

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2012

OBSAH

01. 02. 2012	MRÁZ LÁME KOLEJE, V ÚDOLÍ DIVOKÉ ORLICE CHYBĚLY DESETINY K -30 °C3	
01. 02. 2012	RAILJETY? ROZHODNEME BRZY, TVRDÍ NĚMCI	3
01. 02. 2012	ČESKÉ DRÁHY ZADALY MODERNIZACI 40 VOZŮ PRO DÁLKOVÉ SPOJE (BMEE)	3
01. 02. 2012	ÚOHS ZAHÁJIL SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ S ČESKÝMI DRAHAMI.....	4
01. 02. 2012	VLÁDA SCHVÁLILA TENDR NA MODERNIZACI TRATĚ Z ROKYCAN DO PLZNĚ 4	
02. 02. 2012	TŘESKUTÝ MRÁZ ZASTAVUJE VLAKY, PROBLÉMY JSOU HLAVNĚ V PRAZE..	5
02. 02. 2012	DRÁHY NAFOUKNOU RAILJETY. ZAPLATÍ ZA NĚ ALE 400 MILIONŮ NAVÍC.....	5
03. 02. 2012	VYBAVENÍ VOZIDLOVÉHO PARKU ČD CARGO, A.S. RADIOVÝM ZAŘÍZENÍM GSM-R.....	6
03. 02. 2012	TRAŤ Z LIBERCE NA HARRACHOV ČEKÁ MODERNIZACE ZA 890 MIL. KČ	7
03. 02. 2012	LEO EXPRES DOSTAL PRVNÍ VLAK, V PROSINCI VYJEDE Z PRAHY DO OSTRAVY	8
04. 02. 2012	ZAPOMENUTÁ TRAŤ DO VEJPRŮ OSLAVILA 140. NAROZENINY I SE 150 LIDMI 8	
05. 02. 2012	DRÁHY ZAVÁDĚJÍ SPECIÁLNÍ KUPÉ JEN PRO ŽENY, INSPIROVALY SE V CIZINĚ.....	9
06. 02. 2012	PRASKLÝ VODOVOD NA HODINY ZASTAVIL ŽELEZNIČNÍ KORIDOR V PLZNI ..	9
06. 02. 2012	REKORDNÍ MRÁZ LÁME KOLEJE, ZAMRZÁ DOKONCE I ARKTICKÁ NAFTA... 10	
07. 02. 2012	PŘIPRAVUJE SE DOHODA, ŽE SI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI UZNAJÍ JÍZDNÉ	10
08. 02. 2012	SPRÁVA ŽELEZNIC PROŠLA PERSONÁLNÍM OTŘESEM	10
08. 02. 2012	PRAHA 2 KÝVLA NA PŘEPRACOVANOU PODOBU NÁDRAŽÍ VYŠEHRADEK, NADŠENÁ ALE NENÍ	11
09. 02. 2012	ČESKÉ DRÁHY ZATÍM POZEMKY U NÁDRAŽÍ V BRNĚ PRODAT NECHTĚJÍ	11
09. 02. 2012	LOKÁLKY ZAPLATÍ ZA KOLEJE STEJNĚ JAKO RYCHLOVLAKY	12
09. 02. 2012	ŠÉF ŽELEZNIC DOSTAL HLÍDACÍHO PSA, ZŘEJMĚ KONČÍ (SŽDC).....	12
09. 02. 2012	NYMBURK PLÁNUJE ZA ROK OPRAVIT NÁDRAŽÍ A VYBUDOVAT PARKOVIŠTĚ	13
12. 02. 2012	TŘINEC CHCE MÍT MODERNÍ NÁDRAŽÍ. SPOJIL SÍLY S ČESKÝMI DRAHAMI ..	13
13. 02. 2012	POŽÁR A PORUCHY RÁNO PARALYZOVALY PRAŽSKOU ŽELEZNICI.....	14
14. 02. 2012	STÁT VYRÁBÍ REGIONÁLNÍ TRATĚ.....	14
14. 02. 2012	NÁDRAŽÍ V BRNĚ NENÍ TAK DŮLEŽITÉ, JAK SI POLITICI MYSLÍ, NAZNAČILA EU	15
14. 02. 2012	KLATOVSKÉ NÁDRAŽÍ PŘI POŽÁRU TRAFIKY ZČERNALO, ŠKODA JE ZA DVA MILIONY	16
14. 02. 2012	LIBERECKÝ KRAJ DAL ČD ZA POZDNÍ DODÁVKY STADLERŮ POKUTU 3 MILIONY	16
14. 02. 2012	ŽELEZNIČÁŘI BOJUJÍ PROTI ZLODĚJŮM KOVŮ OBRAZOVÝM KATALOGEM .	17
16. 02. 2012	HLEDAJÍ SE ZÁJEMCI O MODERNIZACI TRATI ROKYCANY – PLZEŇ.....	18
16. 02. 2012	ČD CHTĚJÍ VÍCE KUPÉ PRO ŽENY, PŘESTOŽE ČELÍ TRESTNÍMU OZNÁMENÍ	18
17. 02. 2012	NA TRATI Z HARRACHOVA SE LETOS UŽ PODRUHÉ NEKONTROLOVANĚ ŘÍTEL VLAK	18
17. 02. 2012	ČD LONI ZAPLATILY ZA TAXÍKY PRO CESTUJÍCÍ PŘES STO TISÍC	19

18. 02. 2012	HEVLÍN ZÍSKAL PRVNÍ PAMÁTKU, STOLETOU BUDOVU ZRUŠENÉHO NÁDRAŽÍ	20
19. 02. 2012	NOVÁ ŽELEZNICE U LIPNA MŮŽE POSLAT K ZEMI DOMY, CHATY I NOVÝ HOTEL (LIPNO NAD VLTAVOU – ČERNÁ V POŠUMAVÍ)	20
19. 02. 2012	BĚHEM REKONSTRUKCE D1 KAMIONY NA KOLEJE	21
20. 02. 2012	ZASTARALÁ TECHNIKA NEZVLÁDÁ SNÍH NA TRATI, PO NÍŽ SE DVAKRÁT ŘÍTILY VLAKY (TANVALD – HARRACHOV)	22
20. 02. 2012	ZKRÁTIT SI CESTU PŘES KOLEJE MŮŽE VYJÍT DRAHO. HROZÍ POKUTA AŽ 10 TISÍC	23
20. 02. 2012	REGIOJET NABÍDNE OD JARA VAGÓNY PŘEMĚNĚNÉ NA INTERNETOVOU KAVÁRNU	24
21. 12. 2012	FLOTILA SEVEROČESKÝCH REGIOSHUTTŮ JE KOMPLETNÍ	24
22. 02. 2012	STÁT ODSUNE NÁSTUP KONKURENCE V DOTOVANÝCH RYCHLÍCÍCH O JEDEN ROK	25
22. 02. 2012	PŘI NEHODĚ NA ARGENTINSKÉ ŽELEZNICI ZEMŘELY DESÍTKY LIDÍ	25
23. 02. 2012	ŠÉF SŽDC DÁL VLÁDNE SÁM, MINISTR SE ZLOBÍ	26
23. 02. 2012	NA JIHU ČECH VYJEDOU V BŘEZNU NOVÉ VLAKOVÉ SPOJE, ZATÍM JEN NA ZKOUŠKU	26
23. 02. 2012	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ JIŽ 500 KLIMATIZOVANÝCH VOZŮ	27
23. 02. 2012	OBŘÍ ZÁVĚJ U CHOMUTOVA MUSÍ ŽELEZNIČÁŘI PROKOPAT RUČNĚ, TROJICE LOKOMOTIV NEPOMOHLA (CHOMUTOV – VEJPRTY)	28
27. 02. 2012	DUŠEK ŽENE SŽDC K SOUDU A DO BRUSELU	28
27. 02. 2012	POLÁCI NECHÁVAJÍ CHÁTRAT ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, ZA NIŽ JIM PLATÍ ČESKO (MIKULOVICE – JINDŘICHOV VE SLEZSKU)	28
27. 02. 2012	LOKÁLKA DO VEJTPRT OPĚT JEZDÍ, STAROSTKA Z TOHO RADOST NEMÁ ..	29
28. 02. 2012	LEO EXPRESS SLIBUJE WIFI BEZ VÝPADKŮ A VLAKOVÝ INTRANET	29
28. 02. 2012	VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA OBSAZENÍ POZICE: GENERÁLNÍ ŘEDITEL SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	30
28. 02. 2012	ÚOHS ZAMÍTL ROZKLAD ŠKODY TRANSPORTATION V TENDRU NA RYCHLÍKY (VIAGGIO COMFORT)	30
28. 02. 2012	VÝSTAVBA RYCHLODRÁHY DO Kladna BY MOHLA ZAČÍT DO PĚTI LET	31
28. 02. 2012	JIHOMORAVSKÝ KRAJ OTEVŘE KONKURENCI 18 PROCENT VLAKOVÉ DOPRAVY	31
29. 02. 2012	LEO EXPRESS CHCE DALŠÍCH 13 VLAKŮ	32
29. 02. 2012	PO SRÁŽCE S KAMIONEM SE PŘEVŘÁTIL VLAK, 7 LIDÍ JE ZRANĚNO (KAŠTICE)	32
29. 02. 2012	VLÁDA PROJEDNALA POSUN HARMONOGRAMU OTEVÍRÁNÍ TRHU DÁLKOVÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	33
29. 02. 2012	EXŠÉF SŽDC PŮJDE KVŮLI NEVÝHODNÝM SMLOUVÁM PŘED SOUD	33

01. 02. 2012 Mráz láme koleje, v údolí Divoké Orlice chyběly desetiny k -30 °C

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/mraz-lame-koleje-v-udoli-divoke-orlice-chybely-desetiny-k-30-c-pqv-/domaci.aspx?c=A120201_074316_domaci_cen)

Mrazy sílí a pomalu se blíží k hranici třiceti stupňů pod nulou. Zatím nejbliže jí byly v Orlickém Záhoří, kde vodohospodáři naměřili minus 29,4 stupně Celsia. Mrazy působí problémy v dopravě. Železničáři postupně opravují řadu míst, kde se objevily lomy kolejí. Popraskané koleje omezily dopravu v úsecích Kutná Hora – Čáslav, Lysá nad Labem – Stará Boleslav, Všetaty – Mělník, mezi Brnem a Chrlicemi, v Praze mezi Smíchovem a Radotínem a dopoledne pak ještě mezi Radotínem a Dobřichovicemi. Železničáři dopoledne závady postupně odstranili. S mrazy zřejmě souvisela i porucha trakčního vedení na trati mezi Masarykovým nádražím a Vysočany. Vlaky kvůli ní byly odkloněny přes Libeň.

