí až 200 kilometrů za hodinu.

Z Německa do Dánska i Francie

Za dvě desetiletí provozu se flotila rychlovlaků, z nichž naprostá většina patří Německým drahám (DB), další mají loga Nizozemských železnic (NS) a Dánských státních drah (DSB), zásadně rozrostla. Siemens, který je dvorním dodavatelem rychlovlaků pro DB, vyvinul postupně tři generace jednotek ICE. Ta poslední (známá též jako Velaro) jezdí v několika provedeních – kromě klasického rychlovlaku schopného jet až 320 km/h existuje také ICE s naklápěcí skříň, které je k dispozici nejenom jako elektrická souprava, ale i jako dieselová jednotka. V různých variantách jezdí vlaky ICE ve vnitrostátní Německé dopravě a vozí cestující také do Rakouska, Švýcarska, Francie, Nizozemska a Dánska. DB chtějí v příštím roce nasadit další jednotky třetí generace, současně se ale Siemens pustil do vývoje nástupců vlaků ICE. Soupravy ICx vzniknou v několika variantách, nejprve nahradí klasické soupravy vagonů s lokomotivou, poté na kolejích vystřídají nejstarší generaci ICE, ale nakonec jim ustoupí i novější jednotky.

Tak šel čas s ICE...

- 1991: V provozu byly první soupravy ICE první generace.
- 1992: Zahájen byl mezistátní provoz ICE.
- 1996: Do provozu přišla druhá generace ICE.
- 1998: Tragická nehoda u Eschede.
- 1999: Zahájení provozu typu ICE-T s naklápěcí skříň.
- 2000: DB dostaly první jednotky třetí generace bez naklápění, zato ale s rychlostí až 320 km/h.
- 2010: Vlak ICE po zkušební jízdě Eurotunelem navštívil Londýn.

ICE na sedm způsobů

- řada DB 401: první generace ICE – čtrnáctivozová souprava se dvěma čelními motorovými vozy a dvanácti vozy k sezení (včetně restauračního vozu); maximální rychlost 250 km/h
- řada DB 402: druhá generace ICE – osmivozová souprava s jedním čelním motorovým vozem, řídicím vozem a šesti vloženými vozy; maximální rychlost 280 km/h
- řada DB 403: třetí generace ICE – osmivozová souprava, jejíž všechny vozy včetně obou čelních jsou k dispozici cestujícím, trakční motory jsou umístěny pod podlahou vozů; maximální rychlost 320 km/h
- řada DB 406: třetí generace ICE – viz řada 403, je však upravena k provozu na více elektrických systémech (může jezdit do Francie a Nizozemska), na první pohled ji lze odlišit podle vyššího počtu pantografů; maximální rychlost 320 km/h
- řada DB 411: ICE-T – sedmivozová souprava vychází ze třetí generace ICE, je ale určena především k provozu na běžných tratích, nikoli na vysokorychlostních koridorech, používá proto technologii naklápění skříň v oblouku; maximální rychlost 230 km/h
- řada DB 415: ICE-T – jednotka je shodná s řadou 411, je ale jenom pětivozová; maximální rychlost 230 km/h
- řada DB 605: ICE-TD – čtyřvozová jednotka s naklápací je docela unikátní, vychází sice z řady 411 (potažmo 403), ale je poháněna dieselovými motory; maximální rychlost 200 km/h

02. 06. 2011 Liberecký kraj chce železniční trať do Prahy, cesta by trvala hodinu

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/cesta-z-liberce-do-prahy-po-zeleznici-mozna-bude-jen-na-hodinu-p58-/liberec-zpravy.aspx?c=A110602_1595949_liberec-zpravy_kol)

Cesta vlakem z Liberce do Prahy dnes trvá minimálně dvě a půl hodiny. Liberecký krajský úřad to chce ale změnit. Spolu se Středočeským krajem začal tlačit na politiky, aby prosadili vybudování železničního koridoru mezi krajským a hlavním městem. Cesta by pak trvala jen hodinu. "Liberec stále nemá kvalitní spojení po železnici s hlavním městem, včetně Středočeského kraje a průmyslových zón. Začneme plánovat spolupráci a oslovíme se žádostí o pomoc také poslance a senátory zvolené za naše kraje," poznamenal náměstek hejtmána pro dopravu Martin Sepp. Oba kraje chtějí společně tlačit na stát, České dráhy nebo Správu železniční a dopravní cesty. Přímé a rychlé spojení Liberce s Prahou je prý dnes vysoce důležité. O vybudování nové dopravní železniční trasy jednali před časem radní kraje s představiteli Generálního ředitelství Českých drah.

Za důležitou pokládá trať také Středočeský kraj. "Podařilo by se zajistit železniční spojení mezi centrem Liberce a Prahou za šedesát minut. Výrazně by se také snížila intenzita dopravy na silnici R 10, neopominutelné jsou i pozitivní dopady na životní prostředí," vypočítal Robin Povšík, náměstek hejtmána Středočeského kraje pro dopravu. Přímé železniční spojení Liberce s Prahou je vysoce potřebné i podle železničního specialisty Jindřicha Berounského. "Liberecký kraj je na tom úplně nejhůř co se týká dostupnosti s Prahou, v úvahu vlastně přichází jen silnice. Lidé jsou v rámci veřejné dopravy odkázáni na poslední autobusy. Z Prahy jede poslední autobus v půl desáté, a to ještě ne z centra, ale z Černého mostu. Do jiných krajských měst se dá dostat z představení v Praze minimálně půlnočním vlakem," upozornil specialista.

Jsou tři varianty, kudy by koridor mohl vést

Zatím existují tři varianty budoucího vedení tratě. Jednou z nich je podle Berounského napřímení úseku z Mladé Boleslavi do Turnova, který by obkroužila spojka mezi stávajícími tratěmi. Zároveň by došlo k napřímení železnice mezi Turnovem a Libercem. Počítalo se také s tím, že by trať vedla Turnovem na Malou Skálu a dále by se stočila přes Jablonec nad Nisou. Nejefektivnější by podle předběžných studií mohla být trať, která by vedla paralelně s rychlostní silnicí na Prahu. "Je to na odbornících, přípravné projekční práce musí teprve začít a právě proto se do věci vložily oba kraje, aby přiměly stát k zahájení přípravných činností, zajištění projektové dokumentace nebo výkupy pozemků," doplnil radní Povšík.

Podle sdělení Správy železniční a dopravní cesty se zatím jedná o prvotní návrh. Do roku 2025 se prý s takovou stavbou nepočítá. "Zatím nejdou podklady pro rozpracování a uskutečnění takového návrhu," bere oběma krajům iluze Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty. Za vysoce náročnou pokládá především problematiku výkupu pozemků v hustě osídleném Středočeském kraji a Praze. Předběžný odhad stavby by podle něj činil zhruba osmdesát miliard. Tento odhad by však upřesnil projekt stavby. "Uváděl by předpokládanou cenu, rozsah stavebního díla s návrhem všech nutných technologií," doplnil Drvota.

02. 06. 2011 Železnorudské nádraží ztělesnilo pád železné opony

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/125602-zeleznorudske-nadrazi-ztelesnilo-pad-zelezne-opony/>)

Železniční trať, která šplhá od Klatov na šumavské vrchy, a potom zase klesá k Regenu, je jedna z nejstrmějších v Česku, je na ní jeden z nejdelších tunelů a má dost možná nejunikátnější nádraží. Středem stanice i nádražní budovy prochází státní hranice. Osud trati i samotného nádraží navíc poznamenal několik velkých historických ran, v 80. letech minulého století dokonce hrozilo, že se na nádraží už žádný vlak nepodívá. Z české strany byla hranice zadržovaná a vlaky jezdily pouze do zastávky ve městě Železná Ruda, z německé strany jezdil až na konečnou stanici jenom málokdo, takže spolkové dráhy uvažovaly o zastavení provozu. Revoluce v Československu ale vše změnila a 2. června 1991 začaly vlaky jezdit z železnorudského nádraží oběma směry.



Pohraniční nádraží, které dnes nese název Železná Ruda-Alžbětín/Bayerisch Eisenstein, vzniklo v roce 1877 v místě, kde se stýkaly trati společností Plzeňsko-březenské dráhy a Bavorské východní dráhy. Česká trať z Plzně do Železné Rudy nevznikla zcela dobrovolně. Plzeňsko-březenská dráha toužila především po komerčně zajímavém spojení západočeské metropole se severočeskou uhelnou oblastí, součástí koncese na její stavbu ale byla povinnost postavit také dráhu z Plzně na jih. Její stavba nakonec přivedla společnost do hospodářských problémů, ze kterých se už nevzpamatovala.

Železnorudský hraniční přechod měl zpočátku význam především pro nákladní dopravu, dálkové osobní vlaky tudy nejezdily, protože neměly kam. V Plattlingu sice bylo možné najet na mnichovskou trať a spojit tak třeba Prahu s Mnichovem, ale k tomu už dávno sloužila trať přes Domažlice. Už v roce 1884 byla dráha zestátněna, zatímco původní soukromý provozovatel se potácel na pokraji existence. Ve státních rukou poté už zůstala – a prožila kritické období.

Po roce 1945 umlkala železniční doprava mezi Českem a Německem. Přispěl k tomu vznik "železné opony", která teď procházela středem konečné stanice. Vzhledem k tomu a k relativně malému významu přeshraniční dopravy byly po roce 1951 – slavném úniku "vlaku svobody" přes Aš – ukončeny všechny osobní vlaky na jednokolejné zastávce Železná Ruda město (mohly sem tedy jezdit pouze motorové vozy) a postupně byla tlumena i nákladní doprava. Nakonec byl provoz v příhraničním úseku ze Zwieselu do Bavorské Rudy zcela zastaven. Česká část železnorudského nádraží vypadala jako konec světa. Zatímco německá polovina zůstala v provozu, na hraniční čáře byly nataženy dráty a za nimi zarůstaly rezivějící koleje trávou a stromy.

Protože obyvatelé Bavorské Rudy nebyli na pochybné polorozpadlé nádraží zvědaví a vlakem do vnitrozemí příliš nejezdili, začaly Německé spolkové dráhy připravovat zrušení dopravy i ve svém příhraničním úseku, ke kterému mělo dojít 1. června 1991 s koncem jízdního řádu 1990/1991. Nestalo se. Železná opona zmizela a Československo s Německem se dohodly na obnovení provozu přes Železnou Rudu. První vlak přes německo-českou hranici přešel 2. června 1991. Na slavnostní znovuootevření přechodu dorazil i spolkový kancléř Helmut Kohl a český premiér Petr Pithart.

Příliš slavná ale současnost železničního hraničního přechodu není. Do pohraničního nádraží jezdí několik rychlíků a spěšných vlaků z Prahy a Plzně a osobní vlaky z Klatov, žádný ale nepokračuje dále. Z Plattlingu do Železné Rudy jezdí výhradně regionální vlaky tvořené motorovými jednotkami. Tři páry vlaků denně jedou z Německa až do Špičáku, tvoří tak jediné přeshraniční spoje. Přes hranice nepřejezdí ani zvláštní vlak vedený parní lokomotivou, který připomene dvacet let od obnovení provozu mezi zastávkou Železná Ruda - město a železnorudským nádražím. Vyjede v sobotu v 10:35 z Plzně, do Železné Rudy-Alžbětína dorazí zhruba za dvě hodiny. Na zpáteční cestu se vydá v 18:20. V průběhu dne se dvakrát vydá z Železné Rudy do Špičáku a zpět.

02. 06. 2011 Pardubický kraj chce změnit vlakové spoje skoro na všech úsecích

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/pardubicky-kraj-chce-zmenit-vlakove-spoje-skoro-na-vsech-usecich/646087>)

Změny v železniční dopravě, které připravuje Pardubický kraj, se dotknou až na výjimky všech úseků regionálních tratí. Málo vytižené spoje zcela nebo zčásti nahradí levnější autobusy, některé zastávky budou vlaky projíždět, na druhé straně se někde vlakové spojení rozšíří, zvláště o přímé a spěšné vlaky. Úpravy, které by měly platit od nového jízdního řádu v prosinci, ušetří kraji značné peníze, jimiž železniční přepravu dotuje, přitom zasáhnou jen velmi malou část cestujících, řekl novinářům krajský radní pro dopravu Jan Tichý (ČSSD). "Změny tam, kde železniční dopravu neobjednáváme, se týkají v průměru 381 cestujících denně, tam, kde jsme počet spojů omezili, dalších 172 cestujících. Denně v kraji jezdí asi 23.000 lidí, takže se to dotkne asi 2,5 procenta cestujících," uvedl Tichý. Podle něj se jim možnost dopravy nezhorší, neboť vlaky budou nahrazeny autobusy. Ušetřené peníze, přibližně 33 milionů korun, chce kraj investovat do železniční dopravy na zhruba třetině rozsahu tratí, což zlepší cestování pro přibližně 10.000 pasažérů. "Těch 2,5 procenta cestujících přitom spotřebovávalo deset až 15 procent ceny, kterou za železnici platíme," řekl Tichý.

Kraj ročně u Českých drah objednává železniční přepravu v rozsahu 4,779 milionu kilometrů. Na jeden kilometr osobní vlakové dopravy doplácí Pardubický kraj drahám zhruba 92 korun. Autobusovým dopravcům přispívá na objednané spoje pouze 18 korun na ujetý kilometr. Pardubický kraj zatím stále nedostal státní dotaci na financování železniční přepravy za květen. Jejich vyplácení krajům zastavila nedávno vláda kvůli úsporám. České dráhy jsou podle Tichého ochotny počkat dva měsíce, poté by kraj musel omezit rozsah objednávaných spojů. Po zavedení navrhovaných úprav v prosinci by omezení přepravy nemuselo být příliš citelné.

03. 06. 2011 Škoda lobbuje u Českých drah, aby nedaly přednost Siemensu (railjet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-lobbuje-u-ceskych-drah-aby-nedaly-prednost-siemensu-pm1-ekoakcie.aspx?c=A110602_225631_ekoakcie_brm)

Pětimiliardová investice Českých drah do nákupu nových souprav pro dálkové vlaky Railjet od Siemensu se nelíbí českému výrobcí vlaků Škoda Transportation. Podle informací MF DNES se

snaží zástupci Škody zvrátit plány ČD na nákup přímo u vedení firmy a například i na vysokých školách, které dělají posudky na nákup souprav. Plán koupit šestnáct jednotek od firmy Siemens oznámily dráhy loni na konci roku. Původně mělo definitivní rozhodnutí o nákupu padnout do konce března, ale jasno stále není. "Pro nás je zásadní dotáhnout nákup Railjetů do úspěšného konce, i když vnímáme snahy tuzemských výrobců o jiné řešení," uvedl šéf drah Petr Žaluda.

Dráhy by využily opce rakouských drah, které si objednaly více souprav, než nakonec potřebují. Díky tomu by se ČD dostaly na nižší cenu i lepší termín dodání, než kdyby si vozy objednávaly samy. "Máme tři různé posudky z vysokých škol, že ta cena je skutečně výhodná," dodal Žaluda. O investici pochvalně mluví mimo záznam i zástupci konkurenčních dopravců. V přepočtu na sedačku vychází Railjety nejlevněji z nových vozů ČD.

Podle Petra Šlegra, který se zabývá železniční dopravou, je nákup nových souprav důležitý. "Přineslo by to další modernizaci vozového parku, daly by se použít na trať do Ostravy a pak přesunout pendolina na jiné tratě, kde by se lépe využilo jejich naklápění," řekl Šlegr. Soupravy už jsou schválené pro provoz u nás. Pokud dráhy podepíší smlouvu, budou je mít už v závěru příštího roku, tedy ve chvíli, kdy má vyjet například konkurenční LeoExpress.

CityElefant za hranicemi nestačí

Soupravy, jejichž provoz ani údržba nemá být dražší než u běžných vlaků, se vyrábějí ve Vídni. Firmu už tlačí čas, opce vyprší na konci června a pak by nebylo možné ji využít. Musí ale získat souhlas antimonopolního úřadu. "Jdeme cestou jednacního řízení bez uveřejnění," řekl Žaluda. To umožňuje veřejným zadavatelům koupit některé výrobky i bez soutěže. Škoda chce dráhy podle zdrojů MF DNES přesvědčit, aby šly do levnější varianty: patrových jednotek vycházejících z vozů CityElefant, které už testuje pro provoz na Slovensku. Jejich maximální rychlost 160 kilometrů v hodině je pro provoz v Česku dostačující.

Podle Žaludy chtějí dráhy nasadit nové vlaky i na mezinárodní spoje a tam by už Škoda ztrácela. "Od Drážďan budou Deutsche Bahn požadovat nasazení vozidel pro rychlost 230 kilometrů v hodině, na to vlaky v tuto chvíli nemáme," upozornil Žaluda. Škoda, pro niž jsou drážní zakázky klíčové, zprávy o tlaku nevyvrátila. "Nechceme komentovat informace, které se opírají o tvrzení z anonymního zdroje," sdělila mluvčí Lubomíra Černá.

05. 06. 2011 Po nehodě nákladního vlaku zůstává trať Brno – Přerov dál zablokovaná

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/po-nehode-nakladniho-vlak-u-zustava-trat-brno-prerov-dal-zablokovana-1g2-brno-zpravy.aspx?c=A110605_134607_brno-zpravy_alt)

Železniční trať číslo 300 z Brna do Přerova blokuje následky vykolejení vlaku. Mezi Vyškovem na Moravě a Ivanovicemi na Hané se dostalo v poledne mimo koleje 13 prázdných vagonů na uhlí. Provoz na jednokolejné trati zůstane zablokovaný nejméně do pondělního rána. V úseku mezi Vyškovem a Ivanovicemi na Hané vykolejil v neděli kolem půl jedné odpoledne nákladní vlak ČD Cargo. Podle Pavla Hally ze Správy železniční dopravní cesty se nehoda obešla bez zranění.



Z prázdné soupravy třiceti vagonů na uhlí nedaleko přejezdu u Topolan 13 vykolejilo. Několik vagonů zůstalo ležet na poli. Poškozeno je asi 60 metrů trati. "Na místo vyrazil vyprošťovací vlak a naši technici. Poškozeny byly i sloupy trakčního vedení," řekl Halla. Příčina nehody zatím není známá. Martin Drápal z drážní inspekce řekl, že na místě se ji pokoušejí zjistit dva vyšetřovatelé. Podle jedné z variant by mohlo být příčinou i velké horko, které poškodilo trať. Na jednokolejné železniční trase z Brna do Přerova je po nehodě provoz zastaven. V úseku Vyškov na Moravě – Kojetín a zpět musí podle mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové cestující přesehat do autobusů. Některé vlaky dráhy odřekly, část jich jezdí odklonem. Podrobné informace o opatřeních na trati dráhy zveřejňují na svém webu.

Železničáři riskovali

Podle Drážní inspekce železničáři věděli o problémech na trati už od pátku. "I během dnešního dne strojvedoucí průběžně hlásili do stanic, že jízda v daném úseku není bezproblémová. Dle dostupných informací provozovatel na základě hlášení o problémech na trati provedl prohlídku, avšak nepřijal žádná opatření týkající se omezení provozu," informoval mluvčí inspekce Martin Drápal.

06. 06. 2011 Dráhy letos nabízejí nemovitosti za miliardu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-letos-nabizeji-nemovitosti-za-miliardu-638762>)

Rozprodej nemovitostí Českých drah nabývá na tempu. „Loni jsme za prodej nemovitostí utržili asi 390 milionů korun, předloni 205 milionů,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. Letos je v nabídce majetek za více než jednu miliardu korun. Otázkou ale je, zda se podaří vše prodat. Dráhy prodávají většinou drobné nemovitosti, jako jsou sklady, dílny, kůlny nebo zahrádky. V nabídce se ale najdou i bytové domy nebo výpravní budovy. Nemovitosti jsou většinou kolem kolejí nebo v areálu železničních stanic. Některé jsou přitom ve značně zchátralém stavu. „Udržovat nepotřebný majetek, chránit ho před vandaly a zloději, provádět opravy, to vše představuje obrovské náklady, které firmu zbytečně zatěžují,“ uvedl Joklík. Samotné výpravní budovy jsou podle něj v nabídce výjimkou. Do prodeje jdou prý pouze v případech, kdy je potvrzena jejich naprostá nepotřebnost pro dráhu. Podle zjištění deníku E15 jsou ale v nabídce i budovy, které dráhy hodlají využívat. Podnik to řeší věcným břemenem, se kterým budovy prodává. To je případ třeba stanice Trmice na Ústecku, kde je břemeno „na využití dopravní kanceláře pro potřeby obsluhy dráhy“. V nabídce Českých drah se najdou i takové zajímavosti, jako je vodárenská věž v renesančním městečku Slavonice. „Skupina kupců je velice různorodá. Velmi často jsou to stávající nájemníci, kteří v našich objektech již bydlí nebo si je pronajímají k podnikatelským účelům,“ doplnil mluvčí drah.

06. 06. 2011 Do ČR dorazily vagony, které Jančurův RegioJet koupil od Rakušanů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-cr-dorazily-vagony-ktere-jancuruv-regiojet-koupil-od-rakusanu/647533>)

Do České republiky dorazilo 12 vagonů, které firma RegioJet ze skupiny Student Agency podnikatele Radima Jančury koupila od rakouských státních drah ÖBB. Vagony budou zapojeny ve vlacích, jež by na trať Praha - Ostrava měly vyjet v září. ČTK to dnes potvrdil mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. Vozy podle něj přijely do Česka na takzvanou periodickou prohlídku, následně projdou úpravou interiéru a dostanou lak v barvách společnosti. "Vozy nejsou nové, ale jsou té nejvyšší kvality, plně klimatizované, rakouské dráhy je nasazovaly třeba na spoje EuroCity," uvedl Ondrůj. Dnešní dodávka vagonů není poslední, další dva vagony ještě firma z Rakouska doveze.

RegioJet má vyrazit na trať v září, nejprve se čtyřmi páry vlaků se třemi soupravami. Od přelomu roku chce nabídnout devět párů spojů každý den. RegioJet slibuje, že na železnici přinese jiný styl služeb. "Jiné vnímání toho, co zákazník na železnici může dostat. Železnici chceme posunout dál," uvedl nedávno Ondrůj. Podle něho bude ve vlacích RegioJet samozřejmostí palubní personál v každém voze, připojení wi-fi zdarma a občerstvení během jízdy také zdarma. Firma chce na trati využívat celkem devět lokomotiv od plzeňské Škody.

06. 06. 2011 Brusel chce, aby v EU vznikl evropský jízdní řád

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/brusel-chce-aby-v-eu-vznikl-evropsky-jizdni-rad/647429>)

Brusel chce, aby v Evropské unii vznikl evropský jízdní řád. Ten by měl zahrnovat všechny unijní státy a také druhy dopravy. Cílem je prý ulehčení života běžným lidem. Problém je nyní totiž v tom, že existuje podle údajů Evropské komise více než stovka různých jízdních řádů. "Žádný z nich neumožňuje uživateli najít informace či zarezervovat jízdenku na cestu kdekoliv v Evropě při zohlednění různých zemí či dopravních prostředků," zdůraznila komise v dnešním prohlášení.

Eurokomisař pro dopravu Siim Kallas současně vyzval zástupce odvětví dopravy, aby vypracovali skutečný evropský jízdní řád, který by to měl zajistit. "Není důvod k tomu, aby na jednotném evropském trhu existovala celá řada jízdních řádů. Rád bych podniknul cestu po Evropě, kdy bych mohl kombinovat leteckou, železniční i námořní dopravu, městskou či silniční dopravu a přitom bych celou cestu mohl naplánovat on-line a potřeboval bych jen jednu jízdenku, kterou bych rovněž zakoupil on-line. Proto dnes zahajuji tuto iniciativu," prohlásil Kallas.

Tuzemské ministerstvo dopravy iniciativu přivítalo. "Chcete-li si vyhledat dopravní spojení ve vícero státech, musíte použít několik různých informačních webů. A někde dokonce i v rámci jedné země. Ne všude existuje propojený systém jako u nás, například v Polsku to takto nefunguje. U nás využíváme jednotný národní vyhledávač CIS JŘ, takže předpokládáme, že propojení s jiným informačním systémem by nemuselo být až tak složité," uvedl Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva.

K iniciativě se může připojit kdokoli, od firem, přes úřady po širokou veřejnost. Ta pak bude hlasovat o předložených jízdních řádech a o tom, jak fungují. Komise pak pomůže vítězům s propagací jejich výtvorů.

06. 06. 2011 Inspekce k vykolejení vlaku: Trať byla v katastrofálním stavu (trať č. 300)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/126438-inspekce-k-vykolejeni-vlaku-trat-byla-v-katastrofalnim-stavu/>)

Jednou z možných příčin havárie nákladního vlaku, k níž v neděli došlo mezi Vyškovem a Ivanovicemi na Hané, mohly být povolené nebo poškozené upevňovací šrouby. Drážní inspekce, jež místo nehody kontrolovala, totiž dospěla k závěru, že takové závady jsou až na 98 procentech šedesátimetrového úseku trati. "Mně to vyrazilo dech. To je katastrofální stav," řekl vrchní inspektor Drážní inspekce Josef Dvořák při kontrole trati. Provozovatel dráhy, kterým je Správa železniční dopravní cesty, ale situaci až do nehody tak dramaticky neviděl. "Ty dosavadní kontroly neprokázaly žádné narušení koleje v daném úseku, které by nás nutilo například k zavedení pomalejší jízdy," uvedl dnes mluvčí SŽDC Pavel Halla. Halla dokonce nejdříve tvrdil, že žádné závady zaměstnancům firmy nikdo nehlásil – později ale stanovisko změnil a přijatá hlášení přiznal: "Ano, přijali jsme informace o tzv. neklidné jízdě nebo o nestandardním chování na kolejích. Poté ale bylo provedeno několik kontrol, při kterých se už vlaky chovaly standardně. Ohrazujeme se proto proti výročkám, že bychom nic nečinili."



Za špatný stav trati kritizují správu i strojuvůdci

Kritiku vůči Správě železniční dopravní cesty teď kromě Drážních inspektorů podpořili také vlakoví strojuvůdci: "Jestliže by to mělo být v pátek v pořádku, a v neděli tam je devadesát procent chybějících nebo povolených šroubů, tak to není normální. To se prostě za jeden den stát nemůže," soudí prezident Federace strojuvůdců Jindřich Hlas s tím, že podle jím vedené organizace měla SŽDC okamžitě přijmout mnohem přísnější opatření. "Na tu trať měly okamžitě vyrazit podbíječky a dát to do pořádku. Jen díky strojuvůdcům se totiž nestalo obrovské neštěstí a v uvozovkách se tam jenom vysypal nákladní vlak," dodal Hlas s poukazem na to, že když SŽDC nereagovala na stížnosti, tak si strojuvůdci předávali informace neformálně mezi sebou a sami pro jistotu snižovali rychlost.

Strojuvůdci se před úsekem varovali, říká Hlas

"Na místě se neobjevily žádné závady, které by traťmistra nutily, aby nižší rychlost zavedl," opakuje přesto mluvčí SŽDC. Prezident strojuvůdců Hlas ovšem nesouhlasí: "Ten první strojvedoucí osobního vlaku, pod kterým to začalo plavat, jel sám o své vůli pro jistotu pomaleji. A když se křížoval s protijedoucím rychlíkem, tak mu říkal, že oblouk na trati rozhodně není na předepsanou devadesátikilometrovou rychlost. Nebýt toho, rychlík by to projel normálně a strašně by hazardoval s životy cestujících." Dalším z projíždějících vlaků byla právě havarovaná nákladní souprava. Jejich třináct vagonů vykolejilo, a vznikla tak škoda minimálně jeden a půl milionu korun. Celá hlavní trať mezi Brnem a Olomoucí nebo Brnem a Ostravou byla mimo provoz i během pondělka. Zatímco železničáři pracovali na opravách kolejí a trakčního vedení, hasiči pomocí těžké techniky odstraňovali vykolejené vagony. Trať by mohla být podle posledních odhadů průjezdná nejdříve ve středu v poledne.

07. 06. 2011 Pendolinem mezi Ostravou a Olomoucí s místenkou za 35 korun (od 12. června 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10725/>)

Cestující mezi Ostravou a Olomoucí mohou od 12. června využít akční nabídku Českých drah a cestovat spoji SC Pendolino s místenkou za 35 korun. Nabídka platí do 10. prosince ve vozech 2. třídy, na každý spoj je vyčleněn vybraný počet místenek. Zvýhodněnou místenku lze zakoupit současně se zakoupením jízdního dokladu nebo samostatně po předložení jízdenky platné minimálně pro trať Olomouc hl. n. – Ostrava hl.n. Mimořádnou nabídku mohou využít také cestující z Bohumína nebo Třince.

Předprodej akčních místenek bude zahájen v pátek 10. června. Zvýhodněnou místenku do 2. vozové třídy si může každý koupit u pokladni přepážky Českých drah současně se zakoupením jízdního dokladu dle tarifu Českých drah (TR 10) a akčních nabídek nebo samostatně po předložení platné jízdenky. Nákup místenky prostřednictvím prodejních automatů na jízdenky, eShopu nebo služby

TeleTiket je možný pouze se současným nákupem jízdního dokladu. Samostatně si ji mohou zakoupit pouze držitelé aplikace IN 100 na In-kartě. Kontingent místenek je proměnný a nabídku lze využít pouze do vyprodání stanoveného limitu. Každý cestující si může koupit maximálně jednu zvýhodněnou místenku.

Místenku za 35 korun lze zakoupit pro tyto úseky a spoje:

- směr Olomouc hl. n. – Ostrava hl. n. / Bohumín: SC 501, 503, 505, 507, 509, 511, 515, 517, 519.
- směr Bohumín / Ostrava hl. n. – Olomouc hl. n.: SC 500, 504, 506, 508, 510, 512, 514, 516.
- Třinec / Český Těšín / Karviná hl. n. / Bohumín / Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov – Olomouc: SC 502

07. 06. 2011 Povodněmi zničená trať do Rumburku se otevře na konci června (Česká Kamenice – Jedlová)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/povodnemi-znicena-trat-do-rumburku-se-otevře-na-konci-cervna/647904>)

Po necelých 11 měsících se zřejmě konečně otevře železniční trať z Děčína do Rumburku. Její části nad Českou Kamenicí spláchly loňské povodně a spekulovalo se o tom, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) trať už vůbec neobnoví. Opravy za 85 milionů korun začaly na konci března a během června by už měly být hotové. České dráhy plánují vozit cestující první týden za speciální cenu, řekl ČTK krajský ředitel ČD Daniel Jareš. První přímý vlak by po trati mohl projet 30. června. Postupné otvírání trati začne příští pondělí, kdy začnou jezdit vlaky od severu až do stanice Mlýny, kterou vloni 7. a 8. srpna hodně poničily přívalové deště. "Podle současného harmonogramu prací budou termíny dodrženy," řekl ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. Od Mlýnů k České Kamenici trať poničila rozvodněná říčka Kamenice, která se svými přítoky strhávala mostky a násypy.

Původně se mělo začít s opravami vloni v létě, jenže původní výběrové řízení bylo zrušeno a než se vypsalo nové, blížila se zima. Zakázka se rozdělila na šest částí, což mělo pomoci jejímu zlevnění. Celková cena stavebních prací se pohybuje okolo 85 milionů korun. Podle SŽDC jsou součástí ceny i opravy na dalších úsecích, které byly opraveny v létě jen provizorně, aby mohly vlaky jezdit alespoň do České Kamenice.

Trať spojuje Děčín se severovýchodem okresu, kde se nachází třicetitisícové souměstí Rumburku a Varnsdorfu. Ještě před několika lety po ní jezdily několikavozové rychlíky a i když postupně ztratila část cestujících, osobní vlaky bývaly před povodněmi zejména o víkendů často přeplněné. Po povodních ovšem lidí ve vlacích hodně ubylo, zřejmě i kvůli komplikacím s náhradní autobusovou dopravou. České dráhy se je proto budou snažit přilákat zpět. "Uděláme týdenní akci, při níž budeme jezdit z Děčína do Rumburku za speciální cenu. Podrobnosti ještě řešíme," řekl ČTK Jareš.

07. 06. 2011 MD: Memorandum o poskytování dotací krajům na železnici je závazné

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-memorandum-o-poskytovani-dotaci-krajum-na-zeleznici-je-zavazne/648193>)

Memorandum o poskytování dotací krajům na provozování osobní železniční dopravy je právně závazné. Uvedlo to dnes ministerstvo dopravy s tím, že navrhne vládě zrušit rozhodnutí o omezení těchto dotací, které na počátku května navrhoval ministr financí Miroslav Kalousek. Memorandum schválila vláda Jana Fischera a podle dohody měly pro letošní rok kraje celkově získat na provozování železniční dopravy dotaci z veřejných rozpočtů přibližně 2,6 miliardy korun.

Kalousek začátkem května uvedl, že dohoda mezi kraji a Fischerovou vládou není právně závazná a že je připraven dotace zrušit nebo výrazně omezit. Kraje reagovaly prohlášením, že jsou připraveny vymáhat plnění dohody soudně. Kalousek nakonec slíbil zachovat dotace v původní výši, pro příští roky ale plánuje vládě navrhnout redukci dotace krajům o 600 milionů na dvě miliardy korun ročně. "Memorandum nelze považovat za pouhé prohlášení či politickou dohodu, neboť jeho účastníci se nepochybně chtěli zavázat ke vzájemnému plnění, a to v rovině právní," uvedlo ministerstvo dopravy v předkládací zprávě pro vládu. Podle ministerstva dopravy je dotace pro letošní rok navíc zahrnuta přímo v rozpočtu, z čehož je zřejmé, že její poskytnutí je povinností plynoucí přímo ze zákona.

Na krácení dotací si stěžovali zejména dopravní odboráři, podle kterých hrozilo radikální omezování dopravní obslužnosti a následné propouštění nadbytečných zaměstnanců Českých drah. Údajně by kvůli takovému výpadku ve financování mohlo dojít k redukci regionálních spojů až o třetinu. Rozdíl mezi platbami krajů a skutečnými náklady na poskytování dopravní obslužnosti v roce 2009 podle

Českých drah činil tři miliardy korun a dopravce je hradil z příjmů z nákladní dopravy a z prodeje majetku.

07. 06. 2011 Fejk si u drah přijde na více než čtvrt milionu měsíčně

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/fejk-si-u-drah-prijde-na-vice-nez-ctvrt-milionu-mesicne-ppp-ekoakcie.aspx?c=A110607_183713_ekoakcie_vem)

Bývalý šéf pražské zoo Petr Fejk bere jako ombudsman Českých drah velkorysý plat. Podle deníku Blesk, který se odvolává na odboráře Jaromíra Duška, si měsíčně přijde na 270 tisíc korun. Sám Fejk se k této částce nehlásí a ani České dráhy nechtějí zveřejnit přesný údaj. Generální ředitel Petr Žaluda nicméně MF DNES řekl, že uvedená výše platu není mimo realitu. Jak Fejkovu odměnu určili, nevedl, jde prý o vnitřní záležitost firmy. Částku potvrdil i vysoce postavený zdroj z ministerstva dopravy.

Odměny na železnici vzbudily pozornost už dříve, Petr Žaluda byl první z šéfů státních firem, který zveřejnil, že bere půl milionu. Zástupci zaměstnanců chtějí už tento týden na dozorčí radě firmy vidět Fejkovu výplatní pásku. "Je to záležitost, na kterou se budeme určitě ptát," řekl člen dozorčí rady a šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Fejk tvrzení o své mzdě považuje za smyšlená, její výši však stejně jako dráhy odmítá zveřejnit. "Tato forma mě rozhodně nedonutí mít zveřejněnou svoji výplatní pásku na čele," řekl MF DNES.

08. 06. 2011 Škodě se vrátila z Rakouska lokomotiva, ale jen ta náhradní (109E)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/ekonomika/235577-skode-se-vratila-z-rakouska-lokomotiva-ale-jen-ta-nahradni.html>)

Nová lokomotiva plzeňské Škody Transportation se v úterý vrátila přes Břeclav ze zkušebních jízd v Rakousku do České republiky. Nejde ale o tu, kterou zabavili ve středu 18. května vídeňští exekutoři, nýbrž o náhradní stroj. „Ten odjel do Rakouska koncem května, aby pokračoval ve zkušebních jízdách namísto zadržované lokomotivy,“ řekla Právu mluvčí strojíren Lubomíra Černá. Dvojnice s číslem 006 křižovala hlavní rakouské trati mezi Vídní, Lincem a Salzburgem. „Testovala se ve vysokých rychlostech i při jízdě v obloucích a to za asistence rakouské správy tratí. Výsledky zatím neznáme,“ podotkla. Podnik chce, aby moderní třísystemová vysokorychlostní elektrická lokomotiva 109E získala homologaci pro provoz na rakouských a německých železnicích do konce roku.

Projela i horský přechod Semmering

„Tu první lokomotivu nevezeme, je stále rukojmím. S dalším strojem z dvacetikusové série jsme prováděli měřicí jízdy po rakouských tratích, včetně horského přechodu Semmering,“ řekl Právu jeden z účastníků měření. Zabavený stroj zatím dál stojí v Rakousku v areálu soukromého dopravce. O jeho zadržení rozhodl Obchodní soud ve Vídni na základě žádosti společnosti kanadské Bombardier, která je konkurentem Škody. Důvodem je spor obou firem, v němž jde o stovky tisíc eur, tedy jen o zlomek hodnoty lokomotivy. To je ovšem oficiální verze. Neoficiální, nikoliv ale nepravděpodobná verze je, že konkurenční výrobce si tímto způsobem opatřil stroj pro důkladné prozkoumání a možné využití poznatků v konkurenčním boji. Škodovka už dříve vyjádřila obavy, aby se ke špičkové technice, jejíž vývoj stál 380 miliónů korun, nedostali špióni konkurence. Lokomotiva totiž stále není zapečetěná. „Správce i exekutoři to odmítli s tím, že je to bezpředmětné,“ sdělila Černá, podle níž nyní podnik čeká na další rozhodnutí soudu.

08. 06. 2011 Vlak narazil u Spytihněvi do kamionu, provoz na trati je omezen (trať č. 330)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-narazil-u-spytihnevi-do-kamionu-provoz-na-trati-je-omezen-p7o-krimi.aspx?c=A110608_130608_zlin-zpravy_toi)

Na železničním přejezdu ve Spytihněvi na Zlínsku se ve středu v poledne srazil rychlík s kamionem. Souprava narazila do návěsu. Vlak, který jel rychlostí asi 140 km/h, zastavil až dvě stě metrů od místa střetu. Nikdo nebyl zraněn. Doprava na trati Otrokovice – Břeclav byla zcela přerušena, po jedné koleji se jezdí od půl deváté večer. Rychlík, ve kterém cestovalo asi 150 lidí, jel z Olomouce přes Staré Město



a Břeclav do Brna. "Nehoda se stala na přejezdu chráněném světelnou signalizací a závorami. Na místě zjišťoval příčinu nehody a škody vrchní inspektor z Brna," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle regionální mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové vykolejila lokomotiva a přední vagon. Po nehodě regionální i dálkové vlaky musely zcela nahradit autobusy. Dopravu na jedné koleji se podařilo obnovit před půl devátou, vlaky po ní projíždějí omezenou rychlostí. Spoje nabírají až půlhodinová zpoždění. Na zprovoznění druhé koleje se nadále pracuje.

Řidič nákladáku stihl vyskočit, za nehodu zřejmě může

Nejpravděpodobnějším viníkem nehody je padesátiletý řidič kamionu z Polska. "Vjel na koleje, když závory vyjely nahoru a následně opět začaly sjíždět dolů. Světelná signalizace přitom byla podle svědků v provozu," řekla krajská policejní mluvčí Jana Bartíková. Kamion zůstal stát mezi závorami. Řidič stihl ještě z vozu vyskočit a rozběhl se proti přijíždějícímu vlaku a máváním varoval strojvedoucího před neštěstím. Střetu už ale nikdo nemohl zabránit.

Lokomotiva odhodila návěs, který následně poškodil nádražní budovu. Při havárii nebyl nikdo zraněn. "Poničeno je i kolejiště. Vyšetřování a vyprošťování soupravy potrvá několik hodin," dodal Vít Rušar z Hasičského záchranného sboru Zlínského kraje. Vlaku vykolejil podle Rušara jen předními nápravami. "Vlaku i automobil bude vyprošťovat těžká technika. Bylo štěstí, že rychlík narazil jen do návěsu auta. Nestalo se tak nic cestujícím ani řidiči nákladáku," poznamenal Rušar. Podle redaktorky MF DNES, která byla na místě, je ve Spytihněvi zničená asi třetina zděné zastávky pro cestující, kde se v minulosti prodávaly lístky. "Na pražcích jsou vidět stopy po nehodě," uvedla.

Škoda může dosáhnout až sedmi milionů, naznačují dráhy

Ve vlaku cestovalo asi 150 lidí. "Nikomu se nic nestalo, nikdo si ani na nic nestěžoval. Všichni odcestovali náhradními autobusy," upřesnila mluvčí Šubová. Dráhy už předběžně odhadly škody. Kromě vychýlených kolejí, částečně zbořené zastávky a roztrhaného kamionu jsou například na vlaku rozbitá okna, schůdky a také spodní část vozů. "Jen u drah činí škoda asi šest a půl milionu korun, na kamionu je to pět set tisíc," doplnil Drápal z Drážní inspekce.



08. 06. 2011 Protihlukové stěny jsou jako hradby, hasiči je překonají za 40 minut

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/protihlukove-steny-jsou-jako-hradby-hasici-je-prekonaji-za-40-minut-1d1-/domaci.aspx?c=A110608_120808_budejovice-zpravy_pp)

Protihlukové stěny u železničních tratí mají chránit lidi před ráumusem projíždějících vlaků. Jenže podle nejnovějšího zjištění jihočeských drážních hasičů jsou životu nebezpečné. Hasiči zkoušeli, za jak dlouho stěny překonají, pokud se za nimi stane nehoda. A dokázali to až za 40 minut. Jihočeští drážní hasiči před několika dny simulovali železniční nehodu v Plané nad Lužnicí na Tábořsku, v místě sevřeném protihlukovými stěnami. Výsledek? Pro většinu šokující. "Zkouška probíhala na dvou typech stěn. Štěpkocementový panel jsme prošli za minutu a půl. Železobetonovou zeď jsme nepřekonali ani pomocí rozbrusky, ani bouracího kladiva. Jedinou možností, jak ji překonat, by bylo rozebrání jeřábem," sdělil vedoucí českobudějovických drážních hasičů Filip Tupý.

V Jihočeském kraji lemují stěny přes 11 kilometrů tratí. Podle Tupého je podíl těch betonových vysoký. Přesná statistika však neexistuje. Přes velké nebezpečí, které testy hasičů prokázaly, se v těchto dnech pokračuje ve stavbě 1 300 metrů dlouhé železobetonové stěny v Nádražní ulici v Českých Budějovicích. Trať totiž bude součástí železničního koridoru, který v budoucnu spojí krajské město s Prahou i Rakouskem.

Musí odolat vandalům, hájí stěny správce kolejí

V případě opravdové nehody uvnitř železobetonových stěn by se však hasiči k raněným z vlaků dostali až po téměř 40 minutách. Tato doba je alarmující, což potvrzuje i šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě. "Je nelogické, aby se pokračovalo v dalším masivním budování protihlukových stěn, které spíše plní funkci neprostupných středověkých hradeb a ohrožují bezpečnost cestujících," prohlásil Miroslav Vyka. Například mluvčí jihočeských hasičů Lenka Křížová proto navrhuje: "Bylo by vhodné vytvořit v protihlukových stěnách například určité odstupy, které zajistí hasičům snadný

zásah." V Jihočeském kraji se dosud žádné vlakové neštěstí, kdy by se hasiči museli přes dvoumetrové stěny dobývat, nestalo. "Ročně se ale v naší republice staví kilometry protihlukových stěn a komplikace nelze vyloučit," upozornil Tupý.

O tom, z jakého materiálu protihluková stěna bude, rozhoduje projektant. "Ten má v zadání, co všechno musí, kromě snížení hlukové zátěže obyvatel, navržená protihluková opatření splnit. Jedná se většinou o kombinace nároků na dlouhodobou odolnost vůči vandalům a povětrnostním vlivům," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Výsledky testů hasičů nyní dostanou tvůrci předpisů pro projektování. "Novým technologiím se nebráníme. Používají se také desky z dřevní štěpky, cementu nebo plastu. Na základě provedeného cvičení budeme od projektantů požadovat důkladnější obhajobu jimi navrženého materiálu," slíbil Halla.

08. 06. 2011 Zpřístupnění chomutovského železničního depozitáře NTM (16. – 19. června 2011)

Zdroj: Národní technické muzeum (<http://www.ntm.cz/cs/aktivity/archiv-zprav/2011/285>)

Ve dnech 16. až 19. června 2011 bude v Chomutově návštěvníkům zpřístupněn železniční depozitář Národního technického muzea. Široká veřejnost bude moci navštívit běžně nepřístupné prostory, kde jsou deponována historická kolejová vozidla Národního technického muzea. Akci připravuje NTM společně s Českými drahami, a. s., za podpory firmy ČD Cargo, a. s., a města Chomutova. Slavnostní zahájení v pátek 17. června proběhne za účasti generálního ředitele Národního technického muzea Karla Ksandra a hejtmanky Ústeckého kraje paní Jany Vaňhové.

K vidění budou parní lokomotivy, dva salonní vozy, historické drezíny, ale i vozidla, která nedávno dosloužila v pravidelném provozu u Českých drah a nyní jsou připravena pro zachování ve sbírce NTM. Celkem si návštěvníci mohou prohlédnout přes 80 kolejových vozidel od drezíny z roku 1850 a parní lokomotivy, vyrobené v roce 1870, až po kolejový sněhový pluh z roku 1980. Velkým lákadlem budou parní lokomotivy – zelená „Pětasedma“ 475.1142, která byla jako předváděcí lokomotiva v Číně, nebo parní rychlíková lokomotiva 498.106 „Albatros“, jež vytvořila v srpnu 1964 rychlostní rekord u tehdejších Československých státních drah – 162 km/h. Stranou pozornosti jistě nezůstane ani salonní vůz Ústecko-teplické dráhy z roku 1900 nebo salonní vůz Adolpha Rotschilda z roku 1906.

O víkendu 18. a 19. června bude mezi železniční stanicí Chomutov a areálem depozitáře NTM nasazen historický motorový vůz M 131.1, zajišťující od 10 do 16 hodin kyvadlovou dopravu. Depozitář NTM se nachází v areálu lokomotivního depa Českých drah v Chomutově. Přístupová cesta bude značena z Černovické ulice z prostoru nákupního centra Globus (směr Karlovy Vary).

Depozitář bude otevřen:

Čtvrtek: 9:00 – 15:00
Pátek: 9:00 – 17:00
Sobota: 10:00 – 17:00
Neděle: 10:00 – 17:00

Vstupné:

Plné: 40 Kč

Snížené: 20 Kč (pro seniory nad 70 let, držitele průkazů ZTP, ISIC, ITIC, Staff Card, děti 6 – 15 let, studenty SŠ a VŠ po předložení studijního průkazu)

08. 06. 2011 Legios zahájil výrobu lokomotiv v licenci německé firmy Voith (Legios General/Maxima 30 CC)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/legios-zahajil-vyrobu-lokomotiv-v-licenci-nemecke-firmy-voith/648720>)

Lounský Legios zahájil sériovou výrobu lokomotiv v licenci německé firmy Voith. První tři stroje Voith Maxima 30 CC by měly být nejsilnější diesellové lokomotivy, které se kdy na českém území vyráběly. Na koleje se zřejmě dostanou ještě letos. První z nich už je prodaná, informoval dnes ČTK mluvčí firmy Tomáš Jelínek. Licence platí pro středoevropský trh. Cena jedné lokomotivy této kategorie se podle informací ČTK



pohybují až okolo 100 milionů korun. Legios chce lokomotivu prodávat pod obchodním názvem Legios General.

Stotřicetitunový kolos s výkonem 2750 kilowattů už jeden v Česku jezdí, nese ale výrobní štítky Votihu. Jde o vzorový kus pro sériovou výrobu. Voith by měl do Loun dodávat motory a hydraulické převodovky, zbytek dílů a celkovou montáž už si bude zařizovat Legios sám. "Výroba byla zahájena dle plánu. Prodali jsme již první lokomotivu a další tři jsou v procesu výroby. Nyní čekáme na podpis kupních smluv," uvedl ředitel společnosti Radek Rybáček. Odběratele zatím nekonkretizoval. Legios letos začal vyrábět i dva nové typy nákladních vozů; čtyřnápravový výsypný vagon řady Faccns byl vyroben v počtu 96 kusů pro německou firmu HVLE. Mezinárodní operátor cisteren Nacco si pro změnu objednal 95 cisternových vozů Zacens s nerezovým kotlem. Aktuálně firma jedná i o dalších dodávkách.

Výrobce používá název Legios od minulého roku. Předtím používal tradiční ale pro cizince obtížně vyslovitelnou zkratku Lostr, tedy Lounské strojírny. Firma začala v roce 1998 vyrábět nákladní vagony, předešlých 125 let různá drážní vozidla jen opravovala. Tržby se v předešlých letech pohybovaly okolo 1,8 miliardy korun. Pokud půjde vše podle plánu, mohl by podnik začít nabírat další zaměstnance, jichž má nyní okolo 800. V říjnu 2010 začala Legios vyšetřovat policie kvůli údajným daňovým únikům. Podle firmy se za podezřením skrývá konkurent, který se snaží o nepřátelské převzetí.

08. 06. 2011 Vláda vzala na vědomí harmonogram otevření trhu vlakové dopravy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-vzala-na-vedomi-harmonogram-otevreni-trhu-vlakove-dopravy/648157>)

Vláda vzala na vědomí harmonogram otevření trhu v dálkové železniční osobní dopravě. Od zavedení tržního prostředí ministerstvo dopravy očekává efektivnější vynakládání veřejných prostředků a zkvalitnění služeb v železniční osobní dopravě. Vyplývá to z předkládací zprávy ministerstva dopravy. Liberalizace trhu v osobní železniční přepravě je jednou z programových priorit vlády. Kvůli existující smlouvě s Českými drahami, která jim garantuje provozování regionální osobní dopravy do roku 2019, bude harmonogram rozdělen do dvou částí, do doby ukončení platnosti této smlouvy a po jejím doběhnutí. Podle ministerstva dopravy tato smlouva umožňuje ministerstvu postupně otevřít 75 procent objednaného rozsahu v dálkové dopravě.

Překážkou k uskutečnění spravedlivého konkurenčního podnikatelského prostředí v železniční osobní přepravě je podle železničních odborářů povinnost Českých drah financovat údržbu zhruba 9 000 železničních budov. Podle předsedy Odborového sdružení železničářů Jaroslava Pejši jsou mnohé z těchto budov zbytečné a jejich údržba staví majoritního dopravce do nevýhodného postavení. Návrh řešení pro financování tohoto majetku se do 30. října zavázalo připravit ministerstvo dopravy.

V nejbližší době hodlají na trh dálkové a nadregionální železniční přepravy osob vstoupit dva soukromí dopravci. Nejpozději v prosinci letošního roku plánuje na trati Praha - Ostrava spustit dálkové vlaky společnost RegioJet ze skupiny Student Agency podnikatele Radima Jančury, od prosince 2012 chce na stejnou trasu vyjet společnost Rapid Express podnikatele Leoše Novotného.

Vláda nezruší dotace pro regionální železniční dopravu

Vláda rozhodla, že nezruší dotace krajům na provozování osobní železniční dopravy. Ministr financí Miroslav Kalousek jejich zrušení dříve navrhoval. Memorandum o podpoře krajů při objednávání regionální osobní dopravy schválila vláda Jana Fischera a podle dohody měly pro letošní rok kraje celkově získat na provozování železniční dopravy dotaci z veřejných rozpočtů přibližně 2,6 miliardy korun. Kalousek začátkem května uvedl, že dohoda mezi kraji a Fischerovou vládou není právně závazná a že je připraven dotace zrušit nebo výrazně omezit. Kraje reagovaly prohlášením, že jsou připraveny vymáhat plnění dohody soudně. Kalousek nakonec slíbil zachovat dotace v původní výši, pro příští roky ale plánuje vládě navrhnout redukci dotace krajům o 600 milionů na dvě miliardy korun ročně. "Memorandum nelze považovat za pouhé prohlášení či politickou dohodu, neboť jeho účastníci se nepochybně chtěli zavázat ke vzájemnému plnění, a to v rovině právní," uvedlo ministerstvo dopravy v předkládací zprávě pro vládu. Podle ministerstva dopravy je dotace pro letošní rok navíc zahrnuta přímo v rozpočtu, z čehož je zřejmé, že její poskytnutí je povinností plynoucí přímo ze zákona.

Na krácení dotací si stěžovali zejména dopravní odboráři, podle kterých hrozilo radikální omezování dopravní obslužnosti a následně propouštění nadbytečných zaměstnanců Českých drah. Údajně by kvůli takovému výpadku ve financování mohlo dojít k redukci regionálních spojů až o třetinu. Rozdíl

mezi platbami krajů a skutečnými náklady na poskytování dopravní obslužnosti v roce 2009 podle Českých drah činil tři miliardy korun a dopravce je hradil z příjmů z nákladní dopravy a z prodeje majetku.

09. 06. 2011 Leo Express míří do Rakouska a Polska

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-miri-do-rakouska-a-polska-645107>)

Česká společnost Leo Express, jejíž vlaky začnou příští rok jezdit mezi Prahou a Ostravou, má nakročeno do sousedních zemí. Spolu s rozšířením české sítě dojde v první řadě na expanzi do Rakouska a Polska. Společnost také založila leasingovou firmu Leo Pool. Ta dopravcům pronajímá lokomotivy a vagony. Informace deníku E15 potvrdil šéf společnosti Leoš Novotný. „Jednáme s několika partnery,“ dodal. Horkými kandidáty na zavedení linek Leo Expressu jsou tratě Praha – Ústí nad Labem a Praha – Brno, v mezinárodním měřítku pak Ostrava – Vídeň a Praha – České Budějovice – Linec. V Polsku firma zvažuje zavedení spoje do Katovic. Linky do Rakouska by mohla firma provozovat ve spolupráci s rakouskou soukromou železniční společností WESTbahn, která je u jižních sousedů ve stejném postavení jako Leo Express v tuzemsku. Rakouská společnost letos získala licenci pro provoz vlaků a koncem roku začne svými expresy konkurovat státní železnici na trase z Vídně do Salcburku.

Stejně jako Leo Express si objednala moderní vlaky u švýcarského výrobce Stadler. Plánům na expanzi do Rakouska nahrává skutečnost, že z Prahy na jih Čech se nyní staví nejmodernější česká trať. Oproti ostatním koridorům se koleje na mnoha místech překládají do nové napřímené stopy. Komerční provoz pěti švýcarských souprav za více než 1,5 miliardy korun mezi Prahou a Ostravou firma zahájí v prosinci 2012. Očekává přitom, že ročně na lince přepraví 1,2 milionu pasažérů. Vlak bude mít tři třídy, v nejvyšší Premium bude jen šest míst. „Nabídneme jízdní komfort, který snese srovnání jen s vyspělými západoevropskými dopravci, za jednoznačně českou cenu,“ uvedl Novotný. Kvůli posílení značky nedávno přejmenoval svou společnost z Rapid Express na Leo Express.

09. 06. 2011 Druhá změna jízdního řádu od 12. června: regionální i dálková doprava jen s drobnými úpravami

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10754/>)

Od neděle 12. června začne platit druhá změna vlakového jízdního řádu. V regionální i dálkové dopravě dojde k nepatrným změnám, které reagují na aktuální situaci v dopravě a potřeby cestujících. Tyto změny vycházejí z požadavku objednatelů dopravy. K podstatnějším změnám v regionální dopravě došlo už na začátku května na moravsko-slovenském pomezí, a to v souvislosti s útlumem přeshraničních regionálních vlaků na území Slovenska. Ve většině regionů dojde jen k minimálním změnám, v Královéhradeckém, Karlovarském kraji a Kraji Vysočina nedochází od 12. června k žádným podstatným úpravám.

Změny v dálkové dopravě

Od června přibude expresů

U vybraných vlaků InterCity se změní jejich kategorie. Budou z nich expresy a rozšíří se počet stanic, ve kterých zastaví. Platí to pro Zlínské expresy (Ex 522 a Ex 523), které zajišťují rychlou přepravu cestujících mezi Prahou a Zlínem. Nově budou zastavovat na nádraží v Zábřehu na Moravě. Stejná změna nastane i u vlaků Rastislav (nově Ex 532 a Ex 533). Při cestě z Bohumína do Břeclavi – nebo opačným směrem – budou moci cestující z těchto vlaků vystoupit nebo do nich nastoupit i v Hranicích na Moravě. K dalším vlakům, u kterých se změní kategorie InterCity na expres, patří Zdeněk Fibich (nově Ex 570 a Ex 571), Brněnský drak (nově Ex 572 a Ex 573) a Josef Václav Myslbek (nově Ex 574 a Ex 575). Cestující vozí mezi českou a moravskou metropolí a vlaky Zdeněk Fibich jedou navíc až do/z Břeclavi. Všechny zastavují v Pardubicích a České Třebové a od 12. června budou i na nádraží Praha-Libeň. To ocení zejména ti, kteří se chystají na koncert nebo jinou kulturní či sportovní akci do pražské vysočanské Arény. Od libeňského nádraží je to k ní jen několik minut chůze.