01. 02. 2012 Railjety? Rozhodneme brzy, tvrdí Němci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/railjety-rozhodneme-brzy-tvrdi-nemci-739445>)

České dráhy (ČD) stále čekají na podpis klíčového dokumentu, bez kterého pozbývá smyslu nákup rychlosouprav Railjet. Případná smlouva s německým gigantem Deutsche Bahn (DB) má od roku 2013 nastavit zcela nový systém plateb za provoz českých vlaků v Německu. České dráhy na ní čekají měsíce, vyjádření německé strany jsou ale stále nanejvýš opatrná. A celá věc má ještě jeden háček, vyvoleným na české straně nemusí být státní dopravce, nýbrž soukromý RegioJet. Je to méně pravděpodobné, ale DB to nevyklučují. „Na toto téma nevedeme žádná oficiální jednání. Nicméně Deutsche Bahn jsou ve věci případné spolupráce ve styku s oběma dopravci, jak s ČD, tak s RegioJetem. Konečného rozhodnutí se chceme dobrat v nejbližších měsících,“ sdělil mluvčí německé firmy Heiner Spannuth.

Českým drahám ale běží čas, jasno musejí mít do konce března. Pokud by totiž ze spolupráce v Německu skutečně sešlo, mohou do té doby pětimiliardovou objednávkou na vozy Railjet bez sankcí zrušit. Poté už nebude cesta zpět. Celou věc má na starosti náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek. Podle něj ČD dodaly německému partnerovi nabídku se základními parametry, jako je délka souprav, počet vlaků, jejich rychlost nebo požadovaná platba za vlakokilometr. Právě posledně jmenovaný ukazatel je novinkou. Dosud ČD provozují mezinárodní vlaky na základě vzájemného vyrovnávání výkonů. Dopravci se na spojích střídají nebo si linky rovnoměrně rozdělují. Nově by Němci na základě smlouvy a podle ujetých kilometrů na německém území Čechům platili de facto za zapůjčení souprav. „U nás je to novinka, ale v Evropě je taková spolupráce celkem běžná,“ říká ředitel Centra pro efektivní dopravu Petr Šlegr. A dráhy možná získají ještě víc. „V úvahu připadá i podíl na tržbách za jízdenky (z pokladen DB),“ uvedl Blažek.

Siemens versus Škoda

Nákupu souprav Railjet od Siemensu se loni v létě snažila zabránit především Škoda Transportation. Teď se ovšem musí se svým rivalem Siemensem domluvit na sladění svých nových lokomotiv 109E s rakouskými soupravami Railjet. Jde především o softwarové změny, které mohou drahám celou akvizici prodražit. Dodávka lokomotiv má navíc už tři roky zpoždění, stroj stále není schválen k běžnému provozu v zemích střední Evropy.

01. 02. 2012 České dráhy zadaly modernizaci 40 vozů pro dálkové spoje (Bmee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12530/>)

Nový velkoprostorový interiér, klimatizace, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, elektronický audiovizuální systém nebo nové toalety s uzavřeným systémem, tak bude vypadat přibližně 25 let starý vůz typu Bmee po modernizaci ve společnosti Pars nova v Šumperku. Vozy tohoto typu budou nasazeny do provozu na dálkových vlacích EuroCity a Expres.

Vozy Bmee byly vyrobeny v letech 1986 a 1987 v tehdejší východoněmecké vagónce v Budyšíně (Bautzen). Rozsah jejich modernizace a změny, které čekají cestující, popisuje podrobněji náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek: „Vůz bude při modernizaci upraven na velkoprostorový s 80 místy k sezení. Budou vyměněny podlahy, obložení, okna a instalováno nové osvětlení. Cestující určitě ocení nové polohovatelné sedačky. Ty budou v případě leteckého uspořádání za sebou vybaveny sklopnými stolkami, v případě umístění proti sobě bude stůl

mezi nimi. Cestující budou mít k dispozici také elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, například notebooků nebo mobilních telefonů. Vůz bude klimatizovaný. Zcela přestavěny budou také toalety. Ty budou mít uzavřený systém a cestující je tak budou moci využít i ve stanici. Snadný nástup a průchod mezi vozy zajistí nové dveře ovládané tlačítky nebo madly s elektrickým nebo elektropneumatickým pohonem. Nástupní dveře budou během jízdy bezpečnostně blokovány. Vozy budou vybaveny také elektronickým informačním a rezervačním systémem. V jednom nástupním prostoru bude vytvořen prostor pro umístění objemných zavazadel, kočárků nebo až 4 jízdních kol.“

Významné změny doznají také technické celky, které jsou skryté očím cestujících. Vůz bude vybaven novým centrálním zdrojem energie, tzv. CZE, který zásobuje energií veškerá elektrická zařízení ve voze. Upraven bude brzdový systém dosazením tzv. elektropneumatické brzdy s možností přemostění záchranné brzdy nezbytné pro provoz na tratích s délkou tunelů do 5 kilometrů. Podvozky budou doplněny o magnetickou kolejnicovou brzdou. Maximální rychlost vozů bude zachována na úrovni 160 km/h.

Po modernizaci budou tyto vozy nasazeny především do souprav EuroCity a Expres na tratích spojujících Prahu s moravskými městy, např. s Ostravou, Olomoucí nebo Brnem a dále na Slovensko a do Maďarska. Na základě veřejné soutěže (jednacího řízení s uveřejněním), do které se přihlásily čtyři účastníci, byla dosažena cena kontraktu ve výši 695,6 mil. Kč (bez DPH), což představuje úsporu více než 180 mil. Kč oproti původnímu předpokladu zadavatele. Vítězem soutěže se stala společnost Pars nova ze Šumperku, která má dodat všechny zmodernizované vozy do 32 měsíců od podpisu kontraktu, tedy přibližně do poloviny roku 2014.

01. 02. 2012 ÚOHS zahájil správní řízení s Českými drahami

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-zahajil-spravni-rizeni-s-ceskymi-drahami/749080>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zahájil správní řízení s Českými drahami. Podezřívá firmu z porušení zákona o hospodářské soutěži, řekl dnes ČTK mluvčí ÚOHS Kristián Chalupa. Řízení se týká cenové politiky firmy na trase Praha – Ostrava, kde od loňska jezdí vlaky konkurenčního RegioJet. Podle informací ČTK ÚOHS firmu podezřívá z možného zneužití dominantního postavení. České dráhy popírají, že by se dopustily nějakého protiprávního jednání a jsou připravené prokázat, že snížením cen nezneužily dominantní postavení na trhu. "ČD Promo Praha – Ostrava není ojedinelou nabídkou, tyto akce již pořádal dopravce například na trati Praha – Brno loni na jaře, Praha – Hradec Králové loni v létě a na řadě dalších tratí po celé republice," uvedl mluvčí dopravce Radek Joklík.

RegioJet začal na trati jezdit loni v září. České dráhy tři dny po zahájení provozu RegioJetu koncem září nabídly zvýhodněné jízdné na tratích mezi Prahou a Brnem, Zlínem, Ostravou a Hradcem Králové. Majitel RegioJetu podnikatel Radim Jančura poté prohlásil, že jeho firma může kvůli cenové politice Českých drah zkrachovat. ÚOHS v říjnu oznámil, že zahajuje šetření případu. Nyní zahájil i správní řízení. Předseda ÚOHS Petr Rafaj dnes ČTK řekl, že se antimonopolní úřad zabývá možným uplatňováním podnákladových cen. Správní řízení zahájil v lednu. "V sídle Českých drah jsme byli na jednodenní neohlášené kontrole, při které jsme zajišťovali podklady," uvedl Rafaj. Zdůraznil, že se úřad případem začal zabývat právě na návrh RegioJetu.

Podle RegioJetu dominant nesmí dlouhodobě nabízet své služby za podnákladové ceny, aby neblokoval vstupu nových soutěžitelů na trh. Uvedla to právní zástupkyně společnosti Markéta Peňázová. Podle ní České dráhy používají nepřípustné křížové financování, při němž mohou na určité období snížit ceny pod své náklady. Vzniklou ztrátu potom financují z jiných provozů a ceny opět navýší poté, co se jim podaří z trhu vytlačit konkurenci. "Kroky Českých drah vůči RegioJetu jsou čítankovým příkladem zneužívání dominantního postavení, proto vítám zásah ze strany ÚOHS," dodala Peňázová. Projekt RegioJetu podle Jančury počítal s tím, že s cenami srovnatelnými s nabídkou drah přilákají lepším servisem více cestujících a obsazenost bude dosahovat ziskové hranice devadesáti procent.

01. 02. 2012 Vláda schválila tendr na modernizaci tratě z Rokycan do Plzně

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-tendr-na-modernizaci-trate-z-rokycan-do-plzne/749409>)

Vláda dnes schválila veřejnou zakázku na modernizaci železniční tratě z Rokycan do Plzně. Její předpokládaná hodnota je 7,5 miliardy korun bez DPH, Evropská unie by se na tom mohla podílet až

77 procenty. Zahájení zadávacího řízení bude do 29. února. Po jednání vlády to řekl premiér ČR Petr Nečas. Předpokládaná lhůta dokončení stavby je 38 měsíců od poloviny letošního roku. "Stavba je součástí modernizace západního ramene třetího tranzitního železničního koridoru ve směru státní hranice s Německem," řekl ČTK Nečas. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla dříve upozornil, že tendr je nutné vypsat co nejdříve, jinak by Česká republika mohla přijít o dotaci z EU. Stavba se musí zahájit nejpozději v květnu až červenci, řekl Halla.

Trať určená k modernizaci měří zhruba 21,2 kilometru. Úprava zahrnuje mimo jiné dvě přeložky dílčích úseků tratě, železniční stanici Ejpovice a Chrást u Plzně, včetně zastávky Klabava a Plzeň Doubravka. Na trati by po rekonstrukci mělo být možné jezdit rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Úsek Rokycany – Plzeň je součástí III. železničního koridoru z Prahy přes Plzeň do Chebu, většina staveb koridoru by měla být hotová do konce roku 2015. Po zahájení modernizace tratě Rokycany – Plzeň už zbude poslední velká etapa z Prahy do Berouna, která se jako jediná do roku 2015 celá nestihne. Stavba je mimo jiné součástí transevropské železniční sítě v ose Praha – Norimberk. V souvislosti s tím se bavorské a české ministerstvo dopravy chystají podepsat memorandum o rozvoji vzájemné železniční dopravy. Češi a Bavoři nyní usilují hlavně o vybudování železničního koridoru, který spojí Prahu s Mnichovem a má výrazně urychlit vlakovou přepravu mezi oběma metropolemi.

02. 02. 2012 Třeskutý mráz zastavuje vlaky, problémy jsou hlavně v Praze

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/257932-treskuty-mraz-zastavuje-vlaky-v-jizerskych-horach-bylo-minus-31.html>)

Silný mráz opět způsobil komplikace na železnici na řadě míst v Česku, poruchy jsou hlavně vpražském uzlu. Některé spoje ani nemohly vyjet z depa. Mrazy na některých místech dokonce přepsaly rekordy. Vůbec nejchladněji bylo v Jizerských horách na Velké jizerské louce, kde bylo ráno naměřeno minus 31,1 stupně. Teplota na Velké Jizerské louce u osady Jizerka se pod minus 30 stupňů dostala ve čtvrtek po šesté hodině ranní, informoval mluvčí Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) Petr Dvořák. Rekordní zápisy byly vesměs nižší. V Krnově k přepsání historických tabulek stačilo minus 19,8 stupně Celsia, v Šumperku minus 24,2 stupně a v Jeseníku minus 25,9 stupně. V Adršpachu bylo rekordních minus 28,4 stupně, jak ale Dvořák připomněl, teploty se zde měří teprve sedm let.

Problémy na železnici

Provoz na železnici v hlavním městě byl po necelých třech hodinách částečně obnoven, takže hlavní ranní problém v železniční dopravě byl podle mluvčího drah Radka Joklíka odstraněn. I tak se podle webu Českých drah bude provoz ještě několik hodin stabilizovat a jsou možná zpoždění. Počasí komplikovalo dopravu i jinde. Problémy přetrvávaly například na trase Radotín – Dobřichovice a dál. "Zatím se tam jezdí jednokolejně, ale mohou vznikat zpoždění až 30 minut. Některé osobní vlaky musely být odřeknuty v části trasy," uvedl mluvčí. Některé osobní vlaky nebyly vypraveny na trase z pražského hlavního nádraží do Strančic ve středních Čechách. Náhradní autobusy jezdily kvůli poruše vozidla mezi Zaječím a Hodonínem v Jihomoravském kraji. V tomtéž kraji technická závada podle webu drah zkomplikovala železniční dopravu v úseku Mikulov na Moravě – Valtice.

Problémy v Bohušovicích

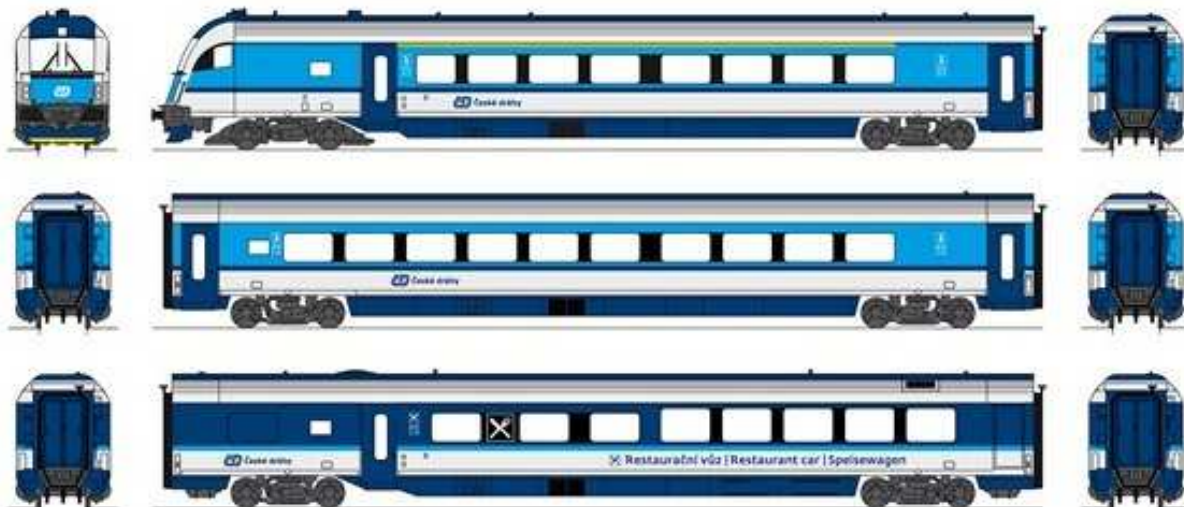
Po jedné koleji budou zřejmě do neděle jezdit vlaky na trati 090 z Prahy do Děčína. Střední díl jedné z výhybek, takzvaná srdcovka, praskla ve středu v Bohušovicích nad Ohří na Litoměřicku. Závada nemá vliv na provoz. Zpoždění vlaků je nejvýše 15 minut. Problémy s praskáním výhybek a zpožděním spojů jinde v Ústeckém kraji Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ani České dráhy nezaznamenaly. Technická závada zablokovala dopravu na jedné koleji ve středu kolem 13:20. "Skutečně to bylo mrazem, praskla srdcovka. Pracuje se na její výměně," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. "Srdcovka je část, která se dělá na míru, proto bude výměna trvat déle, závadu odstraníme nejpozději do 5. února," uvedl Halla.

02. 02. 2012 Dráhy nafouknou railjety. Zaplatí za ně ale 400 milionů navíc

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nafouknou-railjety-zaplati-za-ne-ale-400-milionu-navic-pae/eko-doprava.aspx?c=A120202_120022_eko-doprava_spi)

České dráhy zaplatí za nové soupravy Railjet od společnosti Siemens zhruba o 400 milionů korun více, než původně plánovaly. Dopravce totiž mění částečně svoji objednávku: i když nakonec bude mít o jednu soupravu méně, nabídne v nich více sedaček. Od nákupu jednotek za pět miliard ale

může ještě couvnout. Podle mluvčího Radka Joklíka je důvodem změna konfigurace vlaků kvůli požadavkům německých drah Deutsche Bahn. S nimi ČD jedná o nasazení těchto vlaků mezi Prahou a Hamburkem. "Namísto sedmivozových souprav chtějí v každém vlaku osm vagonů," vysvětlil mluvčí Radek Joklík.



Podle nové dohody tak dráhy koupí osm osmivozových jednotek a sedm sedmivozových. V praxi to znamená o jeden vagon v celkové objednávce navíc. Podle šéfa českého zastoupení Siemens Mobility Jana Maje ale neznamená navýšení o 16 milionů eur (zhruba 400 milionů korun), že jeden vůz navíc bude stát tolik. "Jde o podstatné změny v interiéru i konstrukci vozu. "Úplně například z vlaku mizí Premium Class," vysvětlil Maj. Osmivozové soupravy mají jezdit do Německa, sedmivozové do Rakouska.

Dráhy vypustí nejluxusnější třídu

Nejvyšší a nejdražší třída ve vlaku jezdí u rakouských drah poloprázdná a ČD se jí rozhodly pro své potřeby neobjednat. Namísto toho ji nahradí dalším vagonem první třídy, což je požadavek německé strany. Podle Joklíka tak stoupne celkový počet sedaček ve všech soupravách z 6 752 míst na 7 355. Navíc bude mít každá jednotka v posledním voze víceúčelový oddíl až pro 10 jízdních kol a pro objemná zavazadla. "Tím se ještě zvýší ekonomická výhodnost projektu," tvrdí Joklík.

Dráhy mají se Siemensem uzavřenou smlouvu od loňského září, podpisu předcházelo zkoumání antimonopolního úřadu a silné protesty zejména Škody Transportation. Z nákupu se stalo i politické téma, kritici nákupu považují investici za zbytečný luxus. Například stínový ministr dopravy Milan Chovanec (ČSSD) požaduje, aby dráhy doložily, zda bude nákup vlaků skutečně pro dráhy přínosem a vydělají na něm. Podle původní smlouvy mají dráhy za jednotky zaplatit pět miliard korun. Dalších 50 až 100 milionů korun budou stát úpravy škodovských lokomotiv 380, které mají jednotky táhnout. Škoda je ale stále nemá ještě schválené pro provoz, hotová není ani smlouva mezi Siemensem a Škodou.

Podmínkou pro nákup vlaků je pro dráhy smlouva s Deutsche Bahn, ta zatím není podepsaná. Německý dopravce jedná o zajištění dálkových vlaků mezi Prahou a Hamburkem i se společností RegioJet. Dráhy přesto věří, že uspějí. Do konce března mohou nákup ještě zrušit. Dráhy nakupují vlaky bez veřejné soutěže, využily opci rakouských drah, které neodeberou nakonec tolik vlaků, kolik původně uvažovaly. Rakouské dráhy ale nákup nových vozů řádně soutěžily.

03. 02. 2012 Vybavení vozidlového parku ČD Cargo, a.s. radiovým zařízením GSM-R

Zdroj: ČD Cargo, a.s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12536/>)

Společnost ČD Cargo, a.s. zahájila vybavování 197 lokomotiv radiovým zařízením určeným pro komunikaci v systému GSM-R dle evropského standardu EIRENE (TSI Řízení a zabezpečení). Realizace bude ukončena v roce 2012. Zakázka je zadána společnosti ČD – Telematika a.s., na základě výsledků výběrového řízení dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Hodnota zakázky činí téměř 90 mil. Kč.

Vybavení lokomotiv radiovým zařízením je předmětem projektu „Radiostanice GSM-R ČD Cargo“, který počítá s financováním z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu

Doprava (OPD), prioritní osa 1-Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T, oblast podpory 1.2. – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů (neinfrastrukturální část). Podrobnější informace jsou též na internetových stránkách www.OPD.cz. ČD Cargo tak směřuje své investiční aktivity k naplnění evropského standardu uplatňovanému na vybraných tranzitních železničních tratích ČR, které jsou průběžně vybavovány tímto novým radiovým zařízením.

Projekt bude představovat dosazení, oživení a kontrolu funkčnosti vozidlové části systému, který se skládá z antény, komunikačního modulu GSM-R, bloku logiky, ovládacích modulů pro stanoviště strojvedoucího dle UIC612, napáječe a související kabeláže v lokomotivě. Nedílnou součástí je programové vybavení a návaznost na stávající radiové zařízení. Vozidla tak budou vybavena vozidlovou radiostanicí pro spojení v rámci interoperabilního systému při řízení drážní dopravy.

Cílem a smyslem realizace zakázky je kompatibilita se stacionární částí systému, který má přímý vliv na řízení a organizování drážní dopravy, přizpůsobení parametrů standardům Evropské unie a posílení zavádění interoperability. Implementace do vozidel, tj. pohyblivých terminálů radiové sítě GSM-R do vozidel, je plně v souladu se záměry a cíli Evropské unie vedoucí ke sjednocení systémů komunikace mezi dopravci a národních infrastrukturálních částí. Vybavování lokomotiv radiovým zařízením je velmi nákladné a projekt „Radiostanice GSM-R ČD Cargo“ umožňuje společnosti ČD Cargo, a.s., tento proces výrazně urychlit. Lze říci, že vložené investice představují významné zhodnocení systému do budoucna.

03. 02. 2012 Trať z Liberce na Harrachov čeká modernizace za 890 mil. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/trat-z-liberce-na-harrachov-ceka-modernizace-za-890-mil-kc/750354>)

Frekventovanou železniční trať z Liberce na Harrachov čeká nákladná modernizace, která umožní zkrátit intervaly mezi jednotlivými vlaky ze současných 40 minut na 30. Akce za 890 milionů korun by měla začít v příštím roce a dokončena bude o rok později. Novinářům to při své dnešní návštěvě v Libereckém kraji řekl ministr dopravy Pavel Dobeš (VV). Modernizace je jedinou velkou stavbou, která by v kraji měla být v nejbližších letech zahájena. Třeba na silnicích se jen pokračuje ve stavbách, které už začaly.

Železniční tratě v Libereckém kraji jsou jednokolejné a žádná z nich navíc není elektrifikovaná. Svými parametry a standardy často odpovídají 19. století, ve kterém vznikly. Trať z Liberce na Harrachov je jednou z nejvytíženějších, spojuje totiž Liberecký kraj s Jizerskými horami a Krkonošemi. Trať je součástí tzv. Jizerskohorské železnice, na níž od loňského prosince jezdí moderní regionální vlaky švýcarské firmy Stadler. Nové soupravy Regio-Shuttle pro 70 cestujících jsou nízkopodlažní a poradí si i se strmým stoupáním z Tanvaldu na Kořenov. Dokážou jezdit až stokilometrovou rychlostí. V Libereckém kraji si ji ale cestující neužijí, tratě jsou příliš zastaralé a jejich parametry ani zabezpečení tak rychlou jízdu nedovolují. Chystaná modernizace by měla mnohé nedostatky napravit, trať bude navíc plně automatizovaná, což sníží náklady na obsluhu a minimalizuje riziko lidské chyby.