Do Varšavy s místenkou

Další důležitá změna nastane od 12. června v cestování k našim severním sousedům. Cestující, kteří se vypraví do Polska vlakem EuroCity, si musí pro úsek mezi Bohumínem a Varšavou povinně

zakoupit místenku. Povinná rezervace pro tuto část cesty je nutná u vlaků Polonia (EC 102 a EC 103) a Sobieski (EC 104 a EC 105), které jezdí do Polska přes Moravu z Rakouska – nebo opačným směrem, a pak ve vlacích Praha (EC 110 a EC 111) mezi českým a polským hlavním městem.

„Vlakušky“ pokračují, v průběhu léta se projekt dále rozšíří

V osmi vlacích kategorie Eurocity či InterCity se cestující od začátku roku setkávají s tzv. vlakuškami. Tyto stevardky pečují o pohodlí zákazníků Českých drah především v 1. třídě. Jsou jim k dispozici během jízdy mezi Prahou a Moravou, dostanou od nich zdarma denní tisk a teplý nebo studený nápoj. Starají se i o čistotu vozu a v případě zájmu zajistí objednávku placeného občerstvení z jídelního vozu. České dráhy tento pilotní projekt vyhodnotily a v průběhu léta počítají s dalším rozšířením této služby.

Změny v regionální dopravě

Hlavní město Praha a Středočeský kraj

U regionálních vlaků v Praze a Středočeském kraji nedochází od 12. června téměř k žádným změnám. Prakticky jedinou změnou bude vyznačení oddílů 1. třídy na lince S9 Praha – Benešov u Prahy. Na této trati jezdily doposud tyto moderní jednotky CityElefant jen o víkendů. Od 1. května jsou na této významné středočeské trati nasazeny čtyři tyto jednotky, které jezdí na osobních vlacích s odjezdy z Prahy hl.n. do Benešova u Prahy ve 4:50, 5:20, 6:20, 7:50, 10:20, 13:20, 14:50, 15:50, 17:20, 18:20, 21:20 a v opačném směru z Benešova u Prahy do Prahy hl.n. v 6:33, 7:33, 9:03, 12:03, 14:33, 16:03, 17:03, 18:33, 20:03 a 23:03. Za celý týden odvezou CityElefanty na trati Praha – Benešov 40 % vlaků, pantografy 60 %. Ke konci roku předpokládáme nasazení dalších dvou CityElefantů, které by potom odvezly 46 % vlaků. Díky této úpravě se CityElefanty objeví i na půlnočním vlaku z Prahy do Kolína a na časně ranním osobním z Kolína (odj. ve 4:59) přes Nymburk a Prahu do Benešova.

Pardubický kraj

Ke druhé změně jízdního řádu dochází v Pardubickém kraji jen k minimálním změnám. Ranní spoj z Přelouče v 5:37 do Moravan pojedje také v období letních prázdnin. Obdobně pojedje o prázdninách také vlak v opačném směru z Moravan v 6:27 do Pardubic. Tím bude i v mimoškolním čase zajištěno kvalitní a rychlé spojení do Holic a opačně. Mezi Poličkou a Žďárce u Skutče dochází k úpravě omezení jízdy u jednoho páru víkendových vlaků. Osobní vlak s odjezdem z Poličky v 17:08 pojedje nově také v sobotu. Cestující vracující se o víkendů z oblasti Poličcska tak nově nebudou muset čekat ve Skutči a navíc budou mít ve Žďárci u Skutče ihned přípoj na rychlík do Pardubic. Nově bude také v sobotu veden osobní vlak ze Žďárce u Skutče (18:16) do Poličky (19:13), odkud bude ihned pokračovat do Svitav. Naopak osobní vlaky z Poličky v 16:45 do Skutče a zpět ze Skutče v 17:41 do Poličky budou jezdit pouze v pracovních dnech.

Ústecký kraj

V Ústeckém kraji dochází jen k drobné změně: Na trati 143 Kadaň-Pruněrov – Kadaň předměstí bude vlak, který odjíždí z Kadaně předměstí ve 22:31 (Os 17667), od 12. června odjíždět již ve 22:22 a do Kadaně-Pruněrova přijede už ve 22:31. Na trati 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb pojedje osobní vlak, který dosud odjížděl z Klášterce nad Ohří do Mostu ve 22:20 (Os 7087), nově o 7 minut později, tedy ve 22:27. Z Kadaně-Pruněrova bude odjíždět nově místo ve 22:25 až ve 22:32. Díky těmto dvěma úpravám na sebe budou tyto dva vlaky nově navazovat a cestující tak budou moci využít nové spojení z Kadaně předměstí do Mostu. Změna se provádí na žádost Ústeckého kraje, který tak chtěl vyhovět požadavku některých občanů. Na trati 081 Děčín – Rumburk je plánováno ukončení výluky a obnovení provozu vlaků v úseku Česká Kamenice – Jedlová k 30. červnu. Tento úsek je zatím stále nesjízdný po poničení loňskými srpnovými povodněmi.

Liberecký kraj

Od 2. změny JŘ 2010/2011 nedochází v Libereckém kraji k žádným významným změnám v osobní dopravě. Jedinou změnou je na trati 037 Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy rozšíření služeb „rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol“ a „vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku“ u osobních vlaků z Frýdlantu v Čechách do Liberce ve 4:10 (Os 6301), z Černous do Liberce v 18:28 (Os 6333), z Liberce do Černous v 17:30 (Os 6326), 18:30 (Os 6328) a z Liberce do Frýdlantu v Čechách v 19:30 (Os 6330).

Plzeňský kraj

Druhá změna jízdního řádu v Plzeňském kraji zahrnuje v zásadě jen úpravy související z nasazení nových vozidel na trati Plzeň hl.n. – Blatno u Jesenice a Plzeň hl.n. – Domažlice. Konkrétně se tedy jedná o změnu služeb – přepravy kol a zavazadel – po nasazení nové motorové jednotky Regionova. Regionovy přispějí kromě zlepšení komfortu také ke zvýšení stability jízdního řádu, neboť v cílových

stanicích odpadne objížďení soupravy a časová úspora při obratu pomůže eliminovat případná zpoždění.

Jihočeský kraj

V Jihočeském kraji dochází od 12. června k pozitivním změnám, které zlepší dopravu ze zaměstnání v úseku České Budějovice – Český Krumlov a České Budějovice – České Velenice. Nové regionální vlaky pojedou také na trati Prachatice – Volary.

- Jízdní řád na trati Číčenice – Týn nad Vltavou se vrací do podoby před 26. únorem 2011. Vlaky tedy staronově křižují ve stanici Temelín a mají rychlé přípojové vazby na dálkovou dopravu do/z Plzně. Některé spoje jsou na žádost obcí prodlouženy až do/z Vodňan.

- Pojede nový spoj Os 8133 České Budějovice – Český Krumlov s odjezdem ve 14:58, a to ve dnech školního vyučování. Zkušebně pojede v pracovní dny i nový spoj Os 18040 Prachatice – Volary s odjezdem ve 22:30 pro odvoz z odpoledních směn. Je to na žádost města Prachatice. Bude-li frekvence uspokojivá, je předpoklad jeho zachování i v jízdním řádu 2012.

- Na trati České Budějovice – Gmünd pojede nově denně Os 2152 České Velenice (5:00) – České Budějovice (5:52) a Os 2169 České Budějovice (22:39) – České Velenice (23:32). Ve dnech školního vyučování pojedou nové spoje Os 2170 České Velenice (16:04) – České Budějovice (16:53) a Os 2171 České Budějovice (15:09) – České Velenice (16:01).

- Na trati Tábor – Ražice vlak Os 8430, který je v současnosti jezdí v trase Milevsko (4:17) – Ražice (5:12) pojede podle požadavku objednatele pouze v úseku Písek (5:02) – Ražice. Vlak Os 8432 pojede nově z oběhových důvodů již z Tábora (5:07), zatímco v současnosti jezdí z Milevska (5:32). Nově se ve dnech školního vyučování zavádí Os 8442 Tábor (16:07) – Branice (16:50). Vlak Os 8443 Milevsko (5:28) – Tábor (6:00) pojede v posunutém čase: Milevsko (4:51) – Tábor (6:28), stejně jako spoj Os 8444, z Tábora pojede už ve 21:07 a do Milevska přijede ve 21:39. Důvodem je lepší návaznost na dálkovou dopravu v Táboře.

Moravskoslezský kraj

V Moravskoslezském kraji souvisejí úpravy v rámci 2. změny jízdního řádu s omezením některých přeshraničních vlaků, ke kterému dochází na základě požadavku zahraničních železničních společností. Zavádí se také několik nových osobních vlaků.

- Do 2. změny jízdního řádu je zapracováno opatření Železniční společnosti Slovensko, která zrušila od 1. května osobní vlak Os 2900/2901 v úseku Čadca – Mosty u Jablunkova a zpět, jezdící v pracovní dny v brzkých ranních hodinách, z Čadce v 3:36, v opačném směru z Mostů u Jablunkova v 3:55. S ohledem na výlukovou činnost na koridorové trati se nemůže zajistit náhrada za tyto spoje na našem území.

- Z polské strany dochází od 1. června ke zrušení jednoho páru osobních vlaků na přechodu Bohumín – Chałupki. Jedná se o osobní vlak Os 3355 z Katowic ve 13:54 (odjezd z Chałupek v 16:18) a s příjezdem do Bohumína v 16:23. V opačném směru se jedná o osobní vlak Os 3356 z Bohumína v 19:13. Na přechodu Petrovice u Karviné / Zebrydowice nepojede osobní vlak Bohumín – Kraków a zpět. Jde o spoj Os 3050 z Bohumína v 6:31, který přijížděl do Petrovic v 6:48 a do Krakova v 10:43, a v opačném směru o osobní vlak 3051 (Kraków 14:30) z Petrovic v 18:24, který přijížděl do Bohumína v 18:41.

- Aby byly v ranní době maximálně zachovány návaznosti, které budou po zrušení vlaku Os 3050 narušeny, dochází k úpravám časových poloh osobních vlaků mezi Bohumínem a Petrovicemi u Karviné. Nový osobní vlak Os 3024 v 6:21 z Petrovic zajišťuje v pracovní dny nové spojení do Bohumína a Ostravy hl.n. po přestupu na vlak Os 2952 v Dětmarovicích. V původním čase v 6:39 z Petrovic jede pod číslem Os 3026 osobní vlak pouze v sobotu a svátky a jen do Dětmarovic, kde končí a kde je okamžitý přípoj ve směru do Karviné, ve směru do Bohumína je potřeba čekat 13 minut na vlak Os 2904. Cestující z Bohumína použijí místo zrušeného vlaku Os 3050 do Dětmarovic vlak Os 3303 (příjezd 6:49) a zde přestoupí na nový vlak Os 3025 v 6:52 do Petrovic u Karviné. Z Petrovic u Karviné je veden vlak Os 3006 v novém čase v 7:03 denně, ve školní dny končí v Dětmarovicích a mimo školní dny jede až do Bohumína, kde přijíždí v 7:21. Vlak Os 3005 (dosud z Bohumína v 7:00 ve školní dny) je v úseku Bohumín – Dětmarovice zrušen bez náhrady. Z Dětmarovic jede ve školní dny do Petrovic u Karviné jako Os 3027 v 7:14 hod.

- Polskou stranou zrušený vlak Os 3051 z Krakova nepojede také na území ČR. Opatření budou provedena pouze u vlaku Os 3046 (dnes z Petrovic u Karviné v 18:54), který bude uspišen na 18:44 a vytvoří přípoj ve směru Karviná hl.n. Vlaky Os 3043 z Dětmarovic v 17:08 / Os 3044 z Petrovic u Karviné v 17:41 pojedou nově denně (dosud jezdily jen v pracovní dny).

- Zaveden je i nový vlak Os 3003 z Bohumína ve 4:28 do Petrovic u Karviné, zastaví pouze v Dětmarovicích. V opačném směru nový Os 3014 z Petrovic u Karviné ve 23:00 v pracovní dny zajistí v Bohumíně přípoj k rychlíku R 440 Excelsior do Prahy a Chebu (odj.ve 23:24).
- Další nový vlak Os 2858 je veden ve 23:46 z Havířova do Ostravy-Svinova se zastaveními v Ostravě-Kunčicích a v Ostravě-Vítkovicích.
- Ke zlepšení přípojových návazností na autobusovou dopravu v oblasti Vítkova dochází na trati 276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou k několikaminutovým časovým posunům u čtyř osobních vlaků.

Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji upravily České dráhy od 12. června jízdní řád u vybraných spojů, a to na základě požadavku místní samosprávy:

- Osobní vlak z Červenky (odjezd v 15:04) do Senice na Hané bude nově čekat několik minut ve stanici Litovel město (příjezd 15:12, odjezd 15:18) namísto původní stanice Litovel.
- Osobní vlak z Lipové Lázně v 5:03 do Javorníku ve Slezsku pojedí nově pouze v sobotu a neděli. Ve všední dny bude tento spoj nahrazen osobním vlakem Os 13630 s odjezdem z Lipové Lázně v 5:40.

Jihomoravský kraj

Důležitá změna je vyvolána rozhodnutím slovenského dopravce o změnách od 1. května na trati 343 Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce. Důvodem je značná redukce železniční dopravy na slovenské části tratě Vrbovce – Myjava – Nové Mesto nad Váhom.

- Osobní vlak z Hodonína v 4:35 jede i v úseku Velká nad Veličkou – Javorník nad Veličkou náhradou za vlak Velká nad Veličkou – Myjava, který je zrušen. Obdobně v opačném směru bude vlak z Velké nad Veličkou (5:52) vycházet již z Javorníku nad Veličkou (5.49) jako náhrada za zrušený osobní vlak z Myjavy. Spoj z Hodonína v 18:11 mezi Javorníkem a Vrbovci nejede v neděli, obdobně i vlak z Vrbovců ve 20:32 jezdí v neděli až z Javorníku. V úseku Javorník – Vrbovce jsou zrušeny osobní vlaky v dopoledních hodinách.
- Možnost spojení přes hraniční přechod Vrbovce tak bude výrazně omezen. V pracovní dny bude spojení zajištěno po 6. hodině ranní a po 15. hodině a večer. V sobotu zůstanou pouze dvě možnosti, odpoledne okolo 15. hodiny a večerní spoj. V neděli bude spojení se Slovenskem zajištěno jen v odpoledních hodinách – okolo 15. a 17. hodiny.
- Další změny jsou jen kosmetické a týkají se zvláštních parních vlaků uvedených v knižním jízdním řádu (na stranách 801 až 803).

Zlínský kraj

V úpravách jízdního řádu Zlínského kraje jsou zahrnuty i změny jízd vlaků na přechodech Horní Lideč a Vlárský průsmyk, které platí od 1. května letošního roku. K těmto změnám došlo na základě rozhodnutí Železniční společnosti Slovensko. Ta redukovala mezistátní regionální vlaky na základě snížení objemu objednaných dopravních služeb ve veřejném závazku.

- Na trati 280/843 Horní Lideč – Střelná – Púchov došlo ke zrušení dvou osobních vlaků v celé své trase z Púchova do Horní Lidče, a to v 6:56 a 20:15. V opačném směru se v celém úseku zrušily spoje s odjezdem z Horní Lidče v 7:53 a 21:10. České dráhy pro cestující na našem území zajistily prodloužení vlaku z Valašského Meziříčí ve 20:22 až do Střelné s příjezdem v 21:03. V opačném směru je zaveden spoj ze Střelné ve 21:05 do Horní Lidče s příjezdem ve 21:09.
- V úseku Bylnice – Trenčianská Teplá na trati 341/845 došlo ke zrušení vybraných spojů mezi Vlárským průsmykem a Trenčianskou Teplou na našem území. České dráhy zajistily víkendový spoj z Bylnice do Vlárského průsmyku v 13:53 a v opačném směru pojedí vlak ve 14:00.
- 2. změna jízdního řádu přinese minutové úpravy odjezdů vlaků na Luhačovicku na trati 341, kterými dopravce vyhověl požadavkům zaměstnanců Lázně Luhačovice.

09. 06. 2011 Na celodenní výlet vlakem za 199 korun (ČD Net Lidl, 3., 4. a 5. července 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10753/>)

České dráhy ve spolupráci s obchodním řetězcem Lidl nabídnou zákazníkům síťové jízdenky ČD Net za 199 korun. Jízdenky bude možné využít 3., 4. nebo 5. července, tedy v době, kdy řada lidí spojí

víkend s červencovými státními svátky. V prodeji bude 20 000 jízdenek. Přímo v prodejnách Lidlu si zákazník za 199 korun koupí poukázku, kterou v pokladnách Českých drah nebo ve vlaku vymění za síťovou jízdenku ČD Net. Ta platí celý jeden den ve druhé třídě všech vlaků Český drah na území České republiky. Prodej poukázek zahájí řetězec Lidl v pondělí 13. června a potrvá až do 4. července, případně do vyprodání kontingentu. Stejný koncept České dráhy s obchodním řetězcem Lidl již několikrát úspěšně vyzkoušely. Nízkou cenou motivují zákazníky k cestování ve dnech, kdy je k dispozici volná kapacita vlaků, a získávají tak dodatečné tržby. S jízdenkou ČD Net lze vyrazit za 199 korun například z Ostravy do Prahy a zpět (cena obyčejné zpáteční jízdenky 831 Kč), nebo si udělat výlet z Prahy do ZOO v Ústí na Labem (cena obyčejné zpáteční jízdenky 260 Kč).

ČD Net v Lidlu – celodenní síťová jízdenka

- stojí 199 korun
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR od 13. 6. do 4. 7. 2011
- poukázek je omezený počet – 20 000 kusů
- poukázku lze vyměnit za jízdenku ČD Net, která platí v 3., 4. nebo 5. července 2011
- s jízdenkou lze cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- poukázku z Lidlu zákazník následně vymění za jízdenku na pokladně ČD nebo přímo ve vlaku.

09. 06. 2011 Ministerstvo dopravy uvažuje o vytvoření holdingu na železnici

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-dopravy-uvazuje-o-vytvoreni-holdingu-na-zeleznici-646625>)

Ministerstvo dopravy uvažuje o vzniku železničního holdingu, ve kterém by se znovu propojily České dráhy se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC). Zástupcům Odborového sdružení železničářů to oznámil ministr dopravy Radek Šmerda. Opětovné sloučení největšího železničního dopravce a správy železniční cesty požadují odbory již delší dobu. Cílem uvažovaného uspořádání by měl být ekonomicky silný podnik po vzoru Deutsche Bahn, který by byl schopný konkurovat velkým dopravcům z okolních států. „Jde nám o to, aby podniky na železnici byly co nejvíce sepnuté. Tato forma, jak se ve světě ukazuje, je nejefektivnější,“ uvedl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

V lednu 2003 tehdejší vláda rozdělila státní organizaci České dráhy na dnešní České dráhy a. s. a SŽDC. Dalším krokem bylo oddělení nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo v prosinci 2007. Hlavním argumentem pro tyto kroky bylo zvýšení efektivity v podobě snížení nákladů a zvýšení výkonů a tržeb. Vláda rovněž hovořila o liberalizaci železničního trhu a zprůhlednění podnikatelského prostředí na české železnici. Smyslem změn bylo i vytvoření rovných podmínek na dráze pro všechny dopravce, uváděli tehdy vládní představitelé.

O propojení Českých drah a SŽDC se zatím uvažuje v teoretické rovině, konkrétní datum a skutečnou podobu holdingu zatím není možné předjímat, upozornil Martin Novák z tiskového odboru ministerstva dopravy. Podle něj by návrh, jak by mohl holding vypadat, mohlo ministerstvo předložit vládě do konce roku. Podle odboráře Pejši se nyní bude jednat o konkrétních legislativních úpravách, jak zajistit, aby spojení SŽDC a ČD odpovídalo obchodnímu a evropskému právu. Takovéto uspořádání funguje například v Itálii nebo v Německu a také pro českou železnici by mohlo mít celou řadu výhod, uvedl vedoucí tiskového oddělení Českých drah Radek Joklík. Například společné zajišťování různých podpůrných činností by přineslo úsporu nákladů a vyšší efektivitu. Úsporu nákladů a vyšší efektivitu uváděla vláda jako výhody i při rozdělení ČD na nynější dvě společnosti. Holdingová struktura by podle Pejši navíc vyřešila některé komplikace v provozu na železnici. „Jedna firma v současnosti spravuje koleje a udělá výluky, ze které poté má problémy druhá firma, která zajišťuje dopravu,“ řekl Pejša. V holdingovém uspořádání by podle něj obě provázané firmy musely více komunikovat, protože by se společně staraly o profit.

O plánu propojit České dráhy a SŽDC v holdingu mluvil loni na podzim Šmerdův předchůdce ve funkci ministra Vít Bárta. Podle jeho úvah by ale spojení nebylo úplné. Správa železnic by se rozdělila na dvě části. Menší z nich, která vlastní a staví koleje, by se mohla sloučit s Ředitelstvím silnic a dálnic, které má stejné úkoly v silniční výstavbě. Druhá větší část SŽDC, která má na starosti provoz na tratích, by se podle dřívějších Bártových plánů mohla stát dceřinou firmou nebo divizí Českých drah. Správa železniční dopravní cesty nyní spravuje síť železničních tratí, v polovině roku má od Českých drah převzít také řízení provozu na železnici. Zaměstnává přibližně 9 500 lidí,

po začlenění výpravčích, signalistů, hláskářů a jiných zaměstnanců řízení provozu z Českých drah se jejich počet zhruba zdvojnásobí.

10. 06. 2011 Správa železnic otráví plevel svépomocí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-otravi-plevel-svepomoci-646816>)

Správa železniční dopravní cesty zrušila svou první centrálně vypsanou zakázku na hubení plevelu mezi kolejemi. Boj s nechtěnou vegetací svede vlastními silami. Oficiálním důvodem zrušení soutěže je zejména pokročilé vegetační období a dostatečné zásoby chemikálií, které organizace vlastní. „Pro zadavatele je nejvýhodnější, aby předmět veřejné zakázky v dané chvíli realizoval sám,“ uvedli železničáři ve zdůvodnění.

Plevel na kolejích se hubí každoročně ve vegetační sezoně do konce září. Do loňska nevhodné býlí potírali subdodavatelé firem, které pro správu zajišťovaly obecnou údržbu tratí. Kvůli větší průhlednosti měl plevel letos poprvé samostatný tendr. Možnost zrušení soutěže si státní organizace vymínila už při jejím vypisování. Skutečný důvod může být ale někde jinde. Ačkoliv jde rozsahem spíše o menší zakázku správy železnic – očekávaná cena služeb je 30 milionů korun - strhla se kolem ní velká debata. Náročným kvalifikačním požadavkům například na obrat firmy, drážní licenci, počty a vzdělání zaměstnanců se nedávno podivil i ministr dopravy Radek Šmerda. Podle SŽDC jsou ale takové požadavky legitimní. Celkem má Správa železniční dopravní cesty v letošním rozpočtu na opravy a údržbu kolejí 7,4 miliardy korun, což je o miliardu méně než loni. Prioritou jsou podle mluvčího správy Pavla Hally investice do bezpečnosti přejezdů. Příští rok by měly vzrůst o třetinu na jednu miliardu.

10. 06. 2011 Za nehodu na vyškovské trati padají hlavy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/126902-za-nehodu-na-vyskovske-trati-padaji-hlavy/>)

Dva lidé mimo službu, další v ohrožení, že budou propuštěni – to jsou personální následky nedělní nehody nákladního vlaku ve Správě železniční dopravní cesty. Kvůli podezření ze spoluúčasti na vzniku nehody byl odvolán vyškovský traťmistr Vladimír Kuřátko i jemu podřízený mistr. Podle informací České televize teď je také pravděpodobné suspendování šéfa brněnské pobočky SŽDC Oldřicha Bambuly a jistotu nemá ani náměstek ředitele firmy Josef Novobilský. "Je tam dobrá dostupnost autem, tak se tam může traťovka podívat," doporučoval před nehodou v rozhovoru s výpravčím strojvedoucí jednoho z projíždějících vlaků kontrolu trati. Podle nahrávky z mobilního telefonu, kterou má Česká televize k dispozici, mu výpravčí odpověděl neurčitě: "No, jestli se tady traťovka ukáže, tak je tam možná pošlu a uvidíme." K nápravě ale ani za dva dny po prvním hlášení nebezpečí nedošlo a poté, co místem projely desítky osobních vlaků i rychlíků s lidmi, se vybourala nákladní souprava.

Teď správce kolejí poprvé přiznává nedbalost svých lidí: "Došlo k pochybení v tom smyslu, že nebyly dostatečně hlášeny a dál předávány zjištěné závady a nebyly odstraňovány. Naopak byly tolerovány. Z našeho pohledu to bylo na hraně bezpečnosti," říká mluvčí SŽDC Pavel Halla a dodává, že o problémech vědělo celé brněnské ředitelství firmy: "Zabýváme se tím, kdo další z toho řetězce pod traťmistrem a nad traťmistrem nekomunikoval. Zajímá nás, proč ta zjištěná situace dlouho nebyla řešena." Jenže nejvyšší vedení státní firmy SŽDC se na situaci podle zjištění České televize mohlo taky podepsat. Přestože dnes odvolaný traťmistr už dříve své nadřízené žádal kvůli defektoskopickým vadám starých kolejí o nové, nedostal téměř žádné. "Vyškovský traťmistr žádal v loňském roce 7 400 metrů nových kolejnic. Máme zaprotokolováno, že dostal přibližně 200 metrů," uvádí inspektor Josef Dvořák. Drážní inspekce má na vyšetření nehody půl roku. Teď se chystá na provedení výsledků: "Určitě proběhnou výsledky lidí, kteří se pohybovali v okolí nehody. Vyslýcháných bude určitě víc než deset – od pochůzkářů přes traťmistra až po pracovníky Správy dopravní cesty Brno," přibližuje vyšetřovatel Dvořák. Kromě toho má Drážní inspekce v plánu taky provedení státních dozorů. Ty se mají zaměřit právě na stav bezстыkových kolejí a kvalitu jejich upevnění.

10. 06. 2011 V Havířově plánují nový vlakový terminál

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/126904-v-havirove-planuji-novy-vlakovy-terminal/>)

V Havířově chtějí s pomocí evropské dotace vybudovat na vlakovém nádraží nový terminál pro cestující. Současné haly už jsou zastaralé, a proto je město plánuje ve spolupráci s Českými

drahami (ČD) zbourat a místo nich postavit nové prostory pro cestující. Podle mluvčí havířovského magistrátu Evy Wojnarové má investice stát 132 milionů korun. Celý projekt ve spolupráci s ČD tento týden schválili havířovští radní. Chtějí ho začít realizovat v roce 2013, o rok později by mohli mít cestující k dispozici moderní terminál. České dráhy, kterým budova nádraží patří, navrhuje úplnou demolici výpravní budovy a částečnou demolici dopravní budovy. Část, která zůstane, společnost zrekonstruuje a přesune do ní některé činnosti z původní výpravní budovy.



Havířov chce také upravit prostory před nádražím. Má před ním vyrůst zastřešené autobusové nádraží, parkoviště pro auta, odstavná stání pro autobusy, kterých je ve městě nedostatek. "Mohou tam být také komerční objekty i polyfunkční dům. V investičním záměru města existují různé varianty, jak s prostorem před havířovským nádražím naložit," dodala Wojnarová. Podle regionální mluvčí ČD Kateřiny Šubové bude záviset rychlost výstavby terminálu na tom, jestli se městu podaří na celý projekt dostat evropské peníze. Město chce získat 85 procent celkových nákladů, tedy zhruba 112 milionů korun.

10. 06. 2011 Vlaky se zastaví, dráhy lidem slibují částečné kompenzace

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlaky-se-zastavi-drahy-lidem-slibuji-castecne-kompence-647622>)

Stávka dopravních odborů, která začne v pondělí 13. června ve tři hodiny ráno, zastaví také provoz vlaků na území celé České republiky. Konec stávky nebyl v tuto chvíli ještě upřesněn. "Vzhledem k rozsahu stávky není možné zajistit pro cestující náhradní dopravu," uvedl Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah (ČD). Cestujícím budou dráhy jízdné kompenzovat. „České dráhy připravují opatření, aby se co nejdříve po skončení stávky spoje opět rozjely. I tak je ale potřeba počítat s tím, že se dopad stávky může do provozu projevit ještě po jejím skončení v podobě zpoždění některých spojů nebo nestandardního řazení souprav. Dráhy se budou snažit dostat příslušné soupravy na místo odjezdu ještě před stávkou. S úplnou stabilizací provozu ale počítáme až druhý den,“ uvedl Joklík. „Dráhy se svým zákazníkům omlouvají za komplikace. Stávka odborů však není namířena proti společnosti ČD a vedení tedy nemůže rozhodnutí odborů nijak ovlivnit,“ dodal. Cestujícím, kteří pojedou nočními vlaky a zůstanou kvůli stávce stát ve stanicích, budou k dispozici deky, nápoje a občerstvení. Ve vlacích bude fungovat topení (klimatizace). Dráhy cestující žádají, aby využívali toalety ve stanicích.

Železnice bude fungovat – jen vlaky nepojedou

Zaměstnanci českých drah nastoupí i během stávky do práce, aby udrželi v chodu bezpečnostní zařízení a zajistili ochranu majetku tak, aby se vlaky po skončení stávky mohly znovu rozjet. Na brífinku to oznámil ministr dopravy Radek Šmerda. „Železnice bude fungovat se vším všudy, pouze nebudou jezdit vlaky. České dráhy se postarají o cestující, kteří uvíznou v rychlících,“ řekl Šmerda. Náměstek ředitele českých drah Jiří Kolář jmenoval mezi stanicemi, kde se zastaví mezinárodní rychlíky například Přerov, Kolín a Pardubice. „První vlaky po stávce pojedou s velkou opatrností, aby byla zajištěna bezpečnost provozu,“ ujistil Kolář.

Ministr Šmerda dnes narychlo svolal jednání zástupců Českých drah, odborů, správy železnic a dopravní policie, aby koordinoval postup ministerstva v době stávky. Šéf dopravní policie Leoš Tržil varoval před předpokládaným zhuštěním provozu na silnicích. Jako nejrizikovější policie vytypovala velký pražský okruh, Jižní spojku a magistrálu. Policie během stávky nasadí do akce tři vrtulníky, které budou situaci na silnicích monitorovat. „Doporučuji lidem bedlivě sledovat dopravní zpravodajství,“ dodal k tomu ministr. Stejnou skupinu chce svolat i na pondělí, aby ministerstvo mohlo na dopady stávky aktuálně reagovat.

Dráhy každý den vypraví téměř sedm tisíc osobních vlaků. Kromě osobních vlaků nevyjedou ani nákladní vlaky ČD Cargo. „Snažíme se na to naše zákazníky připravit a zásobit je tak, abychom minimalizovali ztráty. Vyčíslovat škody je proto nyní předčasné,“ řekl mluvčí carga Roman Jandík. Cargo denně vypravuje kolem 400 vlaků, v pondělí nevyjede žádný.

Student Agency zavede v Praze pro své zákazníky mimořádný spoj

Autobusový dopravce Student Agency zavede v pondělí jako alternativu nejezdící trase metra B v Praze kyvadlové spoje, které budou jezdit z Černého Mostu přes Florenc na Zličín. Autobusy mají zajistit návaznou přepravu pro cestující, kteří do Prahy přijedou některým spojem firmy. Ostatní budou moci linky využít jen v případě, že zbydou volná místa.

10. 06. 2011 Soukromí dopravci protestují proti vzniku železničního holdingu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/soukromi-dopravci-protestuji-proti-vzniku-zeleznicniho-holdingu/649671>)

Soukromí dopravci se obávají návrhu spojit České dráhy a Správu železniční dopravní cesty do holdingové podoby. Nevěří, že by v takovém uskupení byl jasně oddělen správce kolejí a dopravce. Pokud bude projekt pokračovat, hodlají protestovat v Bruselu a nevyklučují ani podání žaloby. ČTK to dnes řekl předseda představenstva Sdružení železničních společností Jiří Mužík. Myšlenku opětovného propojení Českých drah a SŽDC ve čtvrtek oznámilo ministerstvo dopravy na jednání s železničními odboráři. "Určitě by to vedlo k diskriminaci nestátních dopravců a znevýhodnění jejich postavení v osobní i nákladní dopravě," uvedl Aleš Ondrůj, mluvčí společnosti Student Agency, která do konce roku plánuje Českým drahám konkurovat na trati Praha – Ostrava. Německý model, který si za vzor vybralo ministerstvo dopravy, čelí žalobě u Evropského soudního dvora a stejně by to podle Ondrůje dopadlo i v případě České republiky.

Ke vzniku holdingu není podle Ondrůje žádný skutečný důvod a podle informací s odborných kruhů se prý jednalo spíše o osobní iniciativu bývalého ministra Víta Bárty. Vznik holdingu označil za krok, který je v rozporu s evropskou legislativou a českou železnici by vrátil o desetiletí zpět. Automatického znevýhodňování soukromých dopravců se naopak neobává další budoucí konkurent Českých drah, Leoš Novotný. Podle něj bude v budoucnu jeho společnost Leo Expres s holdingem moci fungovat vedle sebe, pokud vše bude v rámci regulí a legislativy platné v Evropské unii. Vytvoření holdingu považuje za administrativní záležitost na straně národního dopravce. Sdružení železničních společností sdružuje menší dopravní společnosti na železnici jako jsou například Jindřichohradecké místní dráhy, Veolia Transport a RegioJet. Majoritní dopravce České dráhy členem sdružení není.

Loňský návrh exministra Bárty počítal s tím, že by se Správa železnic rozdělila na dvě části. Menší z nich, která vlastní a staví koleje, by se mohla sloučit s Ředitelstvím silnic a dálnic, které má stejné úkoly v silniční výstavbě. Druhá větší část SŽDC, která má na starosti provoz na tratích, by se podle dřívějších Bártových plánů mohla stát dceřinou firmou nebo divizí Českých drah. Příprava holdingové struktury je podle Martina Nováka z tiskového odboru ministerstva dopravy zatím ve fázi teoretických příprav. Konečnou podobu návrhu chce ministerstvo vládě představit do konce roku.

11. 06. 2011 Nová vozidla pro ČD na Czech Raildays

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10775/>)

Nové nebo modernizované vozy a soupravy, které České dráhy pro své zákazníky nakupují, budou od 14. do 16. června vystaveny na Czech Raildays v Ostravě. K vidění budou i revizalizované vozy pro dálkovou dopravu nebo třeba modernizovaná lokomotiva „Brejlovec“. Návštěvníci také uvidí první ze série úplně nových regionálních vlaků Regio-Shuttle RS1. Šumperská společnost Pars nova slavnostně představí nový řídicí vůz řady 961. Prezentovat se budou i České dráhy na společné expozici s dceřinými společnostmi DPOV, VÚŽ, ČD Telematika a ČD Cargo.

České dráhy jsou tradičním vystavovatelem na mezinárodním veletrhu Czech Raildays, specializované přehlídce firem působících v železničním průmyslu a službách v kolejové dopravě. Na veletrhu se představí společnou expozicí s dceřinými společnostmi. Kromě tradiční nabídky služeb ČD se zde návštěvníci dozví novinky v oblasti osobní dopravy. Nejláskavější budou expozice výrobců vozů pro českého dopravce. Cestující si projdou nové či modernizované vozy, které budou nasazeny na tratě v České republice. České dráhy tak plní své slovo, kdy přislíbily zahájit nejmasovější obnovu vozidlového parku v její historii. Loni uzavřela společnost na modernizaci současných vozidel i dodávku zcela nových souprav kontrakty s celkem osmi dodavateli v hodnotě 9,9 miliardy Kč. V letošním roce bude v tomto trendu pokračovat.

Nový vůz pro regionální dopravu Regio-Shuttle RS1

K vidění bude na Czech Raildays první ze série úplně nových regionálních vlaků Regio-Shuttle RS1. Loni uzavřely České dráhy smlouvy se švýcarskou firmou Stadler na dodávky 33 motorových vozů v hodnotě cca 1,8 miliardy korun. Vozy budou jezdit od konce letošního roku na Liberecku a na Vysočině. Samozřejmostí nového vozu je bezbariérovost, klimatizace, WC vybavené uzavřeným systémem i moderní audiovizuální informační systémem.

Modernizované rychlíkové soupravy

Společnost Janoza CZ představí na ostravském veletrhu revitalizovaný vůz pro rychlíkovou dopravu. České dráhy uzavřely s firmou Janoza CZ dva kontrakty na revitalizaci celkem 110 vozů různého typu pro rychlíkové soupravy za přibližně 128,7 mil. Kč. Opraveny jsou sedáky, ve vozech 2. třídy je koženka nahrazena příjemnějšími a pohodlnějšími textilními potahy. Představený renovovaný vůz pro rychlíky má v celém voze nové povrchy podlah a stěn. Komplexní rekonstrukci prošla okna a nástupní dveře, což zlepší tepelnou pohodu ve vozech především v zimním období. Velká pozornost se věnovala rekonstrukci záchodů, včetně výměny velké části jejich vybavení.

Na veletrhu Czech Raildays představí České dráhy také modernizovaný vůz 2. třídy (řada Bee248) určený pro dálkové vlaky EuroCity, InterCity a Expres. Revitalizaci 58 vozů 1. a 2. třídy zajišťuje ŽOS Trnava. Vozy jsou nově vybaveny například vizuálním informačním systémem a do vozů 2. třídy byly dosazeny elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících jako jsou notebooky nebo mobilní telefony.

České dráhy se také podílely na realizaci revolučního projektu přestaveb lokomotiv na pohon CNG (stlačený zemní plyn). VÍTKOVICE Doprava, a.s. loni představila jako první lokomotivu 703.8 patřící výkonem mezi nejmenší lokomotivy, letos představí lokomotivu 714, kategorie pro střední posun a vedení lehkých vlaků.

Nový řídicí vůz řady 961

Společnost Pars nova slavnostně představí, hned po zahájení veletrhu dne 14. června v 10:30 hodin, nový řídicí vůz řady 961. Šumperská firma dodá Českým drahám 34 nových řídicích vozů pro klasické vlakové soupravy s lokomotivou v hodnotě 1,051 mld. Kč. Tyto řídicí vozy vznikají přestavbou běžných osobních vagonů, které jsou upraveny pro rychlost 140 km/h, mají nové čelo se stanovištěm strojvedoucího a potřebnou technologii pro ovládání celého vlaku. Velká pozornost je věnována také komfortu cestujících. Vozy jsou klimatizované, mají nové textílem polstrované sedačky, zcela nové WC s uzavřeným systémem, široký nástupní prostor a zdvihací plošinu. České dráhy plánují zařadit nové řídicí vozy do souprav regionálních osobních a dálkových rychlíkových spojů vedených elektrickými lokomotivami. Provozovány budou především v Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém a Jihomoravském kraji a uvažuje se s jejich nasazením také na rychlíky např. z Brna přes Břeclav do Olomouce nebo z Kolína do Ústí nad Labem.

Veletrh je široké veřejnosti otevřen v úterý 14. 6. od 9:30 do 18:00, ve středu od 9:00 do 18:00, poslední den veletrhu ve čtvrtek 16. 6. od 9:00 do 16:00.

12. 06. 2011 Českým drahám způsobí škodu i odvolaná pondělní stávka

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceskym-drahám-zpusobi-skodu-i-odvolana-pondelni-stavka/650180>)

České dráhy počítají se škodou i v souvislosti s odvolanou pondělní stávkou. Lidé si totiž po pátečním ohlášení protestu přizpůsobili svůj dopravní plán, který již nebudou měnit. Dopravce tak zřejmě postihne výpadek na tržbách. V Otázkách Václava Moravce to dnes uvedl náměstek generálního ředitele Českých drah Antonín Blažek. Původně České dráhy odhadovaly celkové škody kvůli pondělnímu protestu ve výši 50 milionů korun. Odboráři kvůli rozhodnutí soudu nakonec stávku uspořádají ve čtvrtek.

Čtvrteční čtyřadvacetihodinová stávka na železnici bude podle ČD organizačně jednodušší, škody by ale mohly být vyšší než u původně plánovaného protestu, který měl trvat v pondělí od 3:00 do 16:00. "Já předpokládám, že (ztráta) bude vyšší, ale je to zatím jenom předpoklad, ten systém je poměrně složitý, zejména se jedná o návoz souprav a jejich neproduktivní jízdy, záleží na tom, jak odstavíme soupravy o půlnoci," řekl Blažek. "Soupravy zůstávají ve stejném místě, a neproduktivních úkonů bude minimum," potvrdil předseda odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Spoje v osobní dopravě zůstanou na stejných místech a nebude nutné je po skončení protestů přesouvat do jiných stanic, odjezd vlaků se pouze odsune o 24 hodin, doplnil Blažek. Jiná situace ale nastane u dálkových a mezinárodních spojů. Ty se mnohdy budou nacházet i na jiném konci Evropy, než měly být.

České dráhy jsou podle Blažka připraveny škodu za připravovanou čtvrteční stávku po odborářích vymáhat. Pokud bude ztráta prokazatelná a pokud bude i čtvrteční stávka prohlášena za nezákonnou. Ministerstvo dopravy celkové náklady za škody způsobené jednodenní stávkou společností České dráhy, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty vyčíslilo na 197 milionů korun. O dalších zhruba 20 milionů korun by přišlo Ředitelství silnic a dálnic na výpadku ve výběru elektronického mýtného.

13. 06. 2011 Čína brzy spustí vysokorychlostní vlak na trati Peking – Šanghaj

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cina-brzy-spusti-vysokorychlostni-vlak-na-trati-pekingshanghaj-pwv/-eko-zahranicni.aspx?c=A110613_094234_eko-zahranicni_spi)

Čína se chystá na spuštění vysokorychlostní železnice mezi Pekingem a Šanghají. Vlak je ve zkušebním provozu od května a oficiálně se má s pasažéry rozjet 1. července, v den 90. výročí založení vládnoucí komunistické strany. Trať zkrátí jízdní dobu mezi městy až o polovinu. Aerolinky se obávají úbytku cestujících. Cena jízdenky bude nižší, než se očekávalo. V závislosti na rychlosti vlaku a přepravní třídě se bude pohybovat od 410 jüanů do 1 750 jüanů (1 100 až 4 600 Kč). Nejrychlejší spoje urazí vzdálenost 1 318 kilometrů za čtyři a tři čtvrtě hodiny, což je zhruba polovina současné doby. Nejpomalejší za necelých osm hodin. Linka bude každý den převážet 180 tisíc cestujících, uvedl náměstek čínského ministerstva pro železnici Hu Ja-tung. Hu zároveň ubezpečil, že trať bude absolutně bezpečná. Nejvyšší provozní rychlost vlaků byla snížena na 300 kilometrů za hodinu z původně plánovaných 350 kilometrů za hodinu právě kvůli obavám o bezpečnost.

Aerolinky se budou muset více snažit, aby jim neutekli cestující

Experti očekávají, že místním aerolinkám ubudou cestující. "Cena za jízdu vlakem konkuruje ceně letenky, a tak bude pro klienty aerolinek zajímavá," upozorňuje analytik společnosti China Securities Li Lei. Doba strávená v rychlovlaku navíc nebude o tolik delší, než kterou cestující potřebuje na let. Letadla zvládnou tuto trasu za dvě hodiny, k této době je však nutné přičíst čas na odbavení, čímž se rozdíl zmenšuje. Místní aerolinky navíc mají častá zpoždění, upozorňuje agentura Bloomberg. Problémy s časným odletem má podle ní každý čtvrtý let. Spojení mezi metropolí a hlavním ekonomickým centrem země je pro čínské aerolinie jedním z nejlukrativnějších.

Trať za 221 miliard jüanů (zhruba 575 miliard korun) se začala budovat v dubnu 2008 a původně měla být otevřena až v roce 2012. Čína chce mít do konce roku 13 tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí a do roku 2020 tuto délku zdvojnásobit, napsala agentura AP. Již v současnosti má Čína nejrozsáhlejší síť vysokorychlostní železnice na světě.

13. 06. 2011 MD chce využít celodenní stávku k opravám železničních tratí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-chce-vyuzit-celodenni-stavku-k-opravam-zeleznicnich-trati/650466>)

Ministerstvo dopravy by rádo využilo čtvrtěční celodenní stávku v dopravě k intenzivnějším opravám železničních tratí. O možnosti vyjetí opravářských vozů Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v průběhu stávky bude ministr Radek Šmerda jednat s odboráři, zástupci drah a správou dopravní cesty v úterý. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský. "Den, kdy vlaky nejezdí, bychom mohli využít tímto způsobem," uvedl Ptačinský. Puštění vozů na železnici smysl stávky nenaruší, protože se nejedná o dopravu a alespoň se tento den využije účelně, dodal.

Otázka výjezdu opravářských strojů na trati během čtvrtěční stávky bude jedním z bodů úterního jednání, potvrdil předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ochotu odborářů vyhovět požadavku ministerstva ale odmítl dopředu komentovat. Dalšími body jednání bude upřesnění konkrétního rozsahu omezení dopravy během čtvrtěční stávky, která by měla být rozsáhlejší než původní zrušená pondělní stávka. Místo 13 hodin by měl odborářský protest trvat 24 hodin, mělo by se k němu podle vedení odborů připojit i větší procento protestujících v rámci odborových centrál.

Železniční odboráři stávkují především kvůli pozdním odchodům do důchodu, plánovaným v malé důchodové reformě. V letáku, který odboráři rozdávají cestujícím, argumentují tím, že některé profese, například výpravčích nebo strojvedoucích, není možné vykonávat do vysokého věku, aniž se tím ohrozí bezpečnost provozu. Dalšími body, s nimiž odboráři nesouhlasí, je zdaňování stravenek a režijního jízdného.

13. 06. 2011 Dráhy koupí od Siemensu railjety za 4,9 miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-koupi-od-siemensu-railjety-za-4-9-miliardy-649969>)

České dráhy už mají jasno. Po několikaměsíčním zvažování a zkoumání právních dopadů se rozhodly pro nákup moderních vlakových souprav Railjet od společnosti Siemens za 200,5 milionu eur (cca 4,8 miliardy korun). Dráhy dnes záměr zveřejnily ve formě jednacního řízení bez výzvy k účasti v soutěži, zároveň rovnou uvedly jako dodavatele firmu Siemens. V kolonce datum zadání zakázky je

ale uveden až 30. červen. Podle mluvčího drah Radka Joklíka dráhy záměr zveřejnily nad rámec svých zákonných povinností kvůli větší transparentnosti akvizice. „Je to oznámení o dobrovolné průhlednosti ex ante,“ uvedl Joklík. „Toto zveřejnění tedy znamená, že oficiálně potvrzujeme náš zájem o jednotky, že jednáme se společností Siemens, ale definitivně nákup jednotek potvrdí až podpis smlouvy,“ dodal. K tomu dojde, pokud nikdo proti chystanému obchodu nebude během následujících 14 dnů protestovat. V médiích se přitom nedávno objevily informace, že proti akvizici od Siemensu lobuje konkurenční plzeňská Škoda.

Dráhy rozhodnutí neustále posouvaly, původně měl verdikt padnout do konce března. Důvodem jsou komplikace právního rázu, neboť nákup se uskuteční bez řádného tendru. Dráhy nakonec došly k závěru, že využijí jednacích řízení bez uveřejnění, neboť cena je výrazně nižší než cena tržní. České dráhy totiž využívají nabídky Rakouských spolkových drah, které objednaly 67 jednotek, následně ale zjistily, že 16 z nich nepotřebují. Opci na dodávku 16 souprav přepustí českému dopravci. Cena přitom zůstane stejná jako u rakouského megatendru. Za 16 supermoderních vlaků dráhy zaplatí 200,5 milionu eur (cca 4,9 miliardy korun), v korunách to na jednu soupravu vychází zhruba na 300 milionů. „To je určitě dobrá cena,“ uvedl šéf nevládního Centra pro efektivní dopravu Petr Šlegr. Skutečnost, že jde o nižší než tržní cenu, drahám podle Joklíka potvrdily tři odborné instituce. Podle informací serveru E15 je cena nižší až o čtvrtinu. Také rychlost dodávky bude nadstandardní, vlaky se objeví na českých kolejích už ve druhé polovině příštího roku.

Railjety, jejichž oficiální název zní Siemens Viaggio Comfort, jsou ucelené jednotky o sedmi vagonech, stavěné na maximální rychlost 230 kilometrů v hodině. České dráhy počítají s tím, že je bude tahat nová škodovacká lokomotiva na tratích mezi Prahou a Ostravou a mezinárodních relacích z Německa přes Českou republiku do Rakouska. „Je to určitě dobře, jsou to po dlouhé době zcela nové vagony pro dálkovou dopravu,“ řekl Šlegr. Podle něj koupily dráhy od revoluce pouze šedesátku zcela nových vagonů pro dálkové spoje, zbytek jsou rekonstrukce. V Rakousku Railjety nabízejí tři pasažérské třídy. „Jsme rádi, že České dráhy budou moci tento komfort poskytnout také svým zákazníkům,“ uvedl mluvčí Siemensu Pavel Kaidl. Podle něj jsou soupravy homologovány pro českou železniční síť.

13. 06. 2011 Ministerstvo dopravy: Stávka nás bude stát 302 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-dopravy-stavka-nas-bude-stat-302-milionu-kc/650729>)

Čtvrteční stávka proti vládním reformám vyjde České dráhy, ČD Cargo a Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) na 302 milionů korun. Vyčíslení ztrát dnes novinářům oznámil Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva. Na rozdíl od původní stávky, která se měla uskutečnit dnes a která nakonec byla předběžným opatřením soudu zakázána, nebude možné tyto ztráty po odborářích vymáhat. O dalších 20 milionů korun by mohlo v případě nižšího výběru mýtného přijít Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Největší škody podle ministerstva postihnou Správu železniční dopravní cesty. Ta kvůli ztrátě poplatků za nevyužití koleje, náhradě škod za nerealizované opravné a investiční práce, následnému obnovení provozu na železnici a jiným ztrátám přijde o 176 milionů korun.

Celková ztráta 68 milionů korun hrozí Českým drahám zejména za neuskutečňovanou dopravu a penalizaci ze strany odběratelů za nesplnění objemu dohodnuté dopravy. O dalších 58 milionů korun by měl přijít nákladní dopravce ČD Cargo. Uvedené ztráty jsou zatím pouze orientační, uvedl Novák. Konečné vyčíslení bude možné až po skončení protestu, na základě skutečného rozsahu stávky a blokad. Na rozdíl od čtvrteční stávky, která má trvat 24 hodin, počítalo ministerstvo dopravy během protestu původně ohlášeného na dnešek se škodami 197 milionů korun bez možné ztráty 20 milionů na výběru mýtného. Dnešní stávka ale měla trvat pouze 13 hodin a chystalo se jí účastnit méně odborových centrál.

14. 06. 2011 Šmerda odložil přesun tisíců železničářů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/smerda-odlozil-presun-tisicu-zeleznicarů-651914>)

Ministr dopravy Radek Šmerda odložil chystaný převod téměř deseti tisíc zaměstnanců Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Tisíce lidí, kteří mají na starosti provoz na železnici, měly hromadně změnit zaměstnavatele k 1. červenci. Nový termín nyní ministerstvo stanovilo na 1. září. Ministr Šmerda serveru E15 informaci potvrdil. „Je potřeba dotáhnout sociální aspekty celé změny, aby v SŽDC nevznikly dvě kategorie zaměstnanců,“ řekl Šmerda. Převodem takzvané živé dopravní cesty, tedy především výpravčích, hradlářů a hláskářů, má být završen proces transformace

české železnice. Oddělení správce dráhy má zprůhlednit finanční toky na železnici a zjednodušit vstup konkurence na trh. Proti převodu se staví železniční odboráři. Zatím není jasné, zda má být odklad argumentem vlády pro zrušení čtvrtěční stávků.

14. 06. 2011 Od září bude na trati Praha – Ostrava rušno

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/127331-od-zari-bude-na-trati-praha-ostava-rusno/>)

Na železniční trase Praha–Ostrava bude už brzy velmi živo. Budou si tady totiž konkurovat hned tři dopravci. První soukromé rychlíky budou spoj zajišťovat už od letošního září. Cestující si tak vyberou mezi žlutými RegioJety, modrými vlaky Českých drah a později i černými LEO Expressy. Konkurenční boj při cestujícím přinese lepší služby, nižší ceny jízdného a větší množství rychlých spojů na této trase. RegioJet chce oznámit podrobnosti o svých vlacích až v polovině srpna. V té době také otevře prodejní kanceláře v Ostravě, Olomouci a Pardubicích a zahájí i předprodej jízdenek. "My nabídneme několik věcí. Bude to za prvé atraktivní cena, za druhé to bude mnohem širší rozsah služeb než to, co dneska zákazníci znají na palubách vlaků, no a samozřejmě nabídneme konkurenční jízdní dobu – necelé tři a půl hodiny mezi Prahou a Ostravou," uvedl jen mluvčí RegioJet Aleš Ondrůj.

LEO Expressy nabídnou pohodlí, které "nemá obdoby"

Předseda představenstva LEO Express Leoš Novotný: "Kvalita těchto vozidel v Česku nemá obdoby. Srovnáváme se v LEO Expresích jen a pouze se západní Evropou, ať už nabídkou kvality interiéru, služeb na palubě, internetu, cateringu, a to vše za – já říkám české ceny." Společnost provozující LEO Expressy se ale pochlubila, že bude ostatním dopravcům konkurovat vlaky švýcarského výrobce. Luxusní vlaky, které jsou v Rakousku známé pod názvem RailJet, mezi Prahou a Ostravou původně slibovaly i České dráhy. Dnes ale náměstek generálního ředitele Antonín Blažek oznámil, že pokud firma tyto vlaky nakoupí, jezdit budou jinde. Mezi Ostravou a Prahou se proto budou cestující přepravovat i nadále v pendolinech a ve vlacích složených z modernizovaných vagonů. "Jsem o tom přesvědčen, že budeme konkurovat i takovým vozidlům jako má LEO Express a dokážeme i pomocí služeb a kvality vozidel jednoznačně držet krok s tou konkurencí," nemá ale strach Blažek.

Naplno se konkurence na trase rozhoří od příštího roku

Soukromé rychlíky začnou Českým drahám konkurovat už od září, kdy mezi Ostravou a Prahou začnou jezdit RegioJety. Vlaky LEO Express se do konkurenčního boje vloží až koncem příštího roku.

14. 06. 2011 Budoucnost regionální železnice ukázal veletrh Raildays

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/127343-budoucnost-regionalni-zeleznice-ukazal-veletrh-raildays/>)

Železniční veletrh Czech Raildays, který dnes začal v Ostravě, představil několik novinek. Dvě z nich mají ambici v nejbližší době radikálně změnit úroveň cestování regionálními vlaky – moderní diesellová jednotka Regioshuttle a nový řídicí vůz. České veřejnosti se poprvé představila také netrakovní dvoupodlažní jednotka Škoda odvozená od elektrických City Elephantů, kterou si pořídila Železniční společnost Slovensko, a především moderní elektrická lokomotiva Siemens Vectron – nástupce známého Taurusu.

Siemens Vectron může být hlavní "hvězdou" letošního ročníku železničního veletrhu, ačkoli ne bezkonkurenční. Lokomotivy, které navazují na řadu Europrinter (univerzální stroje Taurus a jejich nákladní obdoba), jsou od začátku vyráběny jako čtyřsystémové vybavené zabezpečovacím zařízením ETCS, jejich výkon má dosahovat až 6,4 MW a maximální rychlost činit 200 km/h. Podobně jako nové lokomotivy Škoda nemá ani Vectron tak plynulou linii jako například Taurus, zato splňuje nejnovější bezpečnostní normy.

Premiéru si na Raildays odbyl řídicí vůz pro regionální vlaky, který objednaly České dráhy u šumperské společnosti Pars. Jezdit budou na regionálních spojích na hlavních elektrizovaných tratích v Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém a Jihomoravském kraji, k vidění by měly být i na některých rychlíkových linkách. Řídicí vozy jsou v Česku zatím spíše vzácné, běžně však jezdí například v Německu a Rakousku. Při jejich zařazení není nutné v konečné stanici objíždět soupravu



lokomotivou, urychlují se tak obraty a dráhy mohou zvýšit počet spojů nebo ušetřit celou soupravu. Řídicí vůz od Pars není novostavba, ale důkladná rekonstrukce osobního vozu od někdejší Vagonky Studénka. Kromě kabiny strojvedoucího dostal docela nový interiér, zásuvky na drobnou elektroniku, klimatizaci, novou toaletu s uzavřeným odpadním systémem, předsuvné dveře a elektronický informační systém. Maximální rychlost vozu se zvýšila na 140 km/h.