Zatímco železnice se modernizace dočká, motoristé na cestě z Liberce do Jablonce budou dál jezdit serpentínami, které hlavně v zimě dělají potíže řidičům kamionů. "Jsme v aglomeraci, která má víc než 150.000 obyvatel, a zvláště v tomhle zimním období každý vnímá, že ta situace mezi Libercem a Jabloncem je vážně kritická," řekl novinářům jablonecký starosta Petr Beitl. Doufá, že se na dokončení spojnice, po níž denně projedou tisíce aut, najdou v dohledné době peníze. "Ve výhledu do roku 2014 tato silnice není," řekl Dobeš. Letos se podle něj bude rekonstruovat jen rovný úsek od Belgické ulice v jabloneckých Rýnovicích směrem na Lukášov. Dál směrem na Liberec se zatím stavět nebude. Na tento úsek by bylo třeba půl miliardy korun a ty zatím podle Dobeše ministerstvo v rozpočtu nemá. V minulosti se už na trase Liberec - Jablonec postavělo zhruba 1,5 miliardy korun. Postavilo se za ně pět kilometrů čtyřproudé silnice, která končí v Liberci za sídlištěm Kunratická. Zbývá dokončit zhruba 2,6 kilometru.

Jen omezeně budou letos pokračovat také práce na výstavbě obchvatu České Lípy, který má v budoucnu odlehčit přetížené silnici mezi Novým Borem a Českou Lípou a odvést dopravu mimo zastavěná území. Práce na přeložce silnice I/9 začaly už před třemi lety rekonstrukcí mimoúrovňové křižovatky v Okrouhlé na Českolipsku. Celá stavba za pět miliard korun měla být hotová kolem roku 2016, nyní je ale termín dokončení v nedohlednu. Stavba je totiž mezi těmi, které ministerstvo zastavilo. Letos je podle Dobeše vyčleněno 38 milionů korun na výstavbu zhruba 700 metrů dlouhého úseku z Dubice do Dolní Libchavy. Jak bude stavba pokračovat dál, není zatím jasné.

03. 02. 2012 Leo Express dostal první vlak, v prosinci vyjede z Prahy do Ostravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/163138-leo-express-dostal-prvni-vlak-v-prosinci-vyjede-z-prahy-do-ostravy/>)

Konkurence na železniční trati Praha-Ostrava se brzy rozšíří. Nový dopravce Leo Express dnes převzal první z celkem pěti souprav, které chce od prosince na této trati nasadit. Svě zákazníky láká na cenu, kvalitu a pohodlí. Když se dva perou, třetí se směje. Tak by se dala ve zkratce popsat situace na trhu železniční dopravy v Česku. Nový dopravce přináší na české koleje zbrusu nové vagóny. Polohovatelná křesla, bezbariérový přístup, rychlé internetové připojení, elektrické zásuvky u každého sedadla – s tím vším se počítalo už při výrobě vozu. "Leo Express jako první český soukromý dopravce dnes přebírá první z naší flotily švýcarských vlaků, kterými na trasu Praha – Ostrava přivážíme švýcarskou kvalitu za české ceny, říká Leoš Novotný, majitel Leo Express. "Od prosince letošního roku budeme na naší první trase dělat našim cestujícím radost zvýšeným pohodlím v šestnácti spojeních denně," slibuje Novotný. Zákazníkům nabídneme velmi kvalitní a spolehlivé služby, které v České republice dosud nemohli využít a které jsme zatím znali jen ze zemí západní Evropy.

Nová konkurence nutí zlepšovat služby i ostatní

Kromě Pendolina, jezdí na trase z Prahy do Ostravy sice modernizované, ale přeci jen 30 let staré vozy. České dráhy i RegioJet proto připravují novinky, které mají zlepšit komfort a udržet jim cestující. "Během jarních měsíců nasadíme úplně nový produkt, a to internetovou kavárnu spojenou s pracovním. Budou to speciální vozy, kde člověk může celou cestu pracovat u stolu, dostane občerstvení, bude si tam také moci přečíst noviny," informoval mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Ani České dráhy nezůstávají pozadu a snaží se zvyšovat komfort na hlavní lince. "V letošním roce začneme nasazovat do provozu modernizované restaurační vozy, ve kterých nabídneme velmi zajímavou gastronomii na lince mezi Prahou a Ostravou," konjuje Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah.

Cena jízdenky půjde dolů

Nástup další konkurence by mohl zahýbat i s cenou jízdenky. Leo express bude mít totiž díky lehčím hliníkovým soupravám nižší provozní náklady. Bez slevové karty zatím vyjde cesta z Prahy do Ostravy v Pendolinu na 495 korun. Ve žlutém vlaku RegioJetu zaplatí cestující 430 korun. "Jsme dopravce, který bude velmi flexibilní, který velmi rychle dokáže reagovat na nabídky dalších dopravců," říká Ondrůj. "Samozřejmě, konkurenci budeme sledovat a nabídky budeme upravovat," dodal Štáhlavský. Před nasazením do provozu musí nové vagóny Leo expresu projít ještě testy na zkušební okruhu. První cestující by v nich mohli vyjet do Ostravy už v prosinci.

04. 02. 2012 Zapomenutá trať do Vejprt oslavila 140. narozeniny i se 150 lidmi

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zapomenuta-trat-do-vejprt-oslavila-140-narozeniny-i-se-150-lidmi/750693>)

Nezvykle rušno bylo dnes dopoledne na železniční trati z Chomutova do Vejprt. V podstatě opuštěná lokálka, po níž jezdí jen o víkendu pár výletních vlaků, si připomněla 140 let od svého vzniku. Ranní vlak do Vejprt a nazpátek vezl asi 150 lidí, odhadli organizátoři. Výročí tratě si chtějí připomenout letos ještě jednou, až bude příhodnější počasí. Další kulatin by se totiž už ani nemusela dožít. Vejprtská trať má své lepší časy dávno za sebou. Soukromá Buštěhradská dráha ji před 140 lety stavěla kvůli tomu, aby získala zakázky na dopravu severočeského uhlí do průmyslového Saska, jenže to fungovalo jen do druhé světové války. Od té doby nákladní doprava slábla a dnes už prakticky neexistuje. To samé potkalo i osobní vlaky. Kraj o jejich provoz ztratil zájem v roce 2007 a jedinou dopravu teď obstarává víkendový spoj ze Saské Kamenice do Chomutova a nazpátek, doplněný jedním opačným párem vlaků z Chomutova do Vejprt. S nimi jezdí zpravidla okolo 30 lidí.

Slavnostně vyzdobený osobní vlak ke 140. výročí železniční trati Chomutov – Vejprty vyjel 4. února ráno z Chomutova do Vejprt. V mrazivém počasí se jím svezl velký počet cestujících. Teď ale zpustlé a hodně zdemolované stanice na hřebeni Krušných hor na chvíli opět ožily. Skupinka sotva dvacetiletých nadšenců si dohodla s Českými drahami posílení ranního vlaku do Vejprt na dva motoráky a dva další vagony, navlékla drážní uniformy a vyrazila na hřeben. Ve vlaku napočítali celkem 150 lidí - železničních nadšenců, výletníků i lyžařů. "Ten zájem je hodně slušný, až nás to překvapilo," řekl ČTK jeden z organizátorů. Motoráky měly cestující původně odvézt jen do Vejprt a zpáteční cestu měly obstarat německé vozy, jenže vlak od Saské Kamenice zůstal ráno stát ve městě Annaberg-Buchholz, kde srazil člověka. Ani to ale trochu improvizované oslavy nepokazilo a cestující z obou stran hranice odvezla nazpátek česká souprava. Tam na ně čekal

i mimořádně otevřený depozitář Národního technického muzea, který se zpravidla otvírá jen několikrát za rok. Zda se ale trať dočká dalšího kulatého výročí, to nikdo zatím říct nedokáže.

05. 02. 2012 Dráhy zavádějí speciální kupé jen pro ženy, inspirovaly se v cizině

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zavadeji-specialni-kupe-jen-pro-zeny-inspirovaly-se-v-cizine-1d3-/ekonomika.aspx?c=A120204_1727561_ekonomika_zep)

Ženy se ve vlacích necítí dobře. Bojí se o svoji bezpečnost, a tak mnohdy volí raději cestu autobusem či autem. České dráhy je však chtějí nalákat zpět na železnici, a proto se rozhodly, že jim v několika spojích vyhradí vlastní kupé. Do nich budou mít přístup pouze ony, mužští cestující musí jít jinam. Dopravce se inspiroval za hranicemi a podle jeho mluvčího Petra Štáhlavského jde zatím o zkušební provoz. "Oddíl pro dámy nabízí ženám a dívkám jistotu, pocit bezpečí a dostatek informací o průběhu cesty. Některým ženám není příjemné sedět v uzavřeném prostoru s muži," vysvětlil Štáhlavský.

Novinka je zavedena ve většině expresů a spojů EuroCity mířících do Německa, Rakouska a na Slovensko. Oddíly pro dámy jsou označeny speciálním piktogramem a průvodčí dodržování zákazu kontrolují. Setkala se s tím třeba Miroslava Kratochvílová, která cestovala ze Zlína do Prahy. V Pardubicích přistoupili do dámské sekce dva muži, ale nestačili se ani pořádně usadit a už je průvodčí přišel vykázat. "Říkal něco o tom, že to je nařízení Evropské unie. Společně s další ženou v kupé jsme se cítily spíše trapně vůči těm mužům. Ti si mysleli, že jde o skrytou kameru," popsala cestující. Podle Štáhlavského šlo zřejmě jen o výmluvu průvodčího, Evropská unie nic takového nepřikázala. Označení výhradně ženských kupé pochází od drážního vedení.

Někde jen ženy, jinde povinné ticho

"Jde o rozšíření služeb cestujícím, které zavádějí postupně v různém rozsahu různé evropské železnice," dodal. Oddělená kupé pro vybrané skupiny cestujících nejsou na drahách výjimkou, dlouhodobě jezdí například vozy pro matky s dětmi, v Ústeckém kraji zavedli například "tiché" oddíly, kde je zákaz telefonování či mluvení. Paradoxně však existují v nejhlučnějších soupravách. Separátní kupé jen pro ženy nejsou v Evropě ještě příliš časté, rakouské státní dráhy je však mají ve všech spojích EC/IC. Dámská kupé dráhy umísťují většinou k blízkosti oddílů vlakového personálu. V případě potřeby pomoci tak mají ženy například blíže k průvodčím. "Je to dobrý nápad, pokud nebudou dámská kupé zabírat příliš místa pro ostatní cestující a bude se skutečně kontrolovat, zda tam nesedí muži," míní Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Speciální vagony jsou běžné například i v některých muslimských zemích, v kterých však současně ženy nesmějí do vozů s mužskými cestujícími. U Českých drah mohou i dál ženy cestovat s muži ve společném kupé, pokud mají zájem.