Dieselové jednotky Regioshuttle RS1 od Stadleru se po evropských tratích prohánějí už více než deset let, stále ale splňují nároky, které na ně zákazníci kladou. Verze pro České dráhy, kterou se zanedlouho budou vozit cestující v Libereckém kraji a na Vysočině, může zaujmout například velkým volným prostorem lemovaným sklopnými sedačkami ve velkém prostoru v nízkopodlažní části, kde v regioshuttlech většinou bývají pevné sedačky. Těch je v jednotce nakonec 51 (sklopných je 20), část z nich je vybavena sklopnými stolkami. Regioshuttlu pro ČD nechybí velká nízkopodlažní část, klimatizace, prostorná toaleta ani oblíbená prosklená stanoviště strojvedoucího.

České dráhy představily také svůj zmodernizovaný vůz pro vlaky Intercity. Tento typ sice prošel zásadní rekonstrukcí už ve druhé polovině 90. let, ale "zapomnělo" se tehdy na klimatizaci nebo uzavřený odpadní systém. Nyní do nich ČD nechaly doplnit také zásuvky nebo elektronický informační systém. Drobné displeje nahradily i obvyklé lístečky s rezervacemi u dveří do oddílů.

Škoda Transportation letos v Ostravě nekonkurovala Vectronu svou vlastní elektrickou lokomotivou, přesto měla několikrát zastoupení. Sama plzeňská firma představila zmodernizovanou elektrickou lokomotivu pro ČD Cargo. Původní jednosystémovou lokomotivu, která se v Plzni vyráběla v 80. a 90. letech minulého století, upravila Škoda na dvousystémový stroj, který tak bude moci jezdit s nákladními vlaky po celé republice.

Prostřednictvím svých dceřiných společností přivezla Škoda ještě dva exponáty – jednou dcerou je Pars se svým řídicím vozem pro ČD, druhou Škoda Vagonka s netrakovní jednotkou push-pull, kterou vyrábí pro Železniční společnost Slovensko (ZSSK). Dvoupodlažní souprava vychází z elektrických jednotek City Elefant, nemá však motorovou část. ZSSK ji totiž provozuje s elektrickými lokomotivami. Oproti svému vzoru nemá tato push-pull jednotka oddíl první třídy, zato ani ve druhé třídě nechybějí zásuvky.

Po loňské premiéře malé posunovací lokomotivy poháněné stlačeným zemním plynem přivezla letos na Raildays společnost Vítkovice Doprava její větší sestru. Upravený stroj řady 714, kterou České dráhy používají k posunu i k vedení lehkých osobních vlaků, dostal dva motory Tedom 250 AV, z nichž každý poskytuje výkon asi o čtvrtinu nižší než původní naftové agregáty.

Na výstavní ploše nechyběli ani zástupce mnoha dalších firem, stejně jako loni se představila například obří šestnápravová dieselová lokomotiva Voith Maxima, tentokrát však ve své licenční verzi General, kterou vyrábí lounský Legios. Veřejnosti se představil také projekt Leo Express, který chce začít od roku 2013 konkurovat Českým drahám a Regiojetu na lince z Prahy do Ostravy a uvažuje také o provozu na některých dalších linkách včetně mezistátních.



15. 06. 2011 Stávka na dráze přesáhne 24 hodin, musí začít dřív

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=704134>)

České železnice tohle dlouho nezažily. Od půlnoci ze středy na čtvrtek se zcela zastavil kvůli odborářskému protestu provoz na dráze. Stojí nákladní, osobní i mezistátní doprava. Správa železniční dopravní cesty využije čtvrtěční 24hodinovou stávku dopravních odborů k opravám tratí a zkrácení plánovaných výluk. Ze 71 naplánovaných výluk dnes uskuteční 50 až 70 procent. ČTK to řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. "Záleží na tom, jak nám vyjdou výpravčí v jednotlivých stanicích vstříc. Někde se nám stalo, že se výpravčí připojili ke stávce a opravu bez jejich součinnosti nebylo možné

uskutečnit," uvedl Halla. Část výluk ale mohla správa uskutečnit i bez výpravčích. Proti dřívějšímu vyjádření ministra dopravy Radka Šmerdy, že SŽDC stávku využije k rozsáhlejším opravám, se nakonec podnik pustil jen do prací, které již dříve na dnešek plánoval. Část z nich ale bude moci díky zastavenému provozu a volným kolejím ukončit v kratším čase.

K omezování spojů došlo už ve středu. Mezinárodní vlaky zastavovaly ještě mimo území České republiky, například v Drážďanech. Rakouské dráhy vůbec některé vlaky ve směru do Čech vůbec nepustily na trať. Jako poslední vlak z největšího nádraží v republice, z pražského Hlavního nádraží, odjel v 0:11 hodin spoj z Mladé Boleslavi, který končí v depu Praha-Vršovice. Na nástupišťích zůstalo zhruba šest potemnělých souprav. I jinde to vypadalo podobně: první a zároveň poslední vlak, který přijel třeba na pardubické hlavní nádraží, byl rychlík z Prahy v 0:20.

Restart bude pozvolný

Zpoždění spojů nelze vyloučit ani při "restartu" železniční dopravy v pátek ráno. Jinak však České dráhy (ČD) ujišťují, že z jejich strany naběhne provoz bez problému, pokud Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zvládne po celodenní odstávce před výjezdem vlaků včas zkontrolovat tratě. A SŽDC tvrdí, že to zvládne. V pátek ráno budou na svých místech personál i vlakové soupravy. Spoje se tak podle ČD rozjedou bez omezení a podle plánovaných jízdních řádů. Dopady čtvrtěční stávky na spolehlivost následných spojů by tak měly být menší, než by tomu bývalo bylo při zrušené stávce pondělní.

První omezení přišla už ve středu večer

Den před stávkou České dráhy po jednání se svými odbory cestujícím v mezistátní přepravě doporučily, aby využili nejpozději spoje, které opustí území České republiky do středeční půlnoci. Omezení spojů v souvislosti se stávkou se totiž dotklo i nočních vlaků ze středy na čtvrtek. "Například rychlík Širava z Prahy do Humenného ukončí jízdu v Olomouci, vlak EN Slovakia z Prahy do Košic nebude vypraven vůbec," upozorňoval předem mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. "V noci ze čtvrtek na pátek bude po půlnoci obnoven provoz většiny dálkových nočních vlaků, u některých z nich však bude nutné počítat se zdržením," dodal. Pokud jde o samotnou stávku, snaží se dráhy podle Šťáhlavského zajistit alespoň v omezené míře na vybraných tratích náhradní autobusovou dopravu. ČD však dopředu avizují, že četnost a kapacitu vlakových spojů plně nenahradí. Zvýšenou poptávku po jízdenkách na trase Ostrava - Brno - Praha už znamenaly autobusy Student Agency. "Nasadili jsme proto do prodeje posilové spoje v úseku Ostrava - Brno a zpět (s přestupem na linku do a z Prahy)," sdělil mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. České dráhy budou lidem propadlé jízdné kompenzovat. Beze srážky tak lidé dostanou vrácené peníze za "úplně nebo částečně nevyužité jízdenky, místenky a příplatky na vlaky jedoucí v době konání stávky nebo platné v den konání stávky."

ČD: "Restart" bude snazší, než kdyby se stávkovalo v pondělí

"Z pohledu dopravce by měl probíhat páteční ranní rozjezd bez komplikací a s menšími dopady než rozjezd po stávce uvažované na pondělí, kdy rozjezd vlaků směřoval přímo do odpolední přepravní špičky," upřesnil Šťáhlavský. "Zdržení u prvních ranních spojů může v pátek způsobit jen případ, pokud ze strany SŽDC nebudou tratě zkontrolovány, a první vlaky by proto jely z bezpečnostních důvodů pomalu," sdělil Šťáhlavský. "Ze strany SŽDC máme příslibeno, že by taková situace neměla nastat například na koridorech," dodal. "Stihneme to," tvrdí mluvčí SŽDC Pavel Halla. "Pojedeme podle harmonogramu připraveného už na avizovanou pondělní stávku. Nejprve projedeme koridory, a potom regionální dráhy. Pokud nedojde k nějakému mimořádnému narušení, jako je třeba sabotáž na kolejích, pak provoz obnovíme včas a všechno se dá zase do pohybu," dodal. "V práci budu do čtvrtěčního rána a ve čtvrtek zase nastupuju na noční. Celou dobu bude zachován provoz, akorát se nebude jezdit," řekl deníku Aktuálně.cz zaměstnanec ČD, dispečer nádraží v Přerově, jednoho z největších v Česku. "Možná proběhne údržba tratí, která se za jiných okolností nedá dělat, podrobnosti se ale dozvím až na pracovišti. Včera taky přišel přípis, že 180 minut před ukončením stávky se má provést kompletní kontrola trati, takže asi nepojedou ani mezinárodní rychlíky, protože to by tam nikoho nepustili," dodal.

Mezistátní rychlíky nepojedou, nebo uvíznou na hranicích

Fakt, že kromě osobní a nákladní dopravy přes nás ve čtvrtek neprojede ani žádný mezistátní rychlík, potvrzuje mluvčí ČD Šťáhlavský. "Mezistátní dálkové spoje naše území vůbec nepřijedou a budou ukončeny v pohraničních stanicích sousedních států, nebo budou zcela odřeknuty. V zásadě nebudou v provozu ani vlaky soukromých dopravců v osobní ani v nákladní dopravě," vysvětlil Šťáhlavský. Podobně se podle něj postupovalo v minulosti i u nás, když probíhaly stávky železničářů v Německu, Rakousku, Slovensku nebo v Maďarsku. "Například vlaky z Berlína a Prahy do Vídně končily v Břeclavi a do Rakouska v době stávky jejich železničářů nepokračovaly," dodal mluvčí. Celodenní stávka je tak vlastně pro ČD paradoxně organizačně snazší. Provoz většiny vlaků totiž končí

před půlnocí a téměř všechny vlaky tak budou na svém místě pro ranní výjezd. Jen místo čtvrtka vyjedou až v pátek. Konkrétní opatření se podle Štáhlavského doladila s odbory a jsou zveřejněna na stránkách www.cd.cz.

Omezení spojů

Přehled dalších opatření v dálkové dopravě (také na www.cd.cz/omezeniprovozu)

Opatření pro vlaky jedoucí v noci z 15. na 16. 6. 2011:

- vlak EC 279 (Praha hl. n. 18:13 – Bratislava 21:58) bude veden se zpožděním cca 20 minut a bude veden náhradní soupravou
- vlak EC 344 (Beograd 7:20 – Praha hl. n. 22:19) ukončí jízdu ve stanici Česká Třebová, zde bude zajištěn přestup do R 628 ve směru Praha hl. n.
- vlaky R 402/403 Silesia, R 404/405 Vltava, 406/407 Chopin v noci z 15. na 16. 6. 2011 na území ČR nepojedou
- vlak R 440 (Košice 18:07 – Cheb 9:41) ukončí jízdu ve stanici Bohumín, ve stanici Čadca bude přestup do náhradní soupravy
- vlak R 441 (Cheb 18:13 – Košice 9:53) ukončí jízdu ve stanici Praha hl. n.
- vlak R 442 (Košice 19:58 – Praha hl. n. 7:33) do ČR nepojede, jede v úseku Košice – Žilina
- vlak R 443 (Praha hl. n. 21:17 – Humenné 9:05) ukončí jízdu ve stanici Olomouc hl. n.
- vlaky EN 444/445 Slovakia na území ČR nepojedou
- vlak EN 476 Metropol na území ČR nepojede
- vlaky EN 477 Metropol pojede pouze v úseku Děčín – Praha hl. n., vlak veden náhradní soupravou
- ve vlaku IC 545 (Praha hl. n. 20:17 – Bohumín 0:20) nebudou řazeny vozy číslo 349, 348, 347, 757 a 356 (lůžkové a lehátkové vozy směr Warszawa a Moskva), vlak dojedete až do cílové stanice
- ve vlaku R 658 nebude řazen vůz České Budějovice – Košice
- vlak R 659 (Praha hl. n. 22:16 – České Budějovice 0:56) bude ukončen ve stanici Tábor, pro cestující bude zajištěna náhradní autobusová doprava do stanice České Budějovice
- ve vlaku R 719 (Praha hl. n. 23:10 – Pardubice hl. n. 0:20) nebudou řazeny vozy číslo 364, 365, 376 a 377 (vozy směr Budapešť), vlak dojedete do cílové stanice
- ve vlaku R 747 nebude řazen vůz Brno – Košice
- vlak R 788 (Praha hl. n. 23:31 – Děčín hl. n. 1:11) bude veden v celé trase náhradní autobusovou dopravou
- vlak R 828 (Praha hl. n. 23:40 – Plzeň hl. n. 1:20) vlak bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou v úseku Praha-Smíchov - Plzeň hl. n., ve stanici Praha-Smíchov vyčká na přípoj od Os 9956

Opatření pro vlaky jedoucí v noci z 16. na 17. 6. 2011:

- vlaky R 405 Vltava a R 406 Chopin budou opožděny
- vlak R 440 pojede v úseku Pardubice hl. n. – Praha hl. n. – Cheb, dále po stávce bude pokračovat vlak R 440 ze stanice Košice zpožděný do ČR, ze stanice Pardubice hl. n. pojede v čase vlaku R 718, přímé vozy do stanice Cheb budou pokračovat na vlaku R 606 přes Ústí nad Labem a R 754 před Plzeň
- vlak R 441 pojede v úseku Praha hl. n. – Košice, ve vlaku budou mimořádně řazeny vozy 348 a 347 (původně na vlak IC 545) Praha – Moskva a 356 a 757 Praha – Warszawa
- vlaky R 442 a EN 444 pojedou bez omezení
- vlak R 443 pojede v úseku Olomouc hl. n. – Humenné
- vlak EN 445 pojede zpožděný v celé trati
- vlak EN 476 pojede bez omezení, vlak EN 477 pojede opožděn po stávce
- vlak R 659 pojede v úseku Tábor – České Budějovice
- vlak R 788 pojede zpožděný po stávce
- vlak R 828 bude v celé trati odřeknut
- vlak EC 345 pojede výchozí ze stanice Česká Třebová, cestující ze stanice Praha hl. n. mohou využít R 865, ve stanici Česká Třebová bude zajištěn přestup

Přehled dalších opatření v regionální dopravě (také na www.cd.cz)

Opatření pro noc z 15. na 16. 6. 2011:

- vlak Os 2858 Havířov – Ostrava-Svinov dojde do cílové stanice
 - vlak Os 5858 Nymburk hl. n. – Praha hl. n. dojde do cílové stanice
 - vlak Os 3156 Ostrava hl. n. – Frýdlant nad Ostravicí dojde do cílové stanice
 - vlak Os 7024 Klášterec nad Ohří – Cheb dojde do cílové stanice
 - vlak Os 8866 Praha hl. n. – Beroun dojde do cílové stanice
 - vlak Os 7612 Plzeň hl. n. – Žihle bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou
 - vlak Os 16249 Liberec – Tanvald dojde do cílové stanice
 - vlak Os 2560 Benešov u Prahy – Praha hl. n. dojde do cílové stanice
 - vlak Os 4858 Brno hl. n. – Třebíč dojde do cílové stanice
 - vlak Os 13438 Hlučín – Opava východ dojde do cílové stanice
 - vlak Os 3643 Olomouc hl. n. – Šumperk dojde do cílové stanice
 - vlak Os 6717/6 Most – Rakovník dojde do cílové stanice
 - vlak Os 7430 Plzeň hl. n. – Domažlice bude v úseku Nýřany – Domažlice nahrazen náhradní autobusovou dopravou
 - vlak Os 13733 Olomouc hl. n. – Uničov dojde do cílové stanice
 - vlak Os 9335 Praha Mas. n. – Kladno-Ostrovec ukončí jízdu ve stanici Kladno
 - vlak Os 5861 Praha Mas. n. – Nymburk hl. n. dojde do cílové stanice
 - vlak Os 3559 Olomouc hl. n. – Moravský Beroun dojde do cílové stanice
 - vlak Os 4667 Zaječí – Břeclav dojde do cílové stanice
 - vlak Os 2563 Praha hl. n. – Benešov u Prahy dojde do cílové stanice
 - vlak Os 9551 M. Boleslav – Praha-Vršovice dojde do cílové stanice
 - vlak Os 9956 bude v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou
 - Sp 1909 Pardubice hl. n. – Česká Třebová bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou
 - vlak Os 6230 Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou
 - vlak Os 5331 Pardubice hl. n. – Chrudim bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou
 - vlak Os 3505 ukončí jízdu ve stanici Bruntál
 - vlak Os 5965 bude odřeknut
 - vlak Os 13316 ukončí jízdu ve stanici Odry
 - vlak Os 2947 Ostrava-Svinov – Návsí dojde do cílové stanice
 - vlak Os 3357 bude v úseku Chalupki – Bohumín nahrazen náhradní autobusovou dopravou
- Opatření pro noc z 16. na 17. 6. 2011:
- vlak Os 5965 bude odřeknut
 - vlak Os 3505 pojedí v úseku Bruntál – Krnov
 - vlak Os 13316 pojedí v úseku Odry – Budišov nad Budišovkou
 - vlak Os 3350 bude v úseku Bohumín – Chalupki nahrazen náhradní autobusovou dopravou

16. 06. 2011 Vozidla stojí dráhy deset miliard ročně

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vozidla-stoji-drahy-deset-miliard-rocne-655600>)

Investiční tempo Českých drah se letos a v několika následujících letech prudce zrychlí. Zatímco v minulých letech činily nákupy nových a zmodernizovaných vozidel zhruba pět miliard ročně, letos se

částka vyšplhá na osm miliard. Při započtení příspěvku Regionálních operačních programů na nákup lokálků se suma zaokrouhlí na deset miliard. Deníku E15 to řekl náměstek šéfa drah pro osobní dopravu Antonín Blažek. „Letos se blížíme číslu deset miliard korun ročně a tuto výši chceme udržet i v příštích letech,“ uvedl Blažek, jenž přijel křtít některá nová vozidla na ostravský železniční veletrh Czech Raildays. „Více peněz už utratit nelze, to bychom firmu přeinvestovali,“ dodal. Do svých kalkulací přitom nezapočetl nákup expresních souprav od Siemensu za pět miliard, který je nyní na spadnutí. Smlouva se má podepisovat 30. června.

Nové vlaky ale zamíří především do regionů. Letos v červenci dráhy dostanou první z 33 objednaných motorových vlaků od společnosti Stadler Pankow. Zakázka má hodnotu téměř dvou miliard korun, stadlery budou jezdit na Vysočině a v Libereckém kraji. Každých čtrnáct dnů přijde z Německa nová souprava. V běhu je tendr na devět podobných vozidel pro Pardubický kraj. „Koncem roku 2012 budou všechny vlaky na Vysočině nové nebo repasované,“ řekl náměstek tamního hejtmana pro dopravu Libor Joukl. Za rok dorazí první várka z 31 lokálků z polské továrny Pesa Bydgoszcz, rovněž za dvě miliardy. Objednáno je i patnáct elektrických souprav pro kraje, o dodávku sedmi dalších budou nyní výrobci soutěžit. Drtivou většinu obnovy vozového parku ale tvoří repase starých vlaků. České koleje brázdí především předělaná stará lokálka Regionova. Na repase připadá osmdesát procent nových akvizic. Jejich podíl má ale klesnout na polovinu.

Peníze z dlouhodobých smluv

Do nákupu nových vlaků se dráhy pustily po předloňském uzavření desetiletých smluv s kraji a ministerstvem dopravy. Smlouvy podniku zajišťují dlouhodobý příjem za provoz vlaků. České dráhy si libují, že díky desetiletým kontraktům mohou kombinovat komerční zdroje pro financování obnovy vozidel, například směnky, úvěry a tuzemské i evropské dluhopisy.

16. 06. 2011 Železnici ochudí stávka nejméně o 130 milionů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/127494-zeleznici-ochudi-stavka-nejmene-o-130-milionu/>)

České dráhy odhadly škody vzniklé v souvislosti s dnešní stávkou na železnici na 70 milionů korun. Škody vyčíslil také nákladní dopravce ČD Cargo - podle mluvčího firmy Romana Jandíka činí ušlé tržby a vícenáklady dohromady asi 57 milionů korun. Zhruba pět milionů korun pak vyjde Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) obnovení provozu na železnici po stávce. Správa začne kontrolovat tratě už tři hodiny před půlnocí, jak uvedl mluvčí podniku Pavel Halla. Veškerý osobní i nákladní provoz na dráze na celý dnešní den zastavila stávka odborů proti vládním reformám.

ČD odhadly škody způsobené stávkou na 70 milionů

Odhad škod Českých drah zahrnuje nevybrané jízdné nebo poplatky, které by dopravce získal za provoz vagonů ČD od zahraničních železnic, jak vysvětlil mluvčí Petr Štáhlavský. Podle něj si další jednorázové náklady vyžádá opětovný rozjezd dopravy a případné sankce, které od ČD kvůli přerušení dopravy mohou požadovat jiné subjekty. Dráhy každý pracovní den přepraví kolem půl milionu cestujících a vypraví okolo 7 000 spojů.

ČD Cargo odhaduje ztráty na 57 milionů

Přes noc se v celém Česku zastavilo asi 120 nákladních vlaků, které teď stojí ve větších stanicích a rozjedou se až nad ránem. Cargo se během předchozích dnů snažilo dopady stávky utlumit, a tak večer před stávkou vyjela jen menší část spojů. "Po celém Česku jich stojí okolo 120, což je podle mého skvělý výkon. Běžně jich jezdí okolo 400," dodal Jandík. Na stávku se připravovaly i průmyslové podniky, které jsou na železniční dopravě závislé, snažily se předzásobit a zároveň vyexpedovaly, co jen šlo. "Problémy ve výrobě by nastat neměly," prohlásila mluvčí ústecké Spolchemie Marie Logrová.

Železnice dnes projde intenzivní údržbou

Jak uvedlo SŽDC, před obnovením provozu projedou tratě speciální drážní vozidla, tedy montážní vozy trakčního vedení a udržovací vozy. Kontroly potrvají až do doby odjezdu prvního osobního vlaku. Správa se zaměří hlavně na koridorové a ostatní celostátní tratě, v případě časové rezervy i na dráhy regionální. Ty budou případně zkontrolovány dohledovou jízdou prvního vlaku jedoucího po ukončené stávce. Správa také prověří činnost zabezpečovacích zařízení na železničních přejezdech. Pavel Halla, mluvčí SŽDC: "Během stávky bude na tratích ve správě SŽDC prováděna intenzivní údržba a opravy nevyžadující provoz drážních vozidel. Podařilo se také zahájit velkou část z plánovaných oprav ve výlukách." Podle Halla se pracuje na 50 až 70 procentech výluk. Stavební práce na koridorech pokračují v omezeném rozsahu na vyloučených kolejích a bez provozu drážních vozidel. V rámci celodenní stávky dopravních odborů přestaly vlaky vyjíždět krátce po půlnoci. Až na pár zahraničních cestujících se vylidnila nádraží po celém Česku.

Dopady stávký na firmy budou známé příští týden

Zatím se nedá odhadnout, jaký bude mít stávka dopad na firmy. "Požádali jsme naše členy, aby nám tyto věci vyčíslili. Data budeme mít zhruba v pondělí nebo úterý příštího týdne," uvedl viceprezident Hospodářské komory ČR Jan Wiesner.

16. 06. 2011 Česku hrozí soud EU kvůli součinnosti železniční sítě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cesku-hrozi-soud-eu-kvuli-soucinnosti-zeleznicni-site/652152>)

Evropská komise hrozí České republice soudem kvůli pravidlům týkajícím se zajištění vzájemné součinnosti železniční sítě, která by měla umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců (interoperabilita železničního systému). Evropská komise dnes ČR a sedm dalším států kritizovala kvůli tomu, že jí zatím neinformovaly o tom, zda a jakým způsobem naplnily daná pravidla EU. Česká republika má nyní stejně jako Rakousko, Německo, Irsko, Nizozemsko, Polsko, Švédsko a Británie dvě měsíce na to, aby situaci změnila. Pokud se tak nestane, pak by jí Evropská komise mohla pohnat před evropskou justici, píše se v dnešním prohlášení komise. Problémy se týkají dvou směrnic. Ty se zabývají konkrétními pravidly a různými detailními nařízeními, která by měla zajistit interoperabilitu evropské železniční sítě. To by pak podle komise mělo v konečném důsledku zajistit, že železniční sektor bude moci účinně soutěžit s ostatními druhy dopravy, zejména s tou silniční.

16. 06. 2011 Na připomínky k novému jízdnímu řádu mají lidé měsíc

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/127577-na-pripominky-k-novemu-jizdnimu-radu-maji-lide-mesic/>)

Úřady některých krajů zveřejnily na svých webech návrhy železničních jízdních řádů na příští rok. Případné připomínky k jejich podobě mohou lidé posílat buď sami nebo prostřednictvím svých obcí krajským úřadům, případně organizátorům integrované dopravy, ale mají na to jenom měsíc. V polovině července začne železniční správa podle těchto podnětů sestavovat konečnou podobu jízdního řádu. Návrhy jízdních řádů zatím zveřejnil Jihomoravský, Olomoucký, Plzeňský a Moravskoslezský kraj, návrh na svůj web umístí také společnost OREDO, která organizuje dopravu v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Částečně se k nim přidal také Liberecký kraj, který představil jízdní řády, které budou platit na Frýdlantsku. Oblast má projít reorganizací provozu vlaků i regionálních autobusů.

Největší změny v regionální železniční dopravě chce v příštím roce zavést OREDO v Pardubickém kraji, kde přebírá organizování provozu od krajského úřadu. Ačkoli České dráhy – jediný železniční dopravce v regionu – ujedou stejný počet kilometrů jako letos, zanikne řada lokálek, posílena naopak má být regionální doprava. Naopak na nejvytíženějších úsecích hlavních tratí vlaků přibude.

Liberecký kraj připravuje změny na Frýdlantsku. Zmizí některé vlaky, které jedou na lokálkách za Frýdlant, na hlavní trase mezi Libercem a Frýdlantem by se ale mnoho změnit nemělo. Především se změny týkají autobusové dopravy, která má podle krajského úřadu lépe obsloužit některé dosud zanedbávané obce.

Jiné kraje mnoho změn nechystají, nadále platí jejich dlouhodobé smlouvy s Českými drahami, které by měly zajišťovat stabilitu provozu. Zajímavostí může být například plánovaný spěšný vlak z Brna do rakouského Payerbachu-Reichenau, který má jezdit v lednu a únoru každou sobotu a vozit lyžaře do oblasti Semmeringu.

Kraje objednávají u železničních dopravců regionální vlaky – spoje kategorie osobních a spěšných vlaků. Podílejí se také na objednávkách některých rychlíků, ty ale obecně spadají mezi dálkové spoje, které objednává ministerstvo dopravy – stejně jako vlaky kategorie expres. Většinu spojů Intercity nově nikdo neobjednává, dopravci je provozují na vlastní riziko. Mezistátní vlaky Eurocity jezdí také na riziko dopravce, některé však na základě mezinárodních smluv objednává ministerstvo dopravy. Pravidelnou regionální dopravu budou i v příštím roce objednávat kraje u Českých drah, Viamontu Regio, Jindřichohradeckých místních drah, Arrivy a Veolie.

17. 06. 2011 Provoz na železnici byl obnoven, vlaky jezdí podle grafikonu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/provoz-na-zeleznici-byl-obnoven-vlak-jezdi-podle-grafikonu/652567>)

Provoz na železnici se po čtvrtetní stávkě v dopravě vrátil do normálních kolejí a všechny vlaky jezdí podle platného jízdního řádu. První dálkové vlaky, které čekaly na oficiální ukončení protestu, České dráhy vypravily krátce po půlnoci. Další osobní spoje vyrazily vzápětí již podle platného jízdního řádu. Některé spoje mají zpoždění, které ale čítá jen několik minut a nevybočuje z běžného provozu na železnici. ČTK to dnes řekl tiskový mluvčí Českých drah Radek Joklík. "Doprava na železnici byla obnovena bez potíží," uvedl Joklík, podle kterého minimální zpoždění nyní mají jen některé dálkové spoje. Obnovení provozu na železnici podle Joklíka pomohl fakt, že vlaky ve středu večer zpravidla dojezdy do těch stanic, ze kterých následující den měly vyjet.

České dráhy odhadly škody vzniklé v souvislosti se stávkou na železnici na 70 milionů korun. "Částku budeme ještě upřesňovat," podotkl Joklík. Suma zahrnuje nevybrané jízdné nebo poplatky, které by dopravce získal za provoz vagónů ČD od zahraničních železnic. Další jednorázové náklady si vyžádalo zajištění náhradní autobusové dopravy a obnovení vlakové dopravy. Částka bude zahrnovat i případné sankce, které od ČD kvůli přerušení dopravy mohou požadovat jiné subjekty, například kraje. Dráhy každý pracovní den přepraví kolem půl milionu cestujících a vypraví okolo 7 000 spojů.