06. 02. 2012 Prasklý vodovod na hodiny zastavil železniční koridor v Plzni

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/praskly-vodovod-na-hodiny-zastavil-zeleznicni-koridor-v-plzni-pvz-/domaci.aspx?c=A120206_084752_plzen-zpravy_alt)

Havárie vodovodu zablokovala brzy ráno železniční trať v Plzni směrem na Cheb. V úseku mezi Jižním Předměstím a Skvrňany prasklo potrubí a kolejiště se naplnilo bahnem a vodou. Hasiči a železničáři následky poruchy odstraňují. Před 14. hodinou se jim podařilo provoz aspoň na jedné ze dvou kolejí obnovit. Podle Pavla Hally ze SŽDC praskla vodovodní trubka v tělese mostu nad železnicí krátce po páté hodině ranní, voda strhla část svahu a začala vytékat přímo do kolejiště.

Jeden z prvních ranních vlaků, který do vody a bahna nedaleko křížení domažlické a chebské tratě najel, se lehce poškodil. Dráhy svedly dopravu jen na jednu kolej. "Protože se však množství vytékající vody nedařilo snížit, musel být v 6:30 provoz zcela zastaven," řekl Halla. Na místo dorazili hasiči s čerpadly, ale práci jim komplikoval mráz. Vlaky regionální dopravy včetně Plzeňské linky byly v úseku mezi plzeňským hlavním nádražím a Křimicemi nahrazeny autobusy. Rychlíky měly výlukou z Plzně do Kozolup.

Podle původního odhadu měl být koridor Plzeň – Cheb v postiženém úseku uzavřen do 12 hodin, ale dráhy mimořádnou výlukou prodloužily do 14:00. Poté byl provoz na jedné ze dvou kolejí obnoven. Podle drážního webu nabírají vlaky kvůli omezení zpoždění maximálně 15 minut. Porucha na vedení



užitkové vody, které patří jedné z firem v bývalém škodováckém areálu, zřejmě souvisí s počasím. Meteorologická stanice v Plzni-Bolevci ráno zaznamenala -22,2 °C. Podle Marty Suché z ČHMÚ to bylo nejchladnější ráno letošní zimy, zároveň v Bolevci padl historický rekord pro 6. února.

06. 02. 2012 Rekordní mráz láme koleje, zamrzá dokonce i arktická nafta

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/258264-rekordni-mraz-lame-koleje-zamrza-dokonce-i-arkticka-nafta.html>)

Mimořádně mrazivé počasí nepřestává komplikovat zejména železniční dopravu na našem území. Mráz jednak láme koleje a nejnověji rovněž dochází k zamrznání nafty u motorových souprav. V pondělí ráno byla omezena doprava na trase z Prahy do Berouna. Problémy železničáři hlásili i v úseku Praha-Horní Počernice a Mstětice. Rekordně nízké teploty mají značný vliv i na chod motorových vlaků. Mráz zastavil několik osobních vlaků na Novojičínsku a Vysočině. Spoje musely nahradit povolované autobusy na úsecích Studénka – Veřovice, Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město, Studénka – Bílovec a Jihlava – Třebíč. Problémy jsou i na železničním koridoru v Plzni.

Problémy budou pokračovat, tuší železničáři

"I když používáme arktickou naftu a různá pomocná aditiva, tak se při hodně nízkých teplotách vylučuje z paliva parafín, který pak ucpává filtry," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dráhy očekávají, že vyplní-li se varování meteorologů a tuhé mrazy budou i nadále pokračovat, lze očekávat i další podobné problémy. "Bohužel se tomu nedá za rekordně nízkých teplot nijak předejít," sdělil.

07. 02. 2012 Přípravuje se dohoda, že si železniční dopravci uznají jízdné

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/pripravuje-se-dohoda-ze-si-zeleznicni-dopravci-uznaji-jizdne/751569>)

Ministerstvo dopravy připravuje smlouvu, v níž se všichni tuzemští železniční dopravci zavazují, že si budou vzájemně uznávat jízdné. Dohoda je před podpisem, uvedly dnešní Lidové noviny (LN). Vzájemné uznávání jízdného bude v první fázi platit jen pro firmy, které uspějí v tendru na některou z tratí, druhá fáze by měla vyřešit jízdné na trati z Prahy do Ostravy. Jízdné bude přepočítávat speciální účetní centrum, hlavním klíčem k dělení zisku se stane počet ujetých kilometrů. "Dohoda zatím podepsaná není, ale všichni dopravci se shodli a neměli s tím problémem," řekl listu mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

Vzájemné uznávání jízdného bude rozděleno do dvou fází. V té první bude platit jen pro ty firmy, které uspějí v tendru na některou z tratí. "Nyní připravujeme výběrové řízení na obsluhu trati z Prahy do Děčína. Když v něm zvítězí například RegioJet, bude muset uznávat jízdenky Českých drah a naopak," vysvětlil Novák. Dopravce se k tomu zaváže už při přihlášení do tendru. Cestující na této trati si tedy koupí lístek bez ohledu na to, kterého dopravce si zvolí. Zástupci ČD i RegioJetu, které LN oslovily, s dohodou souhlasí.

Druhá fáze dohody by měla vyřešit jízdné na trati z Prahy do Ostravy. Jak RegioJet, tak České dráhy tu jezdí na své komerční riziko a nejsou pod žádnou smlouvou se státem. "Naše vize je taková, že by se v budoucnu ke smlouvě přidaly i firmy, které jezdí na riziko beze smlouvy. Byly by samy proti sobě, kdyby tak neučinily," řekl Novák. Zisk z jízdného by se měl dělit podle počtu ujetých kilometrů. Jezdit by se mělo podle tarifu TR10, který užívají České dráhy.

08. 02. 2012 Správa železnic prošla personálním otřesem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-prosla-personalnim-otresem-741595>)

Správa železniční dopravní cesty dnes zažila personální zemětřesení ve svém nejvyšším vedení. Šéf SŽDC Pavel Habarta odvolal dva ze čtyř svých náměstků. Dnes ve funkci skončili ekonomický náměstek Vladimír Filip a náměstek pro provozuschopnost dráhy Vojtěch Kocourek. Informaci serveru E15.cz bez dalších detailů potvrdil mluvčí státní organizace Pavel Halla. Neuvedl ani, kdo odcházející manažery nahradí. „Důvody netuším, ani po nich nepátrám. Jak jsem byl jmenován, tak jsem byl odvolán, беру to jako profesionál,“ řekl serveru E15.cz Kocourek. Ministr dopravy Pavel Dobeš ke změnám v SŽDC pro E15.cz uvedl, že je vnímá pozitivně. Celou situaci může rozlousknout už zítřejší zasedání správní rady, na které se zřejmě dostaví – oproti všem zvyklostem – i ministr

dopravy. Zemětřesení je zřejmě výsledkem pnutí mezi Věcmi veřejnými a ODS o vliv na organizaci, která ročně rozdělí stavebním firmám desítky miliard korun. Spekuluje se i odvolání samotného Habarty. „To myslím není aktuální,“ řekl člen správní rady SŽDC a náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. „První by se o tom dozvěděla správní rada,“ uvedl k případnému odvolání Habarty ministr Dobeš.

08. 02. 2012 Praha 2 kývla na přepracovanou podobu nádraží Vyšehrad, nadšená ale není

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/praha-2-souhlas-i-s-prepracovanou-podobou-nadrazi-vysehrad-nadsena-ale-neni-15y-praha-zpravy.aspx?c=A120208_151859_praha-zpravy_sfo)

Druhá městská část odsouhlasila novou podobu přestavby nádraží Vyšehrad. Původní návrh, ke kterému měla výhrady, nechal investor přepracovat - snížil například výšku plánovaných přístaveb. Přesto není radnice z nové podoby nádraží nadšená. Stavební úřad Prahy 2 rozhodne, zda udělí investorovi územní povolení. U památkově chráněné budovy nádraží Vyšehrad by měly vyrůst dvě prosklené budovy, v kterých by byly například kanceláře, wellness centrum, obchody, dvě malé galerie a desítky parkovacích míst. Investorem je firma TIP Estate, podobu nádraží navrhl ateliér Omicron-K. "Původní návrh byl hrozný, nehodil se do tohoto místa. Potlačoval význam původní budovy a zakrýval výhled na Vyšehrad," uvedl místostarosta Prahy 2 Václav Vondrášek (ODS). Nelíbil se ani občanským sdružením, památkáři hlavního města ho ale schválili.



Stavební úřad Prahy 2 investorovi územní povolení původně nevydal. Firma se ale obrátila na pražský magistrát, který věc vrátil zpět úřadu druhé městské části. Podle místostarosty investor projekt upravil a zredukoval objem nadzemních částí. Západní přístavba by tak měla být o patro nižší a měla by stát dále od historické budovy. Druhá přístavba by se měla objemem a výškou přizpůsobit sousednímu nárožnímu domu. "Ani teď z toho nejsme nadšení, ale protože se záměrem ostatní dotčené orgány souhlasily, vzali jsme ho na vědomí a nebudeme se odvolávat," uvedl Vondrášek. Starosta dvojky Jiří Paluska (ODS) označil novou variantu za menší zlo. Záměr bude nyní znovu v územním řízení posuzovat stavební úřad Prahy 2.

Nádraží Vyšehrad dlouhodobě chátrá. V roce 2007 ho České dráhy prodaly ve výběrovém řízení za 42,5 milionu korun společnosti TIP Estate. Nový majitel bez povolení strhl čekárnu, která stála mezi kolejemi a kterou s hlavní budovou spojoval podchod. Památkový odbor magistrátu poté firmě udělil tehdy nejvyšší možnou pokutu 100 tisíc korun.

09. 02. 2012 České dráhy zatím pozemky u nádraží v Brně prodat nechtějí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-zatim-pozemky-u-nadrazi-v-brne-prodat-nychtejji/752678>)

České dráhy zatím nechtějí prodat pozemky u hlavního nádraží v centru Brna. Dopravce zatím jen prověřuje, zda tyto nemovitosti bude v budoucnu potřebovat. Informoval o tom dnes mluvčí drah Radek Joklík v reakci na informaci Hospodářských novin, podle kterých se má novým vlastníkem čtyřhektarové plochy v hodnotě až 400 milionů korun stát developerská společnost Brno new station development (BNSD) se skrytými vlastníky.

Hospodářské noviny dnes napsaly, že České dráhy firmě pozemky dlouhodobě pronajaly a BNSD na ně má navíc předkupní právo. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ale podle listu s prodejem pozemků nesouhlasí, protože by mohl ohrozit modernizaci nádraží. Vůči údajným spekulacím se České dráhy ohradily. "Vyhrocená debata kolem údajného prodeje pozemků u hlavního nádraží v Brně je nesmyslná. České dráhy zatím ani nerozhodly, že předmětné pozemky skutečně prodají. Došlo pouze k jejich vyčlenění v rámci výběru potenciálního zbytného majetku. Prodat by je firma mohla teprve poté, co se jasně prokáže, že nebudou sloužit k dalšímu rozvoji nádraží a prodej posvěti řídicí orgány ČD," uvedl Joklík.

Podle listu ministerstvo dopravy o chystané transakci do tohoto týdne nevědělo. "Neprošlo to ještě dozorčí radou ani představenstvem," řekl náměstek ministra a předseda dozorčí rady ČD Lukáš Hampl. Dodal, že dráhy by pozemky prodaly jen v případě, že by šlo o zbytný majetek a jediné za tržní cenu. "Vše je ve stádiu prověřování zbytnosti. České dráhy čekají na oficiální stanovisko SŽDC a potenciální prodej neprojednaly orgány společnosti. V případě, že se ukáže, že vyčleněné pozemky mohou v budoucnu sloužit k dalšímu rozšíření a přestavbě brněnského nádraží, nebudou prodány,"

doplnil Joklík. Mluvčí SŽDC Pavel Halla ČTK potvrdil, že od Českých drah žádost o vyjádření obdrželi, na odpověď mají 30 dnů. "Již nyní však mohu předběžně říci, že naše stanovisko bude negativní," řekl ČTK. SŽDC totiž prý neví, zda pozemky nebude potřebovat.

Podle odborníků bude mít při případném prodeji na cenu pozemků vliv to, že jsou pronajaty na 40 let a že na ně existuje předkupní právo. Soudní znalec Vladimír Vácha HN řekl, že cenu by mohla ovlivnit i podoba smlouvy o nájmu. Tu ale ČD odmítají ukázat. BNDS, v jejímž vedení je místopředseda brněnské ODS Jiří Hos, se k chystanému obchodu nechce vyjádřit. Podle brněnské občanské koalice Nádraží v centru vznikl v ČD 27. ledna dokument týkající se prodeje, který by již mělo mít SŽDC. Pokud by podle jejich představitelů došlo k odprodeji pozemků, nemohlo by se rekonstruovat současné nádraží. To by se tak muselo přesunout. Na to však podle koalice stát nemá peníze. Vedení Brna dlouhodobě prosazuje odsun hlavního nádraží o 700 metrů směrem na jih, peníze na stavbu ale zatím chybějí, stejně jako většina potřebných územně plánovacích dokumentů a povolení. Odsun nádraží z centra dlouhodobě kritizují občanskí aktivisté a někteří dopravní experti. Podle nich se současné brněnské nádraží dá modernizovat a rozšířit.

09. 02. 2012 Lokálky zaplatí za koleje stejně jako rychlovlaky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/lokalky-zaplati-za-koleje-stejne-jako-rychlovlaky-741672>)

Konec výhod pro regionální vlaky. Krajské vlaky budou od července platit při jízdě po celostátních drahách a koridorech stejně jako expresy nebo rychlovlaky soukromých dopravců. Tedy výrazně více než dnes. „Využíváme možnosti, které nám dává výměr ministerstva financí, a narovnáme ceny,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Správa železnic si od zdražení slibuje zisk kolem sta milionů korun, jiné zdroje mluví až o 150 milionech. Kraje to však vidí jinak a mluví o dalším útoku státu na své rozpočty. Schyluje se tak zřejmě k další bitvě o lokálky. „Je to výrazné zdražení a my nejsme připraveni to platit. Všechny kraje proto dnes vyjednávají s dopravci a hledají řešení,“ řekl stínový ministr dopravy a plzeňský hejtman Milan Chovanec. Podle něj ale nepřipadá v úvahu rušení spojů nebo zdražení jízdného. Spor se tak zřejmě bude vyvíjet odlišně v každém kraji, bude záležet především na smlouvě kraje s ČD. Například v Plzeňském kraji, na Vysočině nebo na jižní Moravě nemohou dráhy bez podpisu dodatku poplatky za koleje převést k tíži kraje. Jinde to ale budou mít hejtmani těžší, neboť nemají s ČD tak striktní smlouvu.

Poplatek za použití kolejí se skládá ze dvou částí. Platí se za vlakový kilometr a rovněž za tunové kilometry. Krajské vlaky dnes platí na všech tratích 5,32 koruny za vlakový kilometr, od července to bude na koridorech 7,56 koruny. Za tisíc tunokilometrů platí lokálky 29,2 koruny, nově to může být více než 43 korun. „My v takových případech musíme s kraji jednat, o tom, kdo to zaplatí. Což právě teď děláme,“ řekl Radek Joklík za České dráhy. Podle informací deníku E15 se někteří dopravci, včetně ČD, už obrátili na drážní úřad, aby nové ceníky SŽDC zrušil. Poplatky za koleje se totiž od ledna zvýšily všem dopravcům. Zrušení nových cen budou po SŽDC žádat i hejtmáni. Naopak majitel RegioJetu Radim Jančura s kroky SŽDC souhlasí. „Je správné, že se ceny narovnají. I regionální vlaky pro nás mohou být na koridorech konkurencí,“ řekl Jančura.

Kolik platí regionální vlaky za použití kolejí (v korunách)

		koridory	ostatní celostátní tratě	regionální tratě
vlako-kilometr	nyní	5,32	5,32	5,32
	od 1. 7. 2012	7,56	6,28	5,32
tisíc tuno-kilometrů	nyní	29,2	29,2	29,2
	od 1. 7. 2012	43,34	34,45	29,2

09. 02. 2012 Šéf železnic dostal hlídaciho psa, zřejmě končí (SŽDC)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sef-zeleznic-dostal-hlidaciho-psa-zrejme-konci-741902>)

Šéf Správy železniční dopravní cesty Pavel Habarta dnes dopadl podobně jako jeho kolega v Českých drahách Petr Žaluda. Od ministerstva dopravy dostal hlídaciho psa v podobě staronového náměstka Bohuslava Navrátila. Ten se dnes podle rozhodnutí správní rady organizace stal náměstkem pro provozuschopnost dráhy. Nahradil tak Vojtěcha Kocourka, kterého Habarta ve středu vyhodil. Rada rovněž zásadně okleštila Habartovy pravomoce, když rozhodla, že všechny dokumenty musí

spolupodepsat i Navrátil. Novinkou je také nařízení, že všechny zakázky nad 200 milionů korun musejí projít správní radou.

Pro Habartův osud v čele organizace, která vládne stamiliardovým majetkem a ročně do tratí investuje desítky miliard, je zásadní i další rozhodnutí vrcholného orgánu. Podle něj musí být nejpozději během března vypsáno řádné výběrové řízení na generálního ředitele SŽDC. Habarta totiž vládne státní organizaci jen jako pověřený šéf a nikoliv jmenovaný generální ředitel. Chybí mu totiž potřebná kvalifikace a praxe na dráze, konkurzem tak zřejmě neprojde. To by se naopak mohlo povést Navrátilovi, který již post náměstka zastával a dodnes je díky své odbornosti zapsán v obchodním rejstříku jako statutární orgán.

Habartu do SŽDC přivedl v roce 2010 tehdejší ministr dopravy Vít Bárta. Konec železničního šéfa tak může souviset i s emancipací nového ministra Pavla Dobeše, který se podle některých zpráv z resortu snaží vymanit z Bártova vlivu. Habarta se ale dostal v poslední době i do věcných sporů s ministerstvem, kterému se nelíbil způsob zadávání některých zakázek. Jeden případ skončil u antimonopolního úřadu. SŽDC naopak nepřímo poukazovala na to, že ministerstvo zakázky administrativně brzdí a může tak způsobit ztrátu evropských peněz. To vše se děje v době, kdy má být každým dnem vypsána takzvaná zakázka desetiletí, kterou je výstavba koridoru mezi Rokycany a Plzní za zhruba osm miliard korun. SŽDC se také v posledních měsících stala terčem kritiky dopravců za to, že prudce zvedla ceny za užití kolejí, ačkoliv se za loňský rok chlubí dvoumiliardovým ziskem. Část dopravců dokonce podala stížnost k Drážnímu úřadu.

Habarta v minulosti působil například ve společnosti ČD Telematika nebo v týmu organizátorů libereckého mistrovství světa v lyžování. Správní rada se dnes také seznámila s plánem správy železnic postupně přejít pod značku Česká železnice. Radní plán nezavrhl, takže příprava proměny pokračuje dál.

09. 02. 2012 Nymburk plánuje za rok opravit nádraží a vybudovat parkoviště

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nymburk-planuje-za-rok-opravit-nadrazi-a-vybudovat-parkoviste/753044>)

Oprava nymburského železničního nádraží by měla být hotova za rok. Rozšíří se nádražní hala a vlakové nádraží se sloučí s autobusovým. Na místě přilehlých budov má vzniknout parkoviště. Jde o investici 81 milionů korun, sdělil dnes novinářům místostarosta města Zdeněk Vocásek (ODS). Akce je podle radního v plném proudu. "V současnosti máme na stole ideovou studii od architekta, návrh počítá s kompletní rekonstrukcí," řekl Vocásek. "Ve východní části by měla být nová čekárna přístupná z halového prostoru a propojení k přemístěným veřejným toaletám. Projekt dále počítá s restaurací a úschovnou," doplnil místostarosta. V plánu je také demolice přilehlých budov na místě bývalého nákladového nádraží. Na jejich místě by mělo vzniknout parkoviště pro osobní vozidla s předpokládanou kapacitou 30 míst.



Částku 81 milionů korun město podle Vocáskova získá z peněz, které byly určeny na nákup železničních vozidel. Prostřednictvím Regionálního operačního programu Střední Čechy tento nákup pro České dráhy spolufinancoval Středočeský kraj. Dráhy celou částku nevyčerpaly, kraj proto jedná o využití zbylých 330 milionů korun. Podle tiskové mluvčí města Markéty Tomčíkové lze zahájení stavebních prací očekávat letos v létě, celý komplex by měl být hotový začátkem roku 2013.

12. 02. 2012 Třinec chce mít moderní nádraží. Spojil síly s Českými drahami

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/trinec-chce-mit-moderni-nadrazi-spojil-sily-s-ceskymi-drahami-ptn-ostrava-zpravy.aspx?c=A120210_070015_ostrava-zpravy_jog)

Šedivou a nevzhlednou budovu vlakového nádraží v Třinci by měl nahradit moderní terminál umožňující pohodlné přestupy z městské, příměstské i železniční dopravy na jednom místě. Dokončuje se projektová dokumentace a ještě letos by město mělo požádat o evropské dotace. Na změně spolupracuje s Českými drahami. "Současný stav budovy nádraží Českých drah v Třinci je v mnoha ohledech nevyhovující, a to jak ve vztahu k využití železniční dopravy, tak i řešením nádražní budovy a prostoru před nádražím pro následnou autobusovou či automobilovou dopravu," přiblížila důvody stavby nového terminálu třinecká starostka Věra Palkovská. Úpravami by mělo projít nejen samotné třinecké nádraží, ale i prostor před ním tak, aby cestující mohli



pohodlně přestupovat z vlaku na autobusy městské i příměstské dopravy, případně do svých automobilů či taxíků.