17. 06. 2011 Nejkrásnějším nádražím v Česku pro rok 2011 je Uherské Hradiště

Zdroj: iDNES.cz (http://cestovani.idnes.cz/nejkrasnejsim-nadrazim-v-cesku-pro-rok-2011-je-uherske-hradiste-ptv-igcechy.aspx?c=A110617_101430_igcechy_tom)

Soutěž o Nejkrásnější nádraží České republiky 2011 už má vítěze. Na prvním místě se v celostátní anketě umístilo Uherské Hradiště se 762 hlasy z celkového počtu 2 358. Hlasování o nejhezčí nádraží pořádá již pátým rokem sdružení Asociace Entente Florale CZ – Souznění. Výsledky soutěže se slavnostně vyhlásily v pátek v Senátu Parlamentu České republiky v Praze.

**Uherské Hradiště přesvědčilo moderností i vlídností**

Nádraží v Uherském Hradišti, vítěz letošního ročníku soutěže, představuje uzel železničních tratí č. 340 a 341 ve Zlínském kraji. Bylo vybudováno v roce 1930 na základě návrhu architekta Karla Dvořáka s typickou slováckou výzdobou Růženy Falešnickové z Tasova. Rekonstrukce výpravní budovy ČD, která proběhla v roce 2004, byla oceněna titulem Stavba roku 2004 města Uherského Hradiště. Moderní a vlídné prostředí interiéru nádraží doplňuje vnější výzdoba folklorními prvky. Příznačná je i slovácká přívětivost zaměstnanců i cestujících. "Jsme rádi, že bylo oceněno právě naše nádraží a doufáme, že tak v našem městě přivítáme i více turistů," uvedl k ocenění pro iDNES.cz místostarosta Uherského Hradiště Zdeněk Procházka. Zároveň informoval, že město letos chystá revitalizaci pravé části nádraží, kde plánuje vybudování klidové zóny pro pěší a cyklisty.

Další ocenění

Kromě vítězného Uherského Hradiště získala zvláštní ocenění další dvě nádraží. Úvraťové nádraží Dubí v Krušných horách za to, že je významnou technickou památkou i za příkladnou údržbu. A železniční zastávka Kaproun v České Kanadě z roku 1933, na které byl kdysi údajně vyhozen z projíždějícího vlaku český velikán Jára Cimrman, a na počest této události má dodnes na zastávce pomníček. Deset hlasujících, kteří zároveň navrhli jedno z nádraží do soutěže, získalo vstupenku na jednu z historických jízd parními vlaky. Dalších pět navrhovatelů pak dostalo jako odměnu volný vstup do Království železnic v Praze na Smíchově.

Soutěž o nejhezčí nádraží

Uherské Hradiště bylo jedním z deseti kandidátů, kteří postoupili do finále soutěže o nejhezčí nádraží. Cílem ankety, která je součástí projektu Vlídna nádraží, je zpříjemnit prostředí železničních nádraží, stanic a zastávek a tím zvýšit zájem veřejnosti o cestování vlakem. "Soutěž motivuje vlastníky, správce, zaměstnance a obce k zodpovědné péči o svěřený majetek. Zároveň oceňuje dobrou práci lidí, kterým na jejich nádraží či stanicí opravdu záleží," vysvětlila Drahomíra Kolmanová z Asociace Entente Florale CZ – Souznění. Do letošního pátého ročníku bylo přihlášeno celkem 136 vlakových nádraží a zastávek, z nich bylo následně vybráno 10 finalistů: Boskovice, Hnojník, Holubov, Horažďovice předměstí, Hořice v Podkrkonoší, Martinice v Krkonoších, Merklín, Měchenice, Rynoltice

a Uherské Hradiště. V předchozích letech zvítězila v soutěži tato nádraží: 2007 – Ostroměř, 2008 – Trutnov, 2009 – Zahrádky u České Lípy, 2010 – Choceň.

17. 06. 2011 Obnova trati z Otovic do Polska bude stát 241 milionů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/127680-obnova-trati-z-otovic-do-polska-bude-stat-241-milionu/>)

Možnost obnovy železniční trati z Otovic do Polska potvrdila studie, již objednal Královéhradecký kraj. Má stát 241 milionů korun, ale ty se během deseti let vrátí. O výstavbu čtyřkilometrové dráhy, která byla zrušena po druhé světové válce, usilují soukromé firmy. Chtějí přes Otovice vozit kamení a šterk z polského lomu. Starostové rady obcí, které u trati leží, jsou ale proti. O nákladní vlaky nestojí.

Zastávka Otovice je od roku 2005 bez pravidelné osobní dopravy. Koleje z Broumova k hranicím ale stále vedou a na první pohled je patrné, že kdysi vedly ještě dál. Aby tomu tak zase bylo, chtějí nejenom podnikatelé, kteří by trať chtěli využívat, ale i řada místních. "Otevřely by se tím historické vazby směrem na Kladsko," poukázal propagátor projektu Jiří Kučera. Starostka Meziměstí Eva Mücková zase věří, že se díky obnově trati zlepší dopravní obslužnost celé oblasti.

Plán na obnovu dráhy má ale v regionu také řadu odpůrců včetně starosty samotných Otovic. "V žádném případě nebudu podporovat, aby lobbisté z polské strany ovlivňovali české politiky a snažili se, aby se vozil přes Otovice kámen," uvedl otovický starosta Petr Novák. Starosta také odmítl výsledek studie Královéhradeckého kraje. Dostavba trati by podle ní měla stát 241 milionů korun, její návratnost má být do jedenácti let. Otovická radnice by naopak chtěla, aby byla zrušena i stávající trať do Broumova a místo ní vznikly nové domy.

Většina přeshraničních železničních tratí ze severních Čech do Polska zanikla ve 40. letech minulého století. V provozu zůstaly pouze přechody Meziměstí – Mirošov, Frýdlant – Závidov a Lichkov – Mezilesí. V posledních letech se ale podařilo obnovit provoz hned na dvou místech – v roce 2008 mezi Královcem a Libavou a loni mezi Harrachovem a Sklářskou Porubou. Otovicko-tlumačovská dráha by tak mohla být už třetí obnovenou přeshraniční tratí v krátké době.

18. 06. 2011 U Plzně se srazil rychlík s autobusem, 2 zranění (Chrást u Plzně)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/127711-u-plzne-se-srazil-rychlik-s-autobusem-2-zraneni/>)

Na železničním přejezdu v Chrástu u Plzně se dopoledne srazil rychlík s autobusem městské hromadné dopravy. Ten jel sice prázdný, nehoda si ale vyžádala dvě zranění. Lékaři je ošetřili na místě. Železničáři asi na šest hodin přerušili dopravu na trati Praha - Plzeň. Uzavřena byla taky silnice Plzeň - Chrást, náhradní doprava pojedje po objížďkách. "Autobusu na světelném přejezdu se závorami zhasl motor. Když nešel znovu nastartovat, přikázal řidič cestujícím, aby vystoupili," popsal nehodu jeden ze svědků. Řidič se pak snažil vůz ještě nastartovat, ale rychlík narazil do jeho zadní části, která byla v kolejišti. Vlak, který podle svědka nejel příliš rychle, tlačil autobus před sebou zhruba 50 metrů.



Informace potvrdil také Václav Zikmund z PMDP. Velmi ocenil řidičovu duchapřítomnost. "Škoda bude určitě ve statisících, zadní část autobusu je zdemolovaná," dodal. Autobus vjel na přejezd ještě předtím, než se stáhly závory a začala fungovat signalizace. "Zraněného řidiče s pohmožděninami jsme ošetřili na místě, podobně jako jednu ženu z rychlíku. Nikam jsme je nepřeváželi," řekla mluvčí krajské záchranky Lenka Ptáčková. "Škoda na vlaku dosáhla podle předběžných informací naší inspektorky zhruba 300 tisíc korun, škoda na autobusu se odhaduje na 100 tisíc korun," řekl mluvčí DI Martin Drápal. "Její definitivní výši řekne až v pondělí soudní znalec, který je na místě," uvedl k tomu Zikmund. Nevyloučil, že vozidlo může být na odpis. Podle něho se zřejmě také potvrdí, že příčinou zastavení na železničním přechodu byla technická závada autobusu.

Závory fungovaly správně

Rychlík směřoval z Prahy do Mnichova. "Nehoda se stala na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací se závorami, která byla dle prozatímního šetření na místě nehody v činnosti," řekl Drápal. Hasiči vyslali na místo vyprošťovací jeřáb. Některé rychlíky oběma směry úsekem zpomalně projížděly, cestující z dalších rychlíků a všech regionálních vlaků převážely náhradní autobusy. Městské autobusy musely využít objížděnou trasu.

18. 06. 2011 U Skutče jely proti sobě dva vlaky, strojvedoucí je zastavili

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/u-skutce-jely-proti-sobe-dva-vlak-y-strojvedouci-je-zastavili/652998>)

U Skutče na Chrudimsku dnes ráno proti sobě jely dva vlaky, z toho jeden osobní. Strojvedoucí si toho včas všimli a vlaky zastavili. Strojvůdce osobního vlaku se vydal na trať ze stanice Skuteč, přestože neměl návěstidlem povolenou jízdu a měl počkat na protijedoucí vlak. ČTK o tom informoval Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty. Mimořádná událost se stala na trati ze Svitav do Žďárce u Skutče. Právě na této trati se před 16 lety stalo jedno z nejtragičtějších železničních neštěstí v historii Česka. V červnu roku 1995 se u obce Krouna srazil osobní motorový jednovagonový vlak se čtyřmi nákladními vagony. Nehodu nepřežilo 19 lidí a čtyři utrpěli zranění.

Na dnešní nepovolenou jízdu strojvedoucího osobního vlaku podle Drvoty reagovalo i zabezpečovací zařízení na trati, a zastavení vlaků tak pojistilo. Zabezpečovací zařízení na mimořádnou situaci zareagovalo ve chvíli, kdy vlak vjel na výhybku, která nebyla přestavena v jeho směru. Následně změnilo návěst na návěstidlo pro protijedoucí vlak na "stůj". Zabezpečovací zařízení bylo podle Drvoty na trati instalováno nedávno. Případné nepovolené jízdy na trati může sledovat i dispečer, který se pak ihned spojí s příslušným strojvedoucím na trati.

Podle dnešního vydání deníku Právo se málem stala tragédie na železnici také minulou sobotu. Rychlík z Prahy najel na Obřanském mostě před Brnem v osmdesátikilometrové rychlosti na vybočenou kolej a jen se štěstím se nezřítíl do řeky Svitavy. "Trať je nějakých devět deset metrů nad hladinou, s vlakem to šklublo, naštěstí zůstal na kolejích," řekl Právu člověk obeznámený s případem. Strojvedoucí podle deníku o události okamžitě informoval výpravčí a ti na problémovou kolej už žádný vlak nepustili. Mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Brno-Královo Pole se jezdilo po jedné koleji. Později po trati jezdily vlaky maximálně desetikilometrovou rychlostí. Následná kontrola ukázala, že vybočení koleje na mostě nebylo jediné. Podle Práva už dříve Drážní inspekce na trati 250, právě v úseku z Maloměřic do Králova Pole, upozornila na 176 závad.

20. 06. 2011 Do nových vlaků budou lákat Smetana, Holub i kladrubáci (Pardubický kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/obrazem-do-novych-vlak-u-budou-lakat-smetana-holub-i-kladrubaci-pb0-/pardubice-zpravy.aspx?c=A110620_162148_hradec-zpravy_klu)

Lidé v Pardubickém kraji mají už brzy nasednout do nových regionálních vlaků. A jako prvním v republice by jim měli dělat společnost Bedřich Smetana, Emil Holub nebo starokladrubští hřebci. Právě tyto motivy chce kraj na nové soupravy namalovat. Další mají vybrat cestující. Jako první se na vagoněch zřejmě objeví obrazy hudebního skladatele Bedřich Smetany a cestovatele Emila Holuba. První soupravy by měly vyjet v prosinci.

S nápadem, kterým chce zatraktivnit cestování po železnici, přišel hejtman Radko Martínek. "Inspiroval jsem se v zahraničí, kde jezdí polepené vlaky v turisticky zajímavých regionech a jsou atrakcí, která láká nejen turisty, ale i běžné cestující," uvedl. Moderní vlakové soupravy, na nichž budou motivy připomínající historii kraje a jeho přírodní památky, mají postupně vyjet na koleje v následujících dvou letech.

Kolik budou obrázky stát a kdo je zaplatí, se zatím ještě neví. "Těch jednání jsme měli několik. Dohodli jsme se na tom, že grafické návrhy zaplatí kraj, to ano. Že bychom se ale bavili o tom, kdo zaplatí samotnou realizaci, tak to si opravdu nevzpomínám," uvedl vedoucí odboru dopravy krajského úřadu Ladislav Umbraun. Předpokládá, že obrázky na vagoněch budou součástí dodávky. Zatím ale není jasné, jaké soupravy se budou kupovat. Výběrové řízení ještě neskončilo. Zřejmě půjde o obdobný typ vozů, jaké dráhy koupily pro Vysočinu a Liberecký kraj. "Obdrželi jsme pouze jedinou nabídku od společnosti Stadler, která výběrové řízení vyhrála," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.





Poslední motiv vyberou cestující

Kraj s drahami prozatím připravily motivy pro devět motorových souprav. Výzdobu poslední bude moci zvolit veřejnost. "Na prázdniny jsme připravili soutěž, ve které budou vybírat z několika různých motivů a hlasovat o ten nejlepší sami cestující," upřesnil náměstek hejtmána Jan Tichý. Vylosovaní účastníci ankety pak získají hodnotné ceny od obou organizátorů. Nové motoráky budou jezdit na tratích Česká Třebová – Lanškroun a Česká Třebová – Moravská Třebová. "Obě tyto soupravy jsou spolufinancovány ze zdrojů Evropské unie," sdělil ředitel Krajského centra osobní dopavy Michal Štěpán. Zbývajících osm motorových jednotek bude jezdit v okolí Pardubic.

Nové vlaky

V příštích dvou letech dají České dráhy v Pardubickém kraji do provozu deset nových nízkopodlažních motorových vlaků a dalších pět nízkopodlažních elektrických souprav, které budou zajišťovat spojení do sousedního Královéhradeckého kraje. Posílení vozového parku si dráhy mohou dovolit i díky dlouhodobým smlouvám s jednotlivými kraji. Ve vozech bude také prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky, kola nebo lyže a sáčky. Samozřejmostí má být klimatizace a vybavení pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem. Nové vagony nabídnou zhruba sedmdesát míst k sezení.

21. 06. 2011 ČD odvolaly předsedu představenstva ČD Cargo Vodičku, končí i Fejk

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-odvolaly-predsedu-predstavenstva-cd-cargo-vodicku-konci-i-fejk/653834>)

Předseda představenstva ČD Cargo Jiří Vodička byl dnes odvolán představenstvem mateřských Českých drah kvůli nestandardním odměnám svých podřízených. Dohodou dnes ukončil pracovní poměr také ombudsman ČD Petr Fejk. Na tiskové konferenci to oznámil ministr dopravy Radek Šmerda. Vodičku v čele ČD Cargo by měl ve středu nahradit bývalý ministr dopravy a šéf fondu dopravy Gustav Slamečka, který do představenstva nastoupil před dvěma týdny.

Vodička ve svém vyjádření pro ČTK uvedl, že odměňování managementu považuje za zástupný důvod odvolání, rozhodnutí jediného akcionáře ale respektuje. Vodička vyplatil odměnu v řádu jednotek měsíčních platů členům nejvyššího vedení za letošní hospodaření. "Z loňské ztráty 418 milionů Kč se ČD Cargo za leden až květen dostalo do zisku 242 milionů a pololetní výsledek dle předběžných čísel vypadá na zhruba 350 milionů Kč. Vyplacení odměn bylo zcela v jeho kompetenci," uvedl mluvčí SŽDC Roman Jandík.

Ministr ale věc vidí jinak. "Došla mi trpělivost. Já nebudu tolerovat případy, které jsou v přímém rozporu s mou představou, jak by ministerstvo dopravy mělo fungovat. Jsem členem vlády, který nese svoji odpovědnost za hospodaření ministerstva a podřízených organizací," řekl Šmerda. Odměny nechal Vodička vyplatit svým nejbližším podřízeným za květen. Věc nyní dráhy šetří a nechtěly k ní sdělovat podrobnosti. Generální ředitel ČD Petr Žaluda dodal, že Vodičkova výměna byla plánovaná delší dobu, protože jeho úkol vyvést podnik ze ztráty zpět k zisku splnil. Slamečka má vést nákladní divizi drah v době, kdy podala nabídku na 50 plus jednu akcii polských nákladních drah a zároveň se zajímá o slovenské kargo, o jehož privatizaci rozhodla slovenská vláda.

Fejk odešel mimo jiné v souvislosti s informacemi o svém platu, který měl dosahovat čtvrt milionu korun měsíčně. Jeho výši kritizovali politici i odbory. V rámci konkurenční doložky si odnese devět platů za to, že nebude tři čtvrtě roku pracovat ve stejném oboru, protože se účastnil jednání představenstva a dostal se tak k citlivým informacím. "Myšlenka výborná, provedení za tři," komentoval post ombudsmana ministr. Dodal, že Fejkův plat byl smluvní s ohledem na jiné nabídky, které bývalý ředitel pražské ZOO dostal. "Pana Fejka nepovažuji za vyžírku a děkuji mu, byť za krátkou, ale za odvedenou práci," uvedl Šmerda. Funkci ombudsmana podle Žaludy dráhy rušit nebudou a obsadí ji osobou zevnitř podniku.

V souvislosti s vykolejením nákladního vlaku u Topolan na Vyškovsku byli odvoláni náměstek pro provozuschopnost Správy železniční dopravní cesty Josef Novobilský a další čtyři regionální manažeři z jižní Moravy. SŽDC zároveň zahájila nejrozsáhlejší kontrolu kolejí ve své správě. Celou síť bude prověřovat asi 400 lidí. Ministr rovněž uvedl, že je pro něj nepřijatelné, aby šéf drážní inspekce a někteří jeho podřízení šířili dílčí informace o vyšetřování nehod v médiích. Rovněž se mu podle jeho slov nelíbí mediální přestřelky mezi šéfem drážní inspekce Romanem Šigutem a pověřeným ředitelem SŽDC Pavlem Habartou. Pokud svůj způsob komunikace nezmění, chce z toho vyvodit personální důsledky. "Já se prostě nebudu dozvídat o stavu železnice z médií," dodal Šmerda.

Podle stínového ministra dopravy za ČSSD a hejtmana Plzeňského kraje Milana Chovance je kauza kolem odměňování Fejka jen špičkou ledovce v problémech a kontroverzních poměrech, které v Českých drahách panují. "Ani nadále totiž nemizí velmi závažná podezření, že v době zásadních rozpočtových škrtnutí a nedostatkem finančních prostředků na údržbu a modernizaci železniční sítě, pobírají někteří vrcholní manažeři nepřiměřené mzdy a dochází tak k nehoráznému plýtvání veřejných financí," dodal. Dozorčí rada ČD minulý týden schválila založení tříčlenného bezplatného výboru pro odměňování, který bude řešit systém odměňování členů představenstva a manažerů Českých drah.

21. 06. 2011 Reportéři ČT: Bourání starých nádraží je byznys za desítky milionů ročně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/127919-reporteri-ct-bourani-starych-nadrazi-je-byznys-za-desitky-milionu-rocne/>)

Bourání starých venkovských nádraží je v současné době celorepublikový trend, který jde v úhrnu do desítek milionů korun ročně. Nebyl by to ale český Kocourkov, aby na tom někdo nevydělával. Ačkoliv obce i soukromníci mají zájem málo využívané objekty koupit, přes rozhodnutí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) o demolici vlak nejede. Údajná provázanost státní železnice s místními firmami, které na takovýchto zakázkách vydělávají, se tak stala i předmětem zájmu Bezpečnostní informační služby. Řadě starých nádraží po celé republice zvoní hrana. Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC), která je jejich vlastníkem, prý nemá peníze na údržbu. Logicky

nejjednodušším řešením je pro úředníky demolice. Hrana už tak odzvonila i sto let starému nádraží ve východočeské Chvalči. To bylo podle mluvčího SŽDC Pavla Hally v dezolátním stavu.

Chvalečtí zastupitelé ale příkaz k demolici nechápu. "Dodnes jsem vlastně nepochopil, na základě čeho byl vydán demoliční výměr, protože nikdy tady nebyla nějaká páska vstup zakázán. Objekt byl do poslední chvíle používán," říká místostarosta Chvalče Michal Binek. Chvalečská radnice přitom posledních několik let bombardovala SŽDC dotazy, co s nádražím zamýšlí dělat. V jednom z dopisů bylo i napsáno, jestli by nebylo nějaké vhodnější řešení jako například nabídka k prodeji. Obec by si tak vzala nádraží do své správy a prováděla by údržbu. Odpověď ale nepřišla a místo toho přijela demoliční technika.

Halla ale tvrdí, že se SŽDC obecně prodejem rozhodně nebrání, ale v současné době nastavená přísná pravidla to prakticky neumožňují. SŽDC tak raději odhadlo předpokládané náklady na rekonstrukci nádraží na více jak dva miliony korun. Kdežto demolice vyšla na milion a tři sta tisíc korun a SŽDC tak realizovalo úsporu. Místostarosta Binek je ale jiného názoru. Kdyby SŽDC nádraží obci prodala, ušetřila by jak za demolici, tak za osazení nové prefabrikované čekárny. Navíc by získala peníze za prodej budovy, kde by obec zřídila hasičskou zbrojnicí a zachovala čekárnu.



Zadávání veřejných zakázek předmětem zprávy BIS

Úryvek ze zprávy BIS: "V prostředí stavebních společností soutěžitelé koordinují výši podávaných nabídek. Cílem je vytvořit zdání konkurenčního prostředí a zakrýt předem uzavřené dohody o vítězi tendru. Nejvýrazněji se tyto aktivity projeví u zakázek vypisovaných Správou železniční dopravní cesty, přičemž někteří zaměstnanci této instituce jednali nestandardně ve prospěch stavebních společností."

Aby to ale nebyl úplný Kocourkov, rozhoduje o osudech nádraží určených k demolici jejich vlastníci, SŽDC, za pomoci výběrového řízení, které je podle Hally standardním postupem. "Při zadávání výběrových řízení je zcela logické, že se přihlašují místní, regionální firmy. Je to v podstatě standardní postup obdobně velké společnosti v dalších regionech České republiky právě tím, že mají konkurenční výhodu v podobě toho, že jsou místní, tak dokážou nabídnout nejnižší cenu v rámci výběrového řízení," konstatuje Halla. "Ono je zřejmě daleko atraktivnější zadat veřejnou zakázku na velkou novou stavbu, než se s tím potrápit a postupně zrekonstruovat starou budovu, byť by to bylo levnější," míní bývalý předseda Dozorčí rady ČD Zdeněk Žák. Na to, že rozhodování SŽDC právě o těchto veřejných zakázkách ovlivňují zájmy stavebních firem, kterým jde o co nevyšší profit, upozorňuje i zpráva BIS z roku 2009. Zpráva za loňský rok ještě není k dispozici.

Obce a podnikatelé, kteří měli nebo mají o nádražní objekty zájem, čelí i další překážce. SŽDC totiž podle Hally není oprávněna rozhodnout, zda objekty odprodají. Vše je totiž složitým způsobem v rámci mezirezortní komise ministerstva dopravy a ministerstva financí schvalováno nakonec až na úrovni vlády. Následně nastupuje proces výběrového řízení, kde je určující cena. "Víte, já si na té české železnici v současnosti občas připadám jako v Kocourkově. Děláme přesný opak toho, co dělá cizina. My bychom si měly ty staré budovy chránit nejen proto, že je to součást našeho historického dědictví, ale hlavně proto, že ono je to překvapivě podstatně levnější, je to dramaticky levnější opravit starou budovu než postavit novou skleněnou, s odpuštěním, haluznu, která se nikomu nelíbí," dodává Zdeněk Žák.

21. 06. 2011 České dráhy vyberou bezpečnostní agenturu, bude střežit stanice, depa i vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10848/>)

České dráhy vypsaly veřejnou zakázku na zajištění ostrahy svých objektů, jako jsou vlaková depa, železniční stanice ale i vlaky osobní dopravy. Ve veřejné zakázce bude vybrán jeden partner, který zajistí komplexní bezpečnostní servis pro České dráhy v rámci celé České republiky. Předpokládaná hodnota kontraktu je 80 milionů korun ročně. Vybraná bezpečnostní agentura má zajistit ochranu majetku Českých drah, přispět k vyšší bezpečnosti ve stanicích a ve vlacích, a celkově pomoci zkvalitnit cestování ve vlacích. Působení bezpečnostní agentury nenahrazuje činnost Policie ČR, městských policí ani policejních doprovodů vlaků.

České dráhy chtějí sjednotit a zkvalitnit ostrahu svého majetku na území celé republiky. Proto se rozhodly vybrat jednoho partnera, který zajistí komplexní bezpečnostní servis a bude moci efektivně zasahovat na různých místech republiky. K činnosti bezpečnostní agentury uvedl podrobnosti ředitel odboru bezpečnosti Českých drah Ladislav Mikeš: „Bezpečnostní agentura bude mít za cíl střežit

vybrané uzavřené prostory v majetku Českých drah, jako jsou depa nebo odstavná nádraží, zajistí ostrahu veřejně přístupných míst, jako jsou odbavovací haly železničních stanic, bude zajišťovat doprovody vytípaných vlakových spojů a asistovat při kontrole jízdenek či odhalování cestujících bez jízdenek. Jejich úloha bude především preventivní a nebude nahrazovat činnost policie. „Při této činnosti se počítá s kombinací stacionárních i mobilních hlídek, které budou moci operativně zasahovat na různých místech. Ochranka bude mít na starosti také dohled nad pultem centrální ochrany u elektronicky zabezpečených objektů nebo nad kamerovými bezpečnostními systémy.

„Výběr bezpečnostní agentury se uskuteční otevřeným řízením a kritériem pro výběr bezpečnostní agentury bude nejnižší nabídnutá cena formou elektronické aukce,“ uvádí Filip Potůček, ředitel odboru centrálního nákupu a logistiky. Doplňuje, že kvalifikační podmínky pro uchazeče o tuto veřejnou zakázku jsou nastaveny maximálně široce, tak aby je podle očekávání Českých drah splnilo alespoň deset společností činných v daném segmentu trhu. Kontrakt bude uzavřen na dobu neurčitou s půlroční odpovědní dobou.

Vzájemné partnerství bezpečnostních agentur zajišťujících ochranu drážního majetku pro železniční podniky a policie, která zajišťuje ostrahu dráhy a vlaků jako státní orgán, je běžnou praxí ve většině zemí Evropské unie. Dochází tak k vzájemnému doplnění jejich činnosti a posílení bezpečnosti cestujících, zaměstnanců i drážního majetku. Například v sousedním Německu vedle sebe působí bezpečnostní služba DB a Státní ochrany hranic a železnic, jakási obdoba železniční policie. Podobná situace je i v Rakousku, kde se na ochraně majetku ÖBB podílí bezpečnostní služba i spolková policie.

21. 06. 2011 České dráhy vydaly mezinárodní dluhopisy za 300 milionů eur

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-vydaly-mezinarodni-dluhopisy-za-300-milionu-eur-664373>)

České dráhy vydaly své první mezinárodní dluhopisy, celkem za 300 milionů eur (asi 7,3 miliardy korun). Výnosy chtějí dráhy investovat mimo jiné do modernizace rychlíkových vagonů nebo nákupu nových regionálních vlaků a lokomotiv. Refinancovat z nich budou moct také některé stávající úvěry. Zhruba tři čtvrtiny objemu emise pětiletých dluhopisů Českých drah byly upsány investory z Německa, Česka a Rakouska. Zájem o úpis vysoce převýšil nabídku. „Úspěšné umístění eurových dluhopisů Českých drah - vůbec největší emise železniční společnosti ze střední a východní Evropy – je jasným důkazem toho, že investoři uznávají pozici společnosti jako jednoho z deseti nejdůležitějších železničních podniků v Evropské unii,“ uvedl Franz Hochstrasser, zástupce generálního ředitele Erste Group, která se jako jeden ze spolumanážerů na emisi podílela.

Vstup na mezinárodní kapitálové trhy Českým drahám umožnilo přidělení ratingu alespoň od jedné z renomovaných agentur. Vůbec poprvé v květnu společnost ohodnotila Moody's. Dala jí rating Baa1, který znamená střední míru rizika. „Bez ohledu na negativní sentiment na trhu způsobený problémy v Řecku byly České dráhy jednou ze dvou společností s investičním stupněm ratingu, které v tuto velice volatelnou dobu vstoupily na kapitálové trhy,“ dodal Hochstrasser.

Dráhy už mají jednu emisi – korunových dluhopisů – za sebou. Předloni je vydaly v hodnotě dvou miliard korun. Dostaly se přitom do sporu s ministerstvem financí, které vydání drážních cenných papírů nepodpořilo. Za rok 2009 skončilo hospodaření drah celkově v miliardovém minusu. Loni se České dráhy poprvé od oddělení nákladní dopravy před třemi lety přehouply do zisku. Vydělaly devět milionů korun a dosáhly provozního zisku 1,6 miliardy korun. Letos chtějí dráhy zvýšit zisk na 300 milionů korun, provozní výsledek by se měl vyšplhat na necelé tři miliardy.

21. 06. 2011 Historie a současnost železnice na Vysočině, zvláštní vlaky na Havlíčkovobrodsku (24., 25. 6. 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10849/>)

České dráhy ve spolupráci s krajem Vysočina uspořádají ve dnech 24. a 25. června v Havlíčkově Brodě dvoudenní ukázkou historických, současných i nejnovějších vozů, lokomotiv a kolejové techniky spolu s bohatým doprovodným programem. K vidění bude motorový vůz Regio-Shuttle RS1, třísystémová lokomotiva řady 380, modernizovaná lokomotiva 750.7 „Brejlovec“, parní krasavice řady 475 „Šlechtična“ nebo drezína Tatra z roku 1947. Nejmenší mohou navštívit Vláček Hráček či kinovůz. Výstava bude přístupná po oba dny od 10 do 16 hodin. Každý, kdo vyrazí na výstavu, může využít nabídku Českých drah a cestovat s jízdenkou VLAK+.

Doprovodný program ke dvoudenní výstavě železničních vozidel

V průběhu výstavy bude připraven bohatý doprovodný program. Milovníci železnice mohou navštívit po oba dva dny výstavu modelové železnice v zasedací místnosti Depa kolejových vozidel v Havlíčkově Brodě. Ke zhlédnutí bude také zahradní parní železnice nebo výstava historických dokumentů a jízdenek. V pátek vystoupí u havlíčkobrodské výpravní budovy dětský dechový orchestr a mažoretky. Děti si užijí skákací hrad.

V pátek 24. června bude od 14:00 do 18:30 probíhat akce u příležitosti otevření autobusového terminálu před nádražím Českých drah v Chotěboři. Připraveny jsou projížďky historickým motorovým vozem řady 851 „Krokodýl“ po vlečce bývalého vojenského útvaru Bílek. Po městě bude jezdit historický autobus Š 706 RTO, vystoupí Dechový orchestr mladých při ZUŠ Chotěboř a mažoretky Slovanka z České Lípy. V 16:15 přijede protokolární motorový vlak s hosty a proběhne slavnostní otevření terminálu. V 16:45 vyjede souprava protokolárního vlaku na vyjížďku do Žďírce nad Doubravou.

V sobotu 25. června může každý vyrazit parním vlakem na leteckou show. Historické vlaky budou taženy parní lokomotivou řady 475.1 „Šlechtična“ na trati Havlíčkův Brod – Chotěboř – Ždírec nad Doubravou. Parní vlak tak lze využít k cestě na leteckou show na letišti v Dobkově. Z chotěbořského nádraží na letiště a zpět je zajištěna kyvadlová autobusová doprava, která navazuje na všechny parní i pravidelné vlaky.

Neděle 26. června bude ve znamení velké okružní parní jízdy Vysočinou. Vlak vyjede ráno z Havlíčkova Brodu v 9:30 a pojedje přes Jihlavu, Okříšky, Studenec, Budišov u Třebíče, Ostrov nad Oslavou, Žďár nad Sázavou, Přibyslav a Pohled zpět do Havlíčkova Brodu.

Na výstavu železnice na Vysočině za polovinu

České dráhy nabídnou všem návštěvníkům dvoudenní výstavu v Havlíčkově Brodě slevu VLAK+. Ze všech železničních stanic, kde staví vlaky ČD, si mohou cestující koupit zpáteční jízdenku do železniční stanice Havlíčkův Brod za cenu jednosměrné jízdenky. Jedinou podmínkou je, aby si jízdenku ve dvou označených informačních stáncích ČD v areálu výstavy nechali potvrdit razítkem. Sleva platí ve 2. vozové třídě a cestující s ní ušetří polovinu jízdného (obyčejného nebo zvláštního). První den platnosti zpáteční jízdenky musí být 23., 24. nebo 25. června 2011. Razítko musí být při zpáteční cestě na přední straně jízdenky. Předprodej jízdenek bude zahájen v sobotu 18. června 2011.

21. 06. 2011 SŽDC přiznala odpovědnost za nehodu u Vyškova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/128000-szdc-priznala-odpovednost-za-nehodu-u-vyskova/>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), které patří většina kolejí v Česku, přiznala, že v místě trati Brno – Přerov, kde před dvěma týdny vykolejil nákladní vlak, nebyly koleje v pořádku. Přiznal to ředitel odboru šetření mimořádných událostí SŽDC Jiří Stránský. Ze svých funkcí v železniční správě současně odešlo pět manažerů, kteří podle ředitele organizace Pavla Habarty zanedbali údržbu trati, ačkoli o problematickém místě věděli několik dnů před nehodou.

U Vyškova vykolejil v neděli 5. června nákladní vlak. V 90kilometrové rychlosti vykolejilo 13 z 25 prázdných vozů dopravce ČD Cargo. Že na místě vlaky vybočují, upozornili strojvedoucí už dva dny před nehodou, SŽDC ale s opravou nespěchala. "Připouštíme, že s největší pravděpodobností hlavním problémem zjištěným u této mimořádné události je technický stav železničního svršku," přiznal Jiří Stránský, který v SŽDC – nejenom majiteli a správci, ale také provozovateli dráhy – dohlíží na vyšetřování nehod.

Pavel Habarta, který je pověřen řízením SŽDC od loňské rezignace tehdejšího generálního ředitele, považuje nehodu u Vyškova za příklad nehody, kdy řada lidí zanedbala svoji práci. O místo proto přišlo pět zaměstnanců státní organizace – náměstek generálního ředitele SŽDC zodpovědný za úsek provozuschopnosti dráhy Josef Novobilský. Odvolán nebo postaven mimo službu byl kvůli nehodě rovněž provozní náměstek v Brně, přednosta správy tratí v Brně, traťmistr a vrchní mistr. "Dochází k zaměňování železničářské cti s loajalitou, která připouští, že se o některých problémech ví, nicméně se o nich nemluví; která připouští, že se mnozí léta jenom dívají na problémy, které tady jsou, ale neřeší je," komentoval zanedbání údržby ředitel Habarta.

Kvůli nehodě u Vyškova se prostřednictvím médií střetli zástupci SŽDC s Drážní inspekcí, jejíž inspektoři už záhy po nehodě upozornili na špatný stav celé trati. "Na železničním svršku byly odhaleny nedostatky, SŽDC o problémech věděla již od pátku," zopakoval dnes mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. SŽDC v těchto dnech provádí velkou kontrolu železničních tratí v celé

republiky. Podle Jiřího Stránského kontroluje 400 zaměstnanců stav šroubů přidržujících koleje k pražcům. První výsledky šetření nehody u Vyškova totiž naznačily, že hlavním problémem bylo právě uvolnění šroubů. Ty jsou přítomny pouzity přibližně na 2 700 kilometrech tratí.

22. 06. 2011 Havířovské nádraží půjde k zemi

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/128046-havirovske-nadrazi-pujde-k-zemi/>)

Zastupitelé Havířova rozhodli o tom, že se zbourá odbavovací hala havířovského nádraží. Stavba nové haly je podle Českých drah (ČD) ekonomicky nejvýhodnější řešení. Většinu nákladů by měly pokrýt peníze z evropských fondů. Práce na nádražní hale začnou do dvou let. V roce 2014 by už cestující měli mít k dispozici nový dopravní terminál. Havířovská nádražní hala patřila na konci 60. let k nejmodernějším na Moravě i ve Slezsku. Se svými skleněnými mozaikami a všudypřítomnými geometrickými prvky byla nadčasovým dílem, postaveným v tzv. bruselském stylu. Nyní chátrá. "Jako nejlevnější řešení – stavebně, údržbově, co do estetického hlediska i co se týče propojení s centrem, vychází nejlépe varianta zbourat současnou budovu a postavit novou," uvedl Gabriel Jursa z ČD. Zastupitelé ale v rozhodnutí nejsou jednotní. V hlasování sice vyhrálo zbourání haly, někteří zastupitelé s tím ale nesouhlasí. "Vím, že budova svou hodnotu má, tak mě strašně mrzí, že jsme si odhlasovali, že si ji zbouráme," řekla zastupitelka za Věci veřejné Karin Macková.



Bruselský styl na Ostravsku reprezentuje i další nádraží – v Ostravě-Vítkovicích. I to je ve špatném stavu. Kvůli tomu je ministerstvo kultury odmítlo zařadit na seznam chráněných památek, a tak chátrá dál. "V bruselském stylu se nádraží vyskytují v rámci celé republiky opravdu velice vzácně, takže to jsou pro tento region naprosto zásadní stavby," myslí si památkář Tomáš Nitra. Zatímco osud vítkovického nádraží je neznámou, v Havířově už mají jasno. Chtějí na místě stržené budovy postavit moderní dopravní terminál. Soustředit by měl vlakovou i autobusovou dopravu. Na projekt, který si vyžádá investici odhadem kolem 160 milionů korun, by město mělo přispět deseti miliony, zbytek půjde z evropských fondů.

22. 06. 2011 Přesun železničářů se odkládá o dva měsíce

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Presun+zeleznicar+se+odklada+o+dva+mesice.htm)

Vláda ve středu schválila návrh ministra dopravy Radka Šmerdy na odklad restrukturalizace Českých drah. Plánovaný přesun tisíců železničářů do státní společnosti Správa železniční dopravní cesty se odkládá o dva měsíce na 1. září. Podle ministerstva dopravy je posun termínu nutný k vypořádání sociálních aspektů převodu zaměstnanců tak, aby v SŽDC nevznikly dvě kategorie zaměstnanců. S posunem termínu souhlasí i železniční odboráři. Přesun se týká zhruba 9500 výpravčích, signalistů, hláskářů, hradlářů nebo závorářů a má jím být završen proces transformace české železnice. Počet zaměstnanců SŽDC, která v tuzemsku spravuje vlakové tratě, se po začlenění lidí od Českých drah zhruba zdvojnásobí. Dráhy nyní zaměstnávají přibližně 27 tisíc lidí.

22. 06. 2011 Zastávka, kde vyhodili Járu Cimrmana z vlaku, získala zvláštní cenu (Kaproun)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/zastavka-kde-vyhodili-jaru-cimrmana-z-vlak-u-ziskala-zvlastni-cenu-1c8-budejovice-zpravy.aspx?c=A110622_132049_budejovice-zpravy_pp)

Vlaková zastávka Kaproun u Kunžaku na Jindřichohradecku získala zvláštní cenu v soutěži o Nejkrásnější nádraží České republiky 2011. Porota ocenila vtip a eleganci stanice, kterou si oblíbili zejména cimrmanologové. Přesně před 111 lety tu totiž z vlaku vyhodili všeměla Járu Cimrmana, který cestoval bez jízdenky. Na první pohled to je obyčejná zastávka zapadlá v lesích České Kanady, kde staví jindřichohradecká úzkokolejka. Ve skutečnosti však platí za legendární místo nejen pro příznivce Járy Cimrmana. "V jakoukoli roční dobu na ní někoho najdete, dostala se do soutěží i průvodců," uvedl ředitel Jindřichohradeckých místních drah Jan Šatava.

Historie stanice sahá do roku 1930, největšího věhlasu se dočkala v roce 2000. Tehdy na ní zastavili členové Divadla Jára Cimrmana a odhalili pamětní desku. O rok později na stanici přibyl i betonový odlitek Cimrmanova těla od sochaře Krtílka. "Od té doby na zastávce přibývají i další artefakty od veřejnosti, mystifikace pokračuje," řekl Šatava. Malebná stanice na trase mezi Hradcem a Novou Bystřicí může podle Šatavy sloužit jako výchozí bod k výletům na Landštejn nebo na kopec Vysoký kámen. Jízdní řád úzkokolejky je na www.jhmd.cz.

23. 06. 2011 Soukromé firmy se kvůli možnému holdingu na železnici obrátí k EK

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/soukrome-firmy-se-kvuli-moznemu-holdingu-na-zeleznici-obrati-k-ek/655102>)

Soukromí dopravci kritizují zvažované propojení Českých drah a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v holdingu a chtějí se kvůli němu obrátit na Evropskou komisi. Tvrdí, že by tak byli znevýhodněni proti státním Českým drahám. Nelíbí se jim také odložení převodu zaměstnanců řízení provozu z Českých drah pod SŽDC a žádají zvýšení samostatnosti správy kolejí na Českých drahách. Na dnešní tiskové konferenci to uvedli představitelé Sdružení železničních společností (SŽS).

Zástupci ministerstva dopravy nedávno uvedli, že v teoretické rovině se uvažuje o vzniku železničního holdingu, ve kterém by se České dráhy se SŽDC znovu propojily. Vláda firmy oddělila v lednu 2003 kvůli snížení nákladů a zvýšení výkonů a tržeb. Je nepřijatelné, aby jeden z dopravců řídil provoz ostatních dopravců, zhodnotil návrh ministerstva ředitel společnosti RegioJet Jiří Schmidt. "Nikdo nám zatím nevysvětlil, jaké jsou výhody holdingu," řekl Schmidt. RegioJet plánuje od září provozovat dálkové železniční spojení mezi Prahou a Ostravou. Podle Schmidta je model propojování majoritního dopravce a správce dopravní cesty přežitý, Evropská unie ho nedoporučuje a v případě holdingu přímo zakazuje.

SŽS tvrdí, že český železniční trh je jedním z nejzaostalejších v Evropě. Cílem Evropské unie je prý přitom co možná nejotevřenější trh bez překážek a regulí. Proti tomuto trendu však vystupuje ministerstvo dopravy se svými návrhy, uvedli soukromí dopravci. Evropské komisi proto hodlají zaslat dotaz, zda je postup České republiky správný a zda je záměr vytvoření holdingu v souladu s evropskou legislativou. Odklad převodu zhruba 9 500 zaměstnanců jako jsou výpravčí a signalisté z Českých drah do SŽDC o dva měsíce na 1. září schválila ve středu vláda. Důvodem byly nedojednané sociální podmínky a služební benefity, které by SŽDC svým novým zaměstnancům měla poskytovat. Provozovatelé soukromých železnic se ale obávají toho, že odklad je jen důkazem, že k oddělení řízení provozu od Českých drah není dostatečná politická vůle.

Sdružení železničních společností sdružuje menší dopravní společnosti na železnici, jako jsou například Jindřichohradecké místní dráhy, Veolia Transport a RegioJet. Majoritní dopravce České dráhy členem sdružení není.

23. 06. 2011 Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb získala prestižní ocenění „Dopravní stavba roku 2010“

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

Investorem stavby „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb“, která je součástí souboru 9 samostatných staveb západní části III. tranzitního železničního koridoru, je státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa Plzeň. Optimalizovaný téměř 40 kilometrů dlouhý úsek zasahuje do dvou krajů, začíná v Plzeňském kraji a za železniční stanicí Chodová Planá pokračuje územím Karlovarského kraje. Do stanice Lipová u Chebu je trať jednokolejná, mezistaniční úsek dále do Chebu je dvoukolejný. V úseku je 6 železničních stanic (Chodová Planá, Mariánské Lázně, Valy u Mariánských Lázní, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov, Lipová u Chebu), a 2 zastávky (Stebnice, Všeboř). V rámci stavby vznikla nová zastávka Salajna. Ve všech stanicích a zastávkách vyrostla nová nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější nástup a výstup a upraveny jsou také ostatní prostory pro cestující veřejnost.

Hlavní náplň stavby:

„Hlavní náplň stavby byly především úpravy zemního tělesa a kolejové úpravy včetně směrových posunů za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti železničního provozu, oproti původním traťovým rychlostem v rozmezí 70 – 100 vzrostla v daném úseku traťová rychlost pro klasické soupravy až na 120 a pro soupravy s naklápačím technikou až na 150 kilometrů za hodinu. Rozsáhlé úpravy

a rekonstrukce byly provedeny na mostních objektech, vybavením nejmodernějším zabezpečovacím zařízením byla zvýšena bezpečnost silničního provozu na 12 železničních přejezdech.“

Podél celé trati jsou položeny nové kabely, které propojily systém zabezpečení jízd vlaků a řízení provozu. Provoz na trati z Plzně do Chebu je dálkově ovládán z Plzně, výhledově bude řízen z Prahy. Výstavba sdělovacího zařízení zahrnovala mimo jiné instalaci elektrické požární signalizace v jednotlivých stanicích, elektrickou zabezpečovací signalizaci, kamerový systém, rozhlasové zařízení apod. Součástí stavby byla také realizace protihlukových opatření, konkrétně instalace 9,5 kilometru protihlukových stěn chránících obyvatele před nadlimitním hlukem z železničního provozu. Stavba nezahrnovala železniční stanice Planá u Mariánských Lázní a Cheb, které byly upraveny v rámci předchozích samostatných akcí.

V železniční stanici Mariánské Lázně vzhledem k významu tohoto lázeňského města proběhly poměrně rozsáhlé úpravy. Bylo rekonstruováno ostrovní nástupiště a nástupiště u výpravní budovy. Zastřešení nástupišť a podchodu v žst. M. Lázně a Rekonstrukce výpravní budovy získaly Cenu svazu dopravy v roce 2009. Přístup na nástupiště umožňuje rekonstruovaný podchod, který je zároveň vybaven dvěma novými výtahy. Na výjezdu ve směru na Cheb byla vybudována nová technologická budova. Pozornost ještě zaslouží rekonstrukce železničního mostu o rozpětí 36 metrů přes Jesenickou přehradu. Volná výška pod mostem se výměnou nosné konstrukce zvětšila na 4,7 metru nad maximální hladinou a přehrada tak neztratila parametry pro pořádání mezinárodních závodů plachetnic.

Projektovou dokumentaci zpracovala společnost SUDOP Praha, a.s., zhotovitelem se na základě výběrového řízení stalo „Sdružení Planá SSV“, sestávající se ze třech stavebních firem: EUROVIA CS a.s., Skanska DS, a.s., a Viamont DSP, a.s.

Stavba je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU. Míra spolufinancování EU může maximálně dosahovat 73,08% ze způsobilých nákladů stavby. V maximální míře může tedy příspěvek činit 2 858 355 874 Kč ze způsobilých nákladů. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

23. 06. 2011 ČD prohrály soud o odstupné bývalého personálního náměstka

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-prohraly-soud-o-odstupne-byvaleho-personalniho-namestka/655366>)

České dráhy prohrály u soudu spor s bývalým náměstkem pro personální záležitosti Milanem Ruttnerem o vyplacení desetimilionového odstupného. Ruttner měl odchodné zaručeno smlouvou, kterou podepsal současný generální ředitel ČD Petr Žaluda. Verdikt soudu není pravomocný, dráhy se odvolaly, uvedla dnes televize Nova. České dráhy ve sporu argumentují tím, že odchodné je v rozporu s dobrými mravy, neboť náměstek odešel ze své pozice dobrovolně. Ruttner na svůj post rezignoval v květnu 2009 a u Českých drah působil téměř na den přesně rok. Podle mluvčího ČD Petra Šťáhlavského Žaluda, který smlouvu podepsal, převzal staré smlouvy po bývalém managementu. Když zjistil, co v nich je, začal je měnit, ale až poté, co je některým lidem podepsal. "Teprve stávající management zásadním způsobem omezil některé manažerské výhody," řekl mluvčí.

Odměňování v Českých drahách se dostalo do centra pozornosti poté, co vyšlo najevo, že Petr Fejk měl ve funkci ombudsmana drah plat čtvrt milionu korun měsíčně a má nárok na tzv. "zlatý padák" ve výši dvou milionů korun. Dráhy tvrdí, že už všechny smlouvy předělaly. Zkontrolovat to po nich chce ještě ministerstvo dopravy. Dozorčí rada ČD minulý týden schválila založení tříčlenného bezplatného výboru pro odměňování, který bude řešit systém odměňování členů představenstva a manažerů Českých drah.

24. 06. 2011 V Bavorsku stávka strojvedoucích, doprava do ČR omezena

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-bavorsku-stavka-strojvedoucich-doprava-do-cr-omezena/655449>)

V Bavorsku byla bez předchozího upozornění vyhlášena stávka strojvedoucích u společnosti Vogtlandbahn. S okamžitou platností je přerušena dálková doprava mezi Českem a Bavorskem na území Německa. ČTK to dnes sdělil tiskový mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Vlaky Praha – Mnichov a Praha – Norimberk ukončí jízdu v Domažlicích. Strojvedoucí státní firmy Deutsche Bahn (DB) nestávkují a jejich vlaky jezdí dle plánovaných jízdních řádů, dodal Šťáhlavský. V přeshraničním úseku je zajištěna doprava regionálními vlaky Českých drah do Furth im Wald. "Omezení očekáváme také na regionálních spojích na Chebsku. Do Bavorska je možné využít spoje Expressbus z Prahy

do Norimberku operované DB, nebo regionální spoje na území Bavorska operované DB," uvedl Šťáhlavský.

26. 06. 2011 Nádraží ve Žďáru a Novém Městě zkrásní. Díky šampionátu v biatlonu

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/nadrazi-ve-zdaru-a-novem-meste-zkrasni-diky-sampionatu-v-biatlonu-p96/jihlava-zpravy.aspx?c=A110621_1606811_jihlava-zpravy_bor)

Vlaková nádraží ve Žďáru nad Sázavou a v Novém Městě na Moravě se ještě letos výrazně změní. To aby příští rok nedělala ostudu, až pojedou diváci na světový šampionát v biatlonu. Kompletní rekonstrukce žďárského vlakového nádraží začala už letos v únoru. Dnes má budova nová okna, opravenou nadpodlažní část zázemí a začalo se s výměnou střechy. "Vypadá to, že se práce stihnou ještě letos," sdělila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Zásadní část oprav by podle ní měla být hotová už v říjnu. "Jedná se o restauraci, čekárnu a halu, kde se má měnit elektroinstalace, topení i fasáda a v hale vznikne komerční prostor a takzvané ČD centrum. Tam budou pokladny včetně té mezinárodní a budou tam i místa k sezení," sdělila Šubová. Pro rychlejší odbavení podle ní bude ještě jedna pokladna i mimo ČD centrum. Z haly zmizí původní čekárna a místo ní vznikne na levé straně nová.

Pohodlnější přístup k vlakům

Kromě Českých drah by se do prací na nádraží měla pustit také Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta chce zmodernizovat podchody pod tratí a vybudovat bezbariérový přístup k vlakům. "Pokud to vyjde, zrekonstruuje se starý podchod, postaví se výtahy k peronům a opraví se také osvětlení a rozvody kabelů," přiblížil mluvčí SŽDC Tomáš Drvota. Práce, které podle něj nijak zásadně neomezí provoz nádraží, by měly začít v listopadu a hotovo má být do příštího května.

Opravy asi 45 let starého žďárského vlakového nádraží přijdou přibližně na 44 milionů, z toho pět milionů investuje radnice. "Nádražní hala by přitom měla sloužit i těm, kdo cestují autobusem. Pro ně se uvnitř zbudují také informační panely. Snažíme se spolu s dopravcem ZDAR získat dotaci," uvedl místostarosta Žďáru Jaromír Brychta. Podle něj by se do haly mělo přestěhovat také pracoviště informací, které dnes sídlí v nevzhledné stavební buňce u autobusového nádraží. Stanoviště autobusů budou navíc do konce roku kompletně zastřešena.

Nové Město: autobusový terminál

Novotou by mělo letos zářit i malé vlakové nádraží v Novém Městě. "Je to investice Českých drah za 5,7 milionu. Práce začaly a rekonstrukce má skončit letos v listopadu," sdělila Šubová. Změnit se má interiér haly, zejména dispozičně. Nové ale budou také odpady, rozvody, fasáda i střecha. Změnit by se mělo také veřejné WC, které už nebudou provozovat dráhy, ale město. U vlakového nádraží totiž novoměstští radní chtějí zbudovat autobusový terminál se zázemím. "Žádáme o dotaci z EU. Pokud vyjde, začne stavba dopravního terminálu v příštím roce. Chceme, aby cestující mohli suchou nohou přestupovat z vlaku na autobus a opačně," řekl starosta Nového Města Michal Šmarda. Dodal, že projekt zahrnuje i vytvoření parkovacích míst a úpravu povrchu komunikací. Vybudování dopravního terminálu přijde asi na 20 milionů korun, dotace má být minimálně 80 procent.

26. 06. 2011 Krajinu protkala pára lokomotivy, na úzkokolejce začala sezona (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/krajinu-protkala-para-lokomotivy-na-uzkokolejce-zacala-sezona-p7x/ostrava-zpravy.aspx?c=A110625_1609846_ostrava-zpravy_jog)

Sedmá sezóna výletních vláček unikátní unikátní úzkorozchodné trati z Třemešné do Osoblahy na Bruntálsku v sobotu začala. Provozovatelé vlaků i letos lákají na novinky, třeba na modernější vagony. Soupravy na osoblažské úzkokolejce nepotáhne jedna, ale hned dvě vzácné parní lokomotivy. "Obě příznivci trati dobře znají už z předchozích let. Jedná se o lokomotivu U46.002 zvanou Rešica a modrou škodovku U57.001," říká Jaromír Foltýn ze Slezských zemských drah, které výletní vlaky na úzkokolejce provozují už sedm let.

Každým rokem pro cestující připravují novinky. Letos třeba vagon vybavený sklápěcími rampami, díky nimž se do vozu dostanou i vozíčkáři. "Díky evropským dotacím jsme také mohli některé z vagonů modernizovat. Potřebovaly to už jako sůl," podotýká Jaromír Foltýn a upřesňuje celkový počet vagonů v soupravě: šest. Tři jsou výletní, jeden je generátorový a slouží například pro napájení vlaku proudem, v dalším se lidé mohou za jízdy občerstvit a poslední – šestý – je speciálně upravený pro cyklisty.

Kdy se svezete

V soupravě tažené historickou lokomotivou se můžete od 25. června do konce srpna svézt vždy o víkendech a o svátcích. Vlaku vyjíždí z Třemešné v 10.45, v Osoblaze je ve 12.35. Zpátky vyráží ve 14.45 a v Třemešné je v 16.43. Jízdní řád najdete na webu www.osoblazsko.com.

27. 06. 2011 Čína testuje nový rychlovlak mezi Pekingem a Šanghaji

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cina-testuje-novy-rychlovlak-mezi-pekingskem-a-sanghaji/656545>)

Čína otestovala nový rychlovlak, který bude na trase mezi Pekingem a Šanghaji jezdit rychlostí až 350 kilometrů v hodině. V Číně je to už několikátý vlak z kategorie superrychlých souprav a tamní inženýři jej chtějí uvést do provozu k 90. výročí založení Komunistické strany Číny. Přestože jde o prestižní projekt, kritici poukazují na to, že je příliš nákladný.

Vlaku při testovací jízdě vezl několik vládních představitelů, manažerů firem, které se podílely na výstavbě trati, a novinářů. Cesta trvala zhruba pět hodin a vlak při ní urazil asi 1 318 kilometrů. Obyčejný vlak by na takovou vzdálenost potřeboval ještě jednou tolik času. "Je to chloubou Číny i čínského lidu," řekl před jízdou hlavní inženýr ministerstva železnic Che Chua-wu. "Výstavba této vysoce kvalitní vysokorychlostní železnice světového věhlasu trvala 39 měsíců. Je to dar k 90. výročí strany," řekl.

Čína v současné době buduje tisíce kilometrů vysokorychlostních tratí, které pospojují i ty nejodlehlejších oblasti. Vláda očekává, že do roku 2015 se stihne vybudovat síť v celkové délce 45.000 kilometrů. Země dává budování podobných tras najevo hlavně technologický pokrok. Nový rychlovlak v modrobílých barvách se jmenuje Harmony, podle agentury Reuters je pojmenován po "harmonické společnosti" čínského prezidenta Chu Ťin-tchaa.