Město má na starosti prostor před nádražím, České dráhy hlavně budovu

"Důraz klademe zejména na bezproblémový přestup mezi jednotlivými druhy dopravy, bezbariérový přístup v rámci terminálu, instalaci moderního informačního systému a provozní efektivitu. Cílem je moderní a důstojné zázemí pro cestující veřejnost," vysvětlila starostka města. Na výstavbě terminálu bude Třinec spolupracovat s Českými drahami. Třinečtí budou mít na starost úpravy prostoru před nádražím, samotné nádraží pak budou opravovat České dráhy. "Jsme ve fázi přípravy projektové dokumentace," vysvětluje mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. "Už byl vybrán ateliér, který navrhne budoucí podobu nádraží, ta ale ještě není konečná, bude se upravovat právě při zpracovávání projektové dokumentace. Pokud vše půjde tak, jak má, chtěli bychom v průběhu třetího čtvrtletí zažádat o dotaci na stavbu nádraží," dodala mluvčí.

Podle plánu Třince i Českých drah by mohla být žádost o dotaci podána a schválena do konce letošního roku, na začátku roku 2013 by se mohlo začít stavět, během dvanácti měsíců by mělo být vše hotovo. Pokud by žádost o dotaci neprošla, pokusili by se žadatelé získat peníze jiným způsobem. Celkové náklady na revitalizaci třineckého nádraží a jeho okolí by měly dosáhnout osmašedesáti milionů korun. Zhruba sedmadvacet milionů korun chce na svou část stavby třinecká radnice, 38,5 milionu pak České dráhy.

Více autobusů k vlakovému nádraží nepojede

"My i České dráhy budeme o dotaci žádat samostatně, Třinci by mohlo být proplaceno pětadesát procent nákladů, Českým drahám pak sedmdesát procent. Projekt ale bude společný, nechat vypracovat dva různé, jeden pro nádražní budovu a druhý pro venkovní prostory, by nemělo smysl," vysvětlila starostka. S tím, že by k novému terminálu přijíždělo více autobusů, zatím město nepočítá, pro dopravu bude i nadále stěžejní stávající autobusové nádraží.

13. 02. 2012 Požár a poruchy ráno paralyzovaly pražskou železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/164175-pozar-a-poruchy-rano-paralyzovaly-prazskou-zeleznici/>)

Vlaky v okolí Prahy ráno takřka nejezdily. Zablokovány byly hlavní tratě směrem na západ i na východ, porucha vyřadila z provozu také tzv. Městskou linku z Roztok přes Holešovice do Libně. Nejzávažnější situace nastala na trati na Beroun a Plzeň, kde byl kvůli požáru zcela zastaven provoz, bez omezení jezdily vlaky až po deváté hodině. Cestování z Prahy na východ komplikovala dopoledne poškozená výhybka na hlavním nádraží, kvůli které musely vlaky déle čekat na odjezd nebo vjezd do stanice. Provoz mezi Dobřichovicemi a Radotínem byl zastaven před šestou hodinou ráno kvůli požáru opuštěného drážního domku v Černošicích. Nehořelo sice přímo na trati, ale nebylo možné kolem ohně bezpečně projíždět – zejména poté, co hasiči kvůli bezpečnosti svého zásahu vypnuli trakční vedení. Do čtvrt na osm ráno byl proto zcela přerušen provoz, poté byla otevřena jedna ze dvou kolejí, avšak bez napájení troleje. Po trati tak jezdily pouze rychlíky, které zastavovaly ve všech zastávkách, aby nahradily odřeknuté regionální spoje. Výsledkem byla i dvouhodinová zpoždění. V devět hodin dopoledne se v Černošicích opět mohlo jezdit elektricky a po obou kolejích.

Potíže přetrvávají při jízdě vlakem z Prahy na východ, ačkoli nejsou tak výrazné. Hlavní nádraží má omezenou kapacitu pro odjezd východním směrem, poškozena je jedna z výhybek. Vlaky tak nemohou vjíždět z Vítkovských tunelů na některá nástupiště a musí déle čekat na průjezd nebo na uvolnění nástupiště. Regionální linka Beroun – Praha – Úvaly je – i kvůli výluce v západní části trasy – roztržena. Vlaky vůbec nejezdí mezi Libní a hlavním nádražím a jsou odkloněny do Holešovic. Severní zhlaví hlavního nádraží bude v provozu až od úterý, kdy Správa železniční dopravní cesty plánuje výhybku opravit. Poškozena byla v pátek při posunu. Díky odklonu východní části linky S7 do Holešovic dráhy částečně nahradily další výpadek, který pražskou železnici postihl – porouchala se stará elektrická jednotka, která obvykle jezdí na Městské lince z Roztok přes Bubeneč a Holešovice do Libně. Šest ranních spojů proto bylo odřeknuto, provoz se podařilo obnovit po deváté hodině.

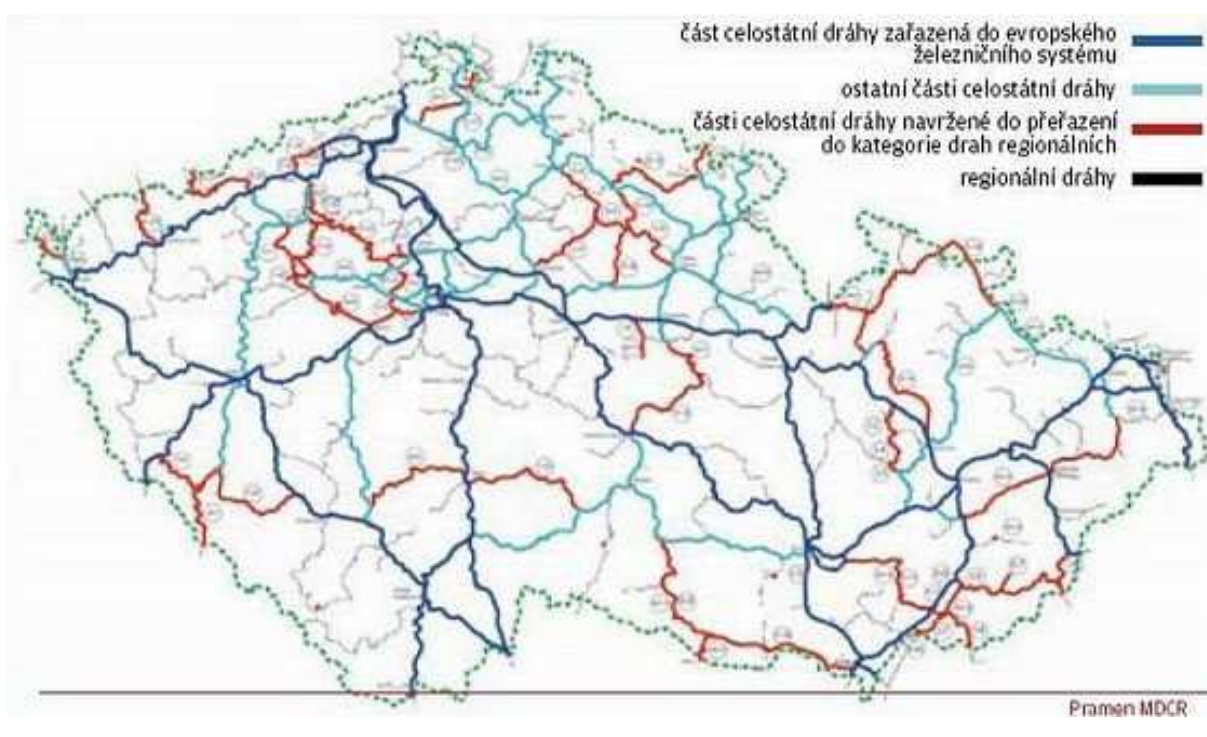
14. 02. 2012 Stát vyrábí regionální tratě

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-vyrabi-regionalni-trate-742845>)

České republice letos výrazně zhoustne síť regionálních tratí, aniž by v krajích přibyl jediný pražec. Ministerstvo dopravy se rozhodlo papírově převést desítky tratí z kategorie celostátní do kategorie

regionální. Důvodem jsou směrnice Evropské unie, které počítají s budoucí „jedinou celoevropskou železnicí“. V sázce jsou přitom desítky miliard korun. Celostátní tratě se totiž budou muset postupně přizpůsobit požadavkům na propojenost, takzvanou interoperabilitu. „Je možné se ztotožnit s názorem, že uplatnění požadavků interoperability na celou síť Správy železniční dopravní cesty by vedlo k neúměrným a neefektivně vynaloženým nákladům,“ říká mluvčí správy Pavel Halla. Jde například o zabezpečovací zařízení, nástroje pro komunikaci vlaků nebo traťové rychlosti. Nové tratě se už staví podle evropských pravidel, staré se budou postupně přizpůsobovat v rámci budoucích rekonstrukcí. Ze škatulky celostátních drah vypadnou především tratě, kde ministerstvo neobjednává rychlíky a po kterých nejedí mezinárodní nákladní vlaky.

Nové dělení bude mít i zcela bezprostřední dopady. Na regionálních tratích platí vlaky nižší poplatky, takže České dráhy a kraje by mohly na lokálkách mírně ušetřit. Praxe také ukazuje, že údržba na regionálních tratích je levnější, ačkoliv legislativně není v údržbě jednotlivých kategorií žádný rozdíl. Občas jsou dokonce regionální tratě ponechány napospas přírodě. Na rozdíl od celostátních drah je navíc možné regionální tratě snáze rozdělit a privatizovat. Ve státní správě existují i úvahy o převodu regionálních tratí na kraje a vzniku jakýchsi krajských železničních správ.



14. 02. 2012 Nádraží v Brně není tak důležité, jak si politici myslí, naznačila EU

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/nadrazi-v-brne-neni-tak-dulezite-jak-si-politici-mysli-naznacila-unie-1j0-brno-zpravy.aspx?c=A120214_1732515_brno-zpravy_bor)

Politici protestují proti tomu, že se Brno neobjevilo v plánech Evropské unie na takzvanou prioritní dopravní síť. Myslí si, že to může zásadně zpomalit dopravní rozvoj jižní Moravy a ohrozit i modernizaci brněnského nádraží v jakékoli podobě. Přitom Praha a Ostrava na zmíněné mapě figurují. Evropská komise nezařadila Brno mezi takzvané hlavní dopravní uzly Transevropské dopravní sítě. Tedy mezi ty, které by měly být přednostně dobudovány do roku 2030. Na tomto seznamu se za Českou republiku nachází jen Praha a Ostrava. Ministerstvo dopravy tvrdí, že se ještě evropský záměr změnit a Brno do něj v nejlepším případě zahrnout. "Pokud se Brno nedostane do této sítě hlavních uzlů, tak to může mít nedozírné následky na hospodářský rozvoj jižní Moravy na několik následujících desetiletí," reagoval na vývoj dokumentu Evropské komise, který je nyní ve fázi připomínkování, jihomoravský hejtman Michal Hašek (ČSSD). Podle něj by to ovlivnilo zejména budoucí investice do železnice.