27. 06. 2011 Železničáři zabránili srážce vlaku s televizí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-zabranili-srazce-vlaku-s-televizi-672761>)

Titulek navozuje dojem, že jde o žert, ale s nezvyklou formou vandalismu se v neděli večer setkali technici Správy železniční dopravní cesty. Nad elektrifikovanou trať u Karlových Varů někdo pověsil televizor, využil přitom trakčního vedení. Správci železnice nástrahu objevili při kontrole, ke srážce vlaku s přijímačem tak nedošlo. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty jde o dosud nevídaný případ. „Pokud mluvíme o vandalismu, tak se běžně setkáváme s ničením nemovitého majetku, inventáře a zabezpečení dráhy. Tohle tady nikdo nepamatuje,“ uvedl Halla. Případ vyšetřuje policie. „Ohrozilo to bezpečnost dopravy, podle našeho názoru to hraničí se sabotáží,“ doplnil Halla.

**27. 06. 2011 Protest proti tunelu pro TGV vyústil v bitku s policií (Lyon – Torino)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/protest-proti-tunelu-pro-tgv-vyustil-v-bitku-s-policii-673047>)

Bitka, vyvolaná odpůrci výstavby tunelu budoucí trasy vysokorychlostní železnice TGV z francouzského Lyonu do Turína, má za následek na tři desítky zraněných. Demonstranti se nad rádem snažili zabránit otevření stavby v severoitalské oblasti Val di Susa. Policie rozháněla protestující slzným plynem a bagry ničila barikády, které vztyčili na silnicích vedoucích ke staveništi. „Demonstrantům nemůžeme v žádném případě ustoupit,“ prohlásil italský ministr dopravy Altero Matteoli. Výstavba, která počítá s ražbou tunelu v Chiomonte zhruba 60 kilometrů západně od Turína, musí začít do konce června, jinak propadnou dotace Evropské unie. „Pokud nezačne, můžeme se rozloučit nejen se stamilionovými dotacemi z unie, ale také se spojením s Evropou, a tudíž se můžeme rozloučit s budoucností,“ řekl včera ministr vnitra Roberto Maroni. V neděli večer pochodovalo proti stavbě tunelu ve Val di Susa na dva tisíce lidí.

Francie a Itálie podepsaly v roce 2001 dohodu o vybudování linky TGV z Lyonu do Turína. Jde o strategické spojení pro evropskou železniční síť. Cestu z Paříže do Milána by mělo zkrátit

ze současných sedmi hodin na čtyři. Alpský tunel má být dlouhý 58 kilometrů, z čehož 12 kilometrů leží na italském území. Ústít má v údolí Val di Susa, jehož plánované narušení místní občané odmítají. Přímá ražba tunelu má začít v roce 2013, zprovoznění se plánuje na rok 2023.

28. 06. 2011 Škoda kazí drahám nákup nových vlaků, rozhodne antimonopolní úřad (railjet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-kazi-draham-nakup-novych-vlaku-rozhodne-antimonopolni-urad-p9z/-eko-doprava.aspx?c=A110628_154220_ekonomika_fih)

Českým drahám se velmi rychle vzdaluje šance na to, že nakoupí za zhruba pět miliard 16 luxusních jednotek Railjet od společnosti Siemens z opce rakouských státních železnic. Na poslední chvíli se proti tomuto nákupu postavila Škoda Transportation, která dosud získala v tuzemsku nejvíce drážních zakázek. U Českých drah podala námitku proti jejich plánu koupit vlaky bez výběrového řízení od Siemensu. Jde o první krok a hru o čas: poté, co dráhy námitky odmítnou, Škoda se po deseti dnech může obrátit na antimonopolní úřad a ten má dalších patnáct dní na rozhodnutí. "Mohu potvrdit, že námitku jsme podali, více to komentovat nebudeme," řekla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

Dráhy přitom tlačí čas: smlouvu na nákup musí podepsat do konce června, jinak opce vyprší. Teď je velmi reálné, že o kontrakt přijdou. Kdyby kupovaly vlaky samostatně, dostanou se na podstatně vyšší cenu. Na lepší cenu se dostaly tím, že jim rakouské dráhy nabídly možnost využití jejich opce z podstatně většího kontraktu. "Máme tři různé posudky z vysokých škol, že ta cena je skutečně výhodná," dodal Žaluda. O investici pochvalně mluví mimo záznam i zástupci konkurenčních dopravců. Antimonopolní úřad má teď patnáct dnů na to, aby o námitce rozhodl. Dráhy se budou snažit ještě se Siemensem domluvit na odkladu.

Škoda podle informací MF DNES argumentuje například tím, že nákup vozů na rychlost až 230 kilometrů v hodině je pro dráhy zbytečný. V Česku je totiž maximální rychlost na kolejích 160 kilometrů v hodině. Dráhy ale chtějí vozy nasadit na spoje do Německa a Rakouska, kde jsou rychlosti vyšší a tamější dopravci požadují vyšší kvalitu vagónů, než dráhy mohou nabídnout. O velkém lobby Škody Transportation proti nákupu nových vlaků psala MF DNES už před měsícem, tehdy mluvčí firmy tlak nevyvrátila ani nepotvrdila.

28. 06. 2011 České dráhy vydaly mezinárodní dluhopisy za 300 milionů EUR

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10929/>)

Po tříleté přípravě se České dráhy zařazují mezi hrstku domácích firem, které úspěšně emitovaly mezinárodní dluhopisy. Eurobondy vydané dne 24. 6. 2011 jsou pětileté a nesou roční kupón ve výši 4,5%. Mezi desítkami investorů, kteří si dluhopisy koupili, jsou především mezinárodní investiční fondy a banky. Z geografického hlediska 33 % investorů pochází z Německa, 24 % z České republiky, 16 % z Rakouska, 11 % z Velké Británie, 7 % ze Skandinávie, 4 % ze Švýcarska a ostatní představují 5 %. Peníze jsou určeny na modernizaci vozidlového parku. Uvedení připravované emise dluhopisů na trh předcházela šňůra investorských prezentací v Praze, Londýně, Paříži, Mnichově, ve Vídni a Frankfurtu. Společnými vedoucími manažery emise byly banky Barclays Capital, Erste Group a Société Générale.

29. 06. 2011 SŽDC: Nejvíce uvolněných šroubů je na jihomoravských tratích

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-nejvice-uvolnenych-sroubu-je-na-jihomoravskych-tratich/657537>)

Nejvíce uvolněných šroubů, které připevňují kolejnice k pražcům, je podle mimořádné kontroly na železničních tratích v regionu jižní Moravy. Kvůli těmto závadám, jejichž odstranění přijde na více než 150 milionů korun, byla při vyšších teplotách vzduchu nařízena pomalá jízda vlaků na několika desítkách úseků celostátních i regionálních tratí. Novinářům to dnes řekl pověřený ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Habarta, podle kterého většina závad bude odstraněna do začátku září.

Mimořádnou prověrku železničních tratí, která byla zaměřena zejména na stav šroubů přidržujících koleje k pražcům, vedení SŽDC zahájilo poté, co na začátku května na Vyškovsku zřejmě kvůli uvolněným šroubům a jejich nedostatečné kontrole vykolejil nákladní vlak. Při mimořádné kontrole,

do které se zapojilo více než 400 pracovníků, byly prověřeny všechny tuzemské železniční tratě. Speciální pozornost byla věnována přibližně 2700 kilometrům tuzemských železničních tratí, na kterých jsou použity šrouby. "Kontrola ukázala, že nejhorší situace na celostátních tratích je v oblasti jižní Moravy. Na trati z Lanžhotu na státní hranici byly zjištěny uvolněné šrouby na 50 až 70 procentech upevňovadel," stojí ve zprávě SŽDC. Na trati z Brna do Přerova se podíl uvolněných šroubů v jednotlivých úsecích pohybuje od 15 do 65 procent. Uvolněná upevňovadla byla při kontrole zjištěna také například na trati z České Třebové do Bohumína, z Uherského Brodu do Újezdce či z Ústí nad Labem do Chomutova. Podle Habarty údržba těchto tratí dlouhá léta zřejmě nebyla prováděna odpovídajícím způsobem. "Výsledek se dostavil v těchto dnech," podotkl.

Při teplotách vyšších než 30 stupňů Celsia byly kvůli zjištěným závadám zavedeny pomalé jízdy na 31 úsecích celostátních tratí a na dalších 32 úsecích byl zaveden zvýšený dohled. Pomalé jízdy platí také na 19 úsecích regionálních tratí a na 20 úsecích je situace monitorována. Na dvou úsecích regionálních tratí byly zavedeny pomalé jízdy bez teplotního omezení. Například v úterý byly pomalé jízdy zavedeny na 170 kilometrech celostátních i regionálních tratích. Pomalé jízdy se v některých úsecích tratí při vyšších teplotách podle SŽDC z preventivních důvodů zavádějí pravidelně každý rok.

Provoz na železnici je podle ředitele odboru provozuschopnosti SŽDC Ivana Jágra díky zavedení pomalých jízd v problematických úsecích bezpečný, na některých tratích ale mohou vlaky nabírat zpoždění. Návaznost jízdních řádů by ovšem podle Jágra neměla být narušena. Úseky pomalých jízd totiž většinou nejsou příliš dlouhé, takže dopravci tato zpoždění mohou zpravidla snížit. Většinu zjištěných závad v upevnění kolejnic plánuje SŽDC odstranit v červenci a srpnu. "Až na několik výjimek bude mimořádná údržba dokončena během letošního roku," podotkl Jágr.

Nehoda nákladního vlaku se stala 5. června po poledni, kdy u Topolan na Vyškovsku vykolejilo 13 z 25 prázdných vagonů na uhlí nákladního vlaku. Nikdo nebyl zraněn. Škody se odhadují na 1,4 milionu korun. Na uvolněné šrouby upozornila po nehodě Drážní inspekce. Kvůli nehodě u Vyškova byl odvolán z funkce náměstek generálního ředitele SŽDC zodpovědný za úsek provozuschopnosti dráhy Josef Novobilský. Odvolán nebo postaven mimo službu byl kvůli nehodě rovněž provozní náměstek v Brně, přednosta správy tratí v Brně, traťmistr a vrchní mistr.

30. 06. 2011 Rychlovlaky mezi Pekingem a Šanghají zahájily komerční provoz

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlovlaky-mezi-pekingskem-a-sanghaji-zahajily-komerčni-provoz/657822>)

Do komerčního provozu dnes byly uvedeny rychlovlaky na trati, která spojuje dvě největší čínská města Peking a Šanghaj. Nová rychlodráha, jejíž výstavba přišla na zhruba 33 miliard dolarů (téměř 557 miliard Kč) má pomoci odlehčit přetíženému dopravnímu systému v zemi. Čas na přesun z jednoho města do druhého přitom zkrátí asi na polovinu. Spolu s novou tratí byly zprovozněny také dva nejdelší mosty světa. Vlaky na nové železniční trati zkušebně jezdily od poloviny května, ostrý provoz byl však naplánován až na dnešek. Číňané se netají tím, že projekt je částečně oslavou 90. výročí založení Komunistické strany Číny. Cesta mezi Pekingem a Šanghají tímto vlakem zabere méně než pět hodin, takže rychlovlak bude konkurencí pro leteckou dopravu.

Rychlodráha, jejíž stavbu provázely jak obavy z bezpečnosti, tak obvinění z korupce, zahajuje provoz o rok dříve, než bylo plánováno. Dokáže přepravit 80 milionů cestujících, což je dvojnásobek dosavadní kapacity na 1318 kilometrů dlouhé trati. Jednosměrná jízdenka bude stát od 410 do 1 750 jüanů (zhruba 1 070 až 4 570 Kč), zatímco letenka mezi oběma městy stojí kolem 1 300 jüanů (asi 3 400 Kč). V obavách ze ztráty cestujících kvůli novému rychlovlakům už aerolinky podle čínských médií stlačily ceny některých letenek až o 65 procent, aby se dostaly pod cenu nejlevnější jízdenky na vlak.

Čína v současné době buduje tisíce kilometrů vysokorychlostních tratí, které pospojují i ty nejodlehlejší oblasti. Vláda očekává, že do roku 2015 se stihne vybudovat síť v celkové délce 45.000 kilometrů. Země dává budování podobných tras najevo hlavně technologický pokrok. Velké investice ale zároveň z tohoto sektoru učinily živnou půdu pro korupci, což opakovaně vyvolává obavy o výši nákladů a o bezpečnost nových rychlostních tratí. V březnu čínský státní auditor oznámil, že stavební společnosti a jednotlivci jen loni odčerpali kolem 187 milionů jüanů (více než 488 milionů Kč) z peněz určených na trať Peking-Šanghaj. V únoru už byl odvolán bývalý ministr železnic, který údajně během několika let přijal v souvislosti s výstavbou sítě rychlovlaků úplatky za více než 800 milionů jüanů. Zahájením provozu na nové železniční trati byly zprovozněny i dva nejdelší mosty světa. Primát ode dneška drží Velký most mezi Tan-jangem a Kchun-šanem s téměř 165 kilometry (zhruba jako vzdálenost z Prahy do Aše). Hned za ním je skoro 114 kilometrů dlouhý Tiencinský velký most. Doposud prvenství patřilo Velkému mostu Wej-che ve střední Číně. Ten byl otevřen teprve loni

6. února, měří 79,7 kilometru a je součástí železniční trati mezi městy Čeng-čou v provincii Che-nan a Si-an v provincii Šen-si.

Nejdelší most měří jako vzdálenost z Prahy do Aše

Dnešním zahájením provozu na železniční trati mezi čínskými městy Peking a Šanghaj byly zprovozněny dva nejdelší mosty světa. Primát ode dneška drží Velký most mezi Tan-jangem a Kchun-šanem s téměř 165 kilometry (zhruba jako vzdálenost z Prahy do Aše) následován skoro 114 kilometrů dlouhým Tiencinským velkým mostem. Oba mosty překonaly dosud nejdelší most světa, Velký most Wej-che v středu Číny. Ten byl otevřen loni 6. února, měří 79,7 kilometru a je součástí železniční trati mezi městy Čeng-čou v provincii Che-nan a Si-an v provincii Šen-si. V rekordních tabulkách je mezi prvními deseti nejdelšími mosty již sedm mostů z Číny. Dnes se na páté místo zařadil Pekingský velký most na stejné železniční trati (přes 48 km), šestý je ode dneška silniční Most Čching-tao, jenž je s délkou 42,5 kilometru nejdelším mostem přes vodu (o více než čtyři kilometry překonal dosud nejdelší přesvodní Most přes jezero Pontchartrain v USA).

Nejdelší mosty světa:

| Pořadí | Název | Délka (m) | Země | Rok | Typ |
|--------|---|-----------|--|------|--------------|
| 1. | Velký most mezi Tan-jangem železniční a Kchun-šanem | 164.800 | Čína (na trati z Pekingu do Šanghaje) | 2011 | železniční |
| 2. | Tiencinský velký most | 113.700 | Čína (na trati z Pekingu do Šanghaje) | 2011 | železniční |
| 3. | Velký most Wej-che | 79.732 | Čína (na trati mezi městy Čeng-čou v provincii Che-nan a Si-an v provincii Šen-si) | 2010 | železniční |
| 4. | Bangnajska magistrála | 54.000 | Thajsko | 2000 | silniční |
| 5. | Pekingský velký most | 48.153 | Čína (na trati z Pekingu do Šanghaje) | 2011 | železniční |
| 6. | Most Čching-tao | 42.500 | Čína | 2011 | silniční (*) |
| 7. | Most přes jezero Pontchartrain | 38.442 | USA | 1956 | silniční |
| 8. | Most přes Manchacké bažiny | 36.710 | USA | 1970 | silniční |
| 9. | Most Jang-cchun | 35.812 | Čína (na trati z Pekingu do Tiencinu) | 2007 | železniční |
| 10. | Most přes zátoku Chang-čou | 35.673 | Čína | 2007 | silniční |

30. 06. 2011 Dráhy nakupují poslední hlučné regionovy. Za evropské peníze

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nakupuji-posledni-hlucne-regionovy-za-evropske-penize-p59/-eko-doprava.aspx?c=A110630_101804_eko-doprava_fih)

Miliardové investice Českých drah do hlučných žluto-zelených vlaků Regionova definitivně končí. Se šumperskou společností Pars nova patřící pod Škoda Transportation podepsaly poslední kontrakt na 11 jednotek Regionova za 280 milionů korun. Další regionovy už dráhy nechtějí. Více než čtyři miliardy korun, které dráhy do nákupu regionov daly, zvýšily komfort cestování na českých lokálkách spíše jen vizuálně. Vozy se sice zvenčí řadě lidí líbí, uvnitř cestující ale čeká spíše šok. Sice mají nové sedačky, nízkopodlažní nástup nebo nové toalety (které spousta pasažérů neumí zamknout a pak je překvapí uprostřed konání potřeby někdo jiný), jsou ale velmi hlučné. Měření MF DNES ukázala, že dokonce hlučnější než vozy 810, jejichž přestavbou regionovy vznikly.

Marné čekání na nový motorák

Podle Miroslava Vyky, prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě, jsou regionovy jen "oplechovaným trabantem". "Kromě sedaček a nízkopodlažnosti nenabízí zásadní zlepšení komfortu, které by přilákalo do vlaku více lidí," říká Vyka. Regionovy měly být původně jen nouzovým řešením pro české lokálky do dob, než tuzemští výrobci vyvinou nový motorák. To se nakonec nestalo, dráhy proto začínají nakupovat nové vozy od švýcarské společnosti Stadler (vyrobené v Německu). Zbytek vozů 810 dráhy postupně modernizují samy: mění v nich podstatně levněji jen sedačky a motor. Dráhy se dostaly dokonce kvůli regionovám do bizarní situace: několik starých motorových vozů na přestavbu musely koupit ze Slovenska.

Poslední várka regionov je určena pro Pardubický, Moravskoslezský a Středočeský kraj. Po dokončení všech kontraktů budou mít dráhy celkem 210 dvoj- nebo trojdílných souprav Regionova. Všechny zakázky získal Pars nova v soutěžích, kde byl jediným zájemcem: nikdo jiný regionovy nedělá. Jejich cena postupně vzrostla: z 21 milionů korun bez daně je teď dráhy nakupují za 25,5 milionu korun. Draham poprvé na nákup přispěje Evropská unie.

30. 06. 2011 Se SONE+ celý den po ČR i po Praze (2. července – 10. prosince 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10944/>)

Od soboty 2. července mohou cestující využívat výhod oblíbené síťové jízdenky SONE+ v kombinaci s pražskou městskou dopravou. Nabídka platí pro varianty SONE+ MHD Praha a SONE+ MHD Praha region Středočeský. Cena celostátní síťové jízdenky SONE+ MHD Praha je 700 korun a regionální SONE+ MHD Praharegion Středočeský 400 korun. SONE+ je celodenní síťová jízdenka až pro pět cestujících (z toho jen 2 mohou být starší 15 let) a v uvedených variantách nyní opravňuje všechny spolucestující k neomezenému počtu jízd také v dopravních prostředcích Pražské integrované dopravy v pásmech „P“, „O“ a „B“. Platí tedy v metru, městských autobusech, tramvajích, v lanovce na Petřín a lze ji využít i na přívozech a v příměstských autobusech (viz mapa na www.dpp.cz/dopravnischemata).

Ceny síťových jízdenek SONE +

| | | | |
|--------------------------|-------|------------------------------|-------|
| SONE+ | 550,- | SONE+ MHD Praha | 700,- |
| SONE+ region Středočeský | 275,- | SONE+ MHD region Středočeský | 400,- |

„Praha je atraktivní cíl a my k tomu nabízíme opravdu výhodnou cenu přepravy našimi vlaky. Se SONE+ MHD Praha zaplatíte za celou rodinu jen 700 korun a můžete odkudkoliv z České republiky vyrazit na jednodenní výlet do hlavního města,“ říká ředitel odboru produktů a obchodu ČD Vladimír Peléšek. „S městskou hromadnou dopravou v ceně jízdenky je to bezkonkurenční nabídka. Zejména teď, kdy nás čekají červencové státní svátky, během nichž jízdenky SONE+ platí také.“

Síťové jízdenky SONE+ si lze koupit na sobotu nebo na neděli a platí vždy do 24:00 téhož dne. Prodává se v celostátní a v regionálních variantách, nabídka s MHD Praha platí jen pro celostátní variantu a pro variantu „region Středočeský“. Protože jsou SONE+ MHD Praha a SONE+ MHD Praha region Středočeský zahrnuty do tarifu PID, lze s nimi v dopravních prostředcích Pražské integrované dopravy v pásmech „P“, „O“ a „B“ bezplatně přepravovat jízdní kolo podle tarifu PID. Tato akviziční nabídka končí ve 24:00 hodin 10. prosince 2011.

30. 06. 2011 Slamečka zadržel bonusy manažerům ČD Cargo, měli dostat osm platů navíc

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/slamecka-zatrhl-bonusy-manazerum-cd-cargo-meli-dostat-osm-platu-navic-1kz-/eko-doprava.aspx?c=A110630_133243_eko-doprava_vem)

Dva z pěti vysoce postavených manažerů ČD Cargo, kterým odvolaný předseda představenstva Jiří Vodička těsně před odchodem vyplatil vysoké bonusy ve výši jejich osmi platů, přislíbené peníze nedostanou. Jejich výplatu zarazil nový předseda představenstva Gustav Slamečka. "Třem lidem už byly peníze vyplaceny před mým příchodem, s tím teď nejde už nic dělat. U dvou jsem výplatu zastavil," řekl Slamečka. Celkem ČD Cargo vyplatilo na bonusech pět milionů korun. Slamečka požádal i zbylé tři manažery, kteří již odměny dostali, aby peníze vrátili. Jeden z nich odmítl hned a dostal výpověď, další dva si vzali čas na rozmyšlenou. "Zadal jsem současně právní analýzu, zda bylo vyplacení bonusů v souladu se zákonem," dodal Slamečka.

Jména pětice manažerů, kteří od Vodičky dostali vysoké odstupné, nechtěl uvést. Podle informací MF DNES je jedním z těch, co již odměnu dostali, bývalý mluvčí a tajemník představenstva Roman Jandík, který tento týden skončil. "Nechtěl bych to komentovat," řekl Jandík. Právě bonusy, které Vodička vysvětluje překročením plánu zisku firmy, stály předsedu představenstva minulý týden jeho post. Už dříve uvedl, že to byl jen zástupný důvod. O jeho odvolání se mluvilo téměř měsíc. Nově zvolený Slamečka má jednat o spojení ČD Cargo se slovenským nákladním dopravcem.

30. 06. 2011 České dráhy čekají zdražení proudu, za elektřinu dají dvě miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-cekaji-zdrazeni-proudu-za-elektřinu-daji-dve-miliardy-678111>)

České dráhy počítají pro příští rok s výrazně většími náklady na elektrický proud než letos. Aktuálně vypsalý zakázku na dodávku elektřiny, předpokládaná hodnota činí dvě miliardy korun. Letos podnik zaplatí podle dřívějšího oznámení 1,67 miliardy korun, dodavatelem je společnost ČEZ Prodej. Dráhy se loni rozhodly vybírat dodavatele vždy jen na jeden rok. Cena se odvíjí od ceny na pražské energetické burze, čímž dráhy vysvětlují i očekávané zdražení. „Dodávky pro rok 2011 jsme soutěžili v roce 2010, kdy cena elektřiny na burze pro rok 2011 byla koncem září 2010 asi 47,70 korun za megawatthodinu. V letošním roce šla cena elektřiny rapidně nahoru - i díky plánu na odstavení jaderných elektráren v Německu, což se pochopitelně projevilo i na předpokládané ceně elektřiny pro rok 2012,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Koncem května stála megawatthodina přes 57 korun.

Situace kolem dodávek elektřiny pro železnici se v posledních dvou letech značně zamotala. Loni v lednu z dodavatelského řetězce vypadla Správa železniční dopravní cesty. Správa nakoupila proud na tři roky za fixní cenu od firmy ČEZ těsně předtím, než ceny na burze klesly. Železniční dopravci proto nešetřili kritikou a SŽDC nakonec obešli. Nyní zajišťují proud pro všechny dopravce na české železniční síti České dráhy. ČEZ se ale po SŽDC soudně domáhá naplnění smlouvy a doplacení 800 milionů korun.

30. 06. 2011 Odstupující ministr Šmerda přinesl více odbornosti a méně politiky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/odstupujici-ministr-smerda-prinesl-vice-odbornosti-a-mene-politiky/658172>)

Odstupující ministr dopravy Radek Šmerda do resortu přinesl více odbornosti a méně politicky motivovaných rozhodnutí. Zároveň byl ale ve funkci příliš krátkou dobu, aby bylo možné hodnotit konkrétní dopady jeho působení na ministerstvu. Vyplývá to z reakcí odborníků, které ČTK oslovilo. Šmerda dnes na svoji funkci rezignoval po dohodě s premiérem Petrem Nečasem. Odchod neustraníka Šmerdy požadovaly Věci veřejné, které ho do funkce před necelými dvěma měsíci nominovaly.

Mezi nejznámější kroky Šmerdy patří odklon od dopravní koncepce známé jako superstrategie jeho předchůdce Víta Bárty, která měla popsat rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2025. Podle Šmerdy, který považoval svoje jmenování do funkce za dočasné, není třeba, aby se resort dopravy zabýval takto vzdálenými tématy. Mezi projekty odstupujícího ministra patřila uvažovaná přeměna správce silniční sítě Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) ze státního podniku na akciovou společnost vlastněnou státem a propojení Českých drah a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) do holdingové struktury.

"Na pana Šmerdovi byla vidět jeho odbornost, nebyl jen politik," řekl ČTK prezident Svazu dopravy ČR Jaroslav Hanák. Podle něj odstupující ministr dokázal navázat dialog s podnikatelskou sférou a napravovat i jiné chyby, které dělal jeho předchůdce. Jako příklad uvedl opuštění myšlenky superstrategie.

Podle generálního tajemníka Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia Martina Špryňara Česká republika dlouhodobou koncepcí naopak potřebuje. Superstrategie z hlediska investic ukázala, na co má republika peníze. Horizont rozvoje do roku 2014, který Šmerda prosazoval, je příliš krátkodobý. Kladně naopak Špryňar hodnotil revizi rozšiřování elektronického mýtného na silnice druhých a třetích tříd. "Nechal si předložit kalkulace a rozhodl, že nebude podporovat něco, co vytváří ztrátu," vysvětlil Špryňar.

Na hodnocení výsledků práce po tak krátké době ve funkci není prakticky možné, uvedl hlavní ekonom Patria Finance David Marek. Navíc má podle něj v současné chvíli pro resort dopravy daleko větší význam ministr financí než ministr dopravy.

Výměna Šmerdy a také nástup první místopředsedkyně VV Karolíny Peake do funkce vicepremiérky a šéfký legislativní rady vlády jsou spolu s podpisem dodatku ke koaliční smlouvě podmínkou VV pro jejich další pokračování v koaliční vládě. Šmerdu by podle informací ČTK mohl v čele úřadu nahradit devětadvacetiletý pražský tajemník VV Pavel Dobeš. Jako o novém ministrově se dříve nejčastěji spekulovalo o Šmerdově náměstkovi Lukáši Hamplovi, který nedávno vstoupil do VV.

30. 06. 2011 Dráhy dostaly druhou šanci, opce na Railjety trvá až do konce září

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-dostaly-druhou-sanci-opce-na-railjety-trva-az-do-konce-zari-678135>)

Šance Českých drah na nákup 16 vlakových souprav Siemens Viaggio Comfort, známé jako Railjety, trvá i po dnešku. Ačkoliv dnes vypršela příslušná opce partnerských Rakouských spolkových drah, rakouský dopravce se dohodl s firmou Siemens na jejím prodloužení až do konce září. Dnešek byl původně posledním dnem, kdy mohly České dráhy a Siemens smlouvu o nákupu podepsat. Kontrakt však zhatila plzeňská Škoda Transportation, která proti nákupu poslala na dráhy námitku. ČD totiž soupravy kupují přímo bez výběrového řízení. Pokud Škoda nebude s vysvětlením drah spokojena, bude se případem zabývat i antimonopolní úřad. „Podařilo se nám u Rakouských spolkových drah vyjednat prodloužení opce do 30. září a pevně věříme, že v tomto termínu se již podaří kontrakt uzavřít,“ řekl serveru E15.cz mluvčí českého Siemensu Pavel Kaidl. Dráhy tak získaly další tři měsíce na vypořádání připomínek škodovky.

České dráhy hodlají využít nabídky Rakouských spolkových drah, které objednaly 67 jednotek, následně ale zjistily, že 16 z nich nepotřebují. Opci na dodávku 16 souprav přepustí českému dopravci. Cena přitom zůstane stejná jako u rakouského megatendru. Za 16 supermoderních vlaků dráhy zaplatí 200,5 milionu eur (cca 4,9 miliardy korun), v korunách to na jednu soupravu vychází zhruba na 300 milionů. Odborníci cenu považují za velmi výhodnou, dráhy dokonce označují nabídku za příležitost desetiletí. Vlaky chtějí nasadit na linku Berlín – Praha – Brno – Vídeň.