Nádraží chybí napojení na velkou aglomeraci

Tak černě to ale nevidí na ministerstvu dopravy. "My bychom byli samozřejmě rádi, aby do hlavní sítě bylo zapojeno co nejvíce českých uzlů a tratí. O tom, kdo se na seznam dostane, ale rozhoduje Evropská komise," řekl mluvčí ministerstva Martin Novák s tím, že si ministerští úředníci význam Brna uvědomují. Dodal, že Brno nikdo z plánů Unie definitivně nevyškrtl. Je totiž zařazeno na seznam takzvané "úplné" sítě. To je jakýsi druhý stupeň následující za "hlavní" sítí, který by měl být hotov

do roku 2050. "Do hlavní sítě se Brno nedostane také proto, že na rozdíl třeba od Ostravy a Slezska není napojeno na dostatečně velkou aglomeraci," podotkl Novák s tím, že ministerstvo se bude snažit, aby se na seznam hlavních priorit dostaly další české tratě či uzly.

Firbas: Ať politici nevymýšlejí megalomanské projekty

Brněnští radní ovšem postoj EU považují za problém. "Myslím si, že nás tento vývoj staví na stejnou stranu i s odpůrci přesunu nádraží. Ohrožena je totiž jakákoli modernizace dopravního uzlu v Brně," říká náměstek primátora pro dopravu Robert Kotzian (ODS), který prosazuje odsun brněnského nádraží. Ohrožením myslí zejména omezení evropských dotací, bez nichž si přesun nádraží za dvacet miliard nikdo nedovede představit. Miroslav Patrik ze sdružení Nádraží v centru s ním souhlasí jen napůl. "Je pravda, že v tomto se i s ODS věcně a technicky shodneme. Myslím si, že by Brno mělo být jednou z evropských priorit," řekl Patrik s tím, že od politiků ODS je stále ještě mnoho věcí v názoru na modernizaci uzlu rozděluje.

Poněkud jiný pohled na věc má Petr Firbas z občanského sdružení, které se zabývá dopravou na jižní Moravě. Ten evropskou legislativu, tedy i plán Transevropské dopravní sítě sleduje dlouhodobě. "Je ale třeba si uvědomit, že z evropského pohledu není Brno tak významná křižovatka a aglomerace, jak si tady mnozí myslí," vysvětlil svůj pohled Firbas. "Proto by se politici neměli snažit o megalomanské dvacetimiliardové projekty, které nemají mnoho šancí na spolufinancování," uzavřel svůj pohled na problematiku Firbas.

Transevropská dopravní síť

- záměr schválený Evropským parlamentem v roce 1996
- nynější návrh počítá se dvěma etapami: do roku 2030 by měla být hotová "základní síť" (core net) a do roku 2050 "úplná síť" (comprehensive net)
- základní síť má propojit:
 - 83 hlavních evropských přístavů s železnicemi a silnicemi
 - 37 hlavních letišť s významnými městy pomocí železnice
 - 15 tisíc kilometrů železničních tratí zmodernizovaných na vysokorychlostní tratě
 - 35 významných přeshraničních projektů, jejichž cílem je zlepšit průchodnost

14. 02. 2012 Klatovské nádraží při požáru trafiky zčernalo, škoda je za dva miliony

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/klatovske-nadrazi-pri-pozaru-trafiky-zcernalo-skoda-je-za-dva-miliony-1ez-plzen-zpravy.aspx?c=A120214_092402_plzen-zpravy_alt)

Požár novinového stánku likvidovali v noci na úterý hasiči na vlakovém nádraží v Klatovech. V budově vznikly škody za dva miliony korun. Hasiči dorazili na nádraží hodinu po půlnoci. "Novinový stánek o rozměrech 6 x 4 metru ve vstupní chodbě byl už celý v plamenech a prostory nádražní budovy zakouřené," řekla iDNES.cz mluvčí hasičů Blanka Rauscherová. Stánek celý shořel, plameny poškodily elektroinstalaci a popraskaly některé skleněné výplně. Interiéry zakouřené nádražní budovy bude zapotřebí vyčistit a nově vymalovat. Z nádraží hasiči v době požáru vyvedli dvě zaměstnankyně Českých drah, které ale neutrpěly žádná zranění. "Příčina vzniku požáru je stále v šetření, škody se předběžně vyšplhají přes dva miliony korun," řekla Rauscherová. Vinou požáru museli cestující k ranní vlakům chodit přes první peron, protože celá nádražní budova byla uzavřená. Nyní už je podle regionální mluvčí ČD Radky Pistoriusové zakázán vstup jen do míst, kde hořelo.



14. 02. 2012 Liberecký kraj dal ČD za pozdní dodávky Stadlerů pokutu 3 miliony

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/liberecky-kraj-dal-cd-za-pondni-dodavky-stadleru-pokutu-3-miliony/754915>)

Liberecký kraj vyměřil Českým drahám za pozdní dodávky moderních švýcarských vlaků Stadler pokutu téměř tři miliony korun. Částka navíc zřejmě nebude konečná, může ještě stoupnout. ČTK o tom dnes informoval hejtmanův náměstek pro dopravu Martin Sepp (ČSSD). Moderních vlaků mělo na Jizerskohorské železnici jezdit do poloviny prosince 16. Dva nebyly nasazeny dosud a s jejich

dodáním se nyní počítá do konce února. Dráhy uloženou pokutu zaplatí. "Za nedodržení nasazení požadovaných vozidel Stadler za prosinec 2011 budeme u Českých drah uplatňovat smluvní sankci 2,986.350 korun," uvedl náměstek. Poté co budou dodány výkazy za leden, je pravděpodobné, že bude následovat ještě další sankce. Pokuta se týká nasazování nových vlaků na dvou tratích. Pro trať Liberec – Harrachov byla vyčíslena na 2,842.800 korun, pro úsek Liberec – Černousy na 143.550 korun.

Pozdní nasazování vlaků Českými drahami Sepp označil za manažerské selhání. Na některých tratích podle něj navíc byly i zmatky v jízdních řádech. Vlaky se na přelomu roku zpožďovaly a lidé nestíhali navazující spoje. "Máme zjištěno, že například na trase Černousy – Frýdlant – Liberec nejezdily vlaky přesně dennodenně," dodal náměstek. Mluvčí ČD Radka Pistoriusová ČTK řekla, že dopravce se pokutě bránit nebude. Připustila, že České dráhy některé parametry smlouvy nedodržely. "Tato situace byla způsobena tím, že přišla nová vozidla, ale nebyla v množství, ve kterém měla být. Byl tam úplně nový koncept dopravy a nakonec vše zkomplikovaly i velmi nepříznivé klimatické podmínky," uvedla. Dráhy podle ní částečně uplatní sankci i proti výrobcí, který prý také některé podmínky smlouvy nedodržel.

Jizerskohorská dráha představuje zhruba 35 procent regionální dopravy v Libereckém kraji. Zahrnuje železniční dopravu v celém Frýdlantském výběžku a z Liberce na Jablonec, Tanvald a Harrachov a ze Smržovky do Josefova Dolu. Tendr na zajištění dopravy kraj vypsal už v roce 2008. Podmínkou byly lepší služby a moderní vlaky. Do soutěže se přihlásilo pět zájemců. Nejvýhodnější nabídku podaly České dráhy. Jezdí za 107,90 koruny za kilometr a zakázku získaly na 15 let. Sepp už dříve ČTK řekl, že pouze v případě smlouvy na Jizerskohorskou železnici může v krajním případě pokuta za celý rok dosáhnout až 25,8 milionu korun. Vlaky pro tuto dráhu stály téměř 878 milionů korun a 35 procent z této částky poskytly evropské fondy. České dráhy chtějí pro Liberecký kraj koupit ještě další čtyři vozy podobného typu. Ty mají jezdit na trati z Liberce do České Lípy. Objevit by se na ní moly do konce příštího roku.

14. 02. 2012 Železničáři bojují proti zlodějům kovů obrazovým katalogem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/164435-zeleznici-bojuji-proti-zlodejum-kovu-obrazovym-katalogem/>)

Novou pomůcku v boji proti zlodějům kovů na železnici mají majitelé sběrů i policisté. Ti jen v loňském roce řešili přes 1 230 krádeží na železnici. Železničářům zloději nejen způsobují milionové škody, ale ohrožují také bezpečnost a plynulost dopravy. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) proto vydala katalog, který má policii pomoci při vyšetřování těchto případů. Kriminalisté v něm najdou soupis a fotografie součástí, které se na železnici používají. "Nejčastěji se kradou kabely, vodiče a elektroinstalační materiál," doplnil mluvčí policejního prezidia Jan Melša. Železničáři sice mají podle Brázdy zálohy, ale po jejich spotřebování již může být ohrožena doprava. "Největší problém jsou ukradené tlumivky, což jsou zařízení, která zaručují i činnost železničních přejezdů. V případě krádeže pachatel získává maximálně několik set korun za surovou měď, zatímco nám vzniká škoda v řádech desítek tisíc korun. Ale hlavně je tímto ohrožena bezpečnost železničního provozu," varuje mluvčí železničářů Pavel Halla.



Sedmdesát čtyři barevných fotografií opatřených jménem součástky a poznámkou o materiálu nyní pomůže kriminalistům především při kontrole sběrů surovin. Dozví se například, jak vypadají a k čemu slouží takzvané vrtule, svěrky nebo elektrovodné propojky. "Když tam budeme dohledávat ukradenou součástku, přesně budeme vědět, jak má vypadat. Anebo naopak, pokud budeme katalog podrobně znát, tak policista už při kontrole sběrný pozná, že před sebou nemá běžný odpad odněkud ze stavby," pochvaluje si nový materiál Melša. Správa železniční dopravní cesty, která katalog připravila, jde v ocenění jeho potenciálu ještě dál. "My si slibujeme, že katalog zvýší povědomí o drážním majetku. Řeknu příklad: představte si kolemjdoucího, který potká někoho, kdo veze na kárci do sběrný nějaký materiál. Když takový člověk bude schopen poznat, že se jedná o materiál z dráhy, může hned zavolat policii," tvrdí Halla.

SŽDC vytiskla 2 000 kusů katalogů. Protože texty i fotografie připravovala sama, jediné náklady tvořil tisk. Za ten údajně zaplatila necelých třicet tisíc korun. S policií pak správa vytipovala přibližně pět set obvodních oddělení, kam bude distribuována zhruba tisícovka výtisků. Další dostanou krajské úřady a později také vytipované sběrný barevných kovů. Právě tam se na neznalost železničních součástí často vymlouvají. "U nás bohužel není tak přísná praxe jako na Slovensku. Tam stačí, když je při kontrole sběrný zjištěno, že v ní je materiál drážního původu, a už to může vést až k odebrání živnostenského oprávnění u provozovatele sběrný," posteskl si ředitel odboru bezpečnosti SŽDC Petr Brázda. Navzdory méně striktním zákonům v této oblasti je ale podle něj v Česku rovněž definovaná

povinnost krádež ohlásit: "Pokud je prokazatelné, že ten materiál byl ukraden, tak každý má hlásnou povinnost. Pak by se člověk měl podle toho zachovat, tedy sdělit policii, jak se k němu materiál dostal." V loňském roce způsobili zloději SŽDC škodu ve výši 21 milionů korun. Z blízkosti kolejí se navíc krade doslova všechno. "Asi nejbizarnějšími případy jsou krádeže součástí pod elektrickým napětím, jako jsou třeba součásti trakčního vedení nad tratí. K těm dochází bez ohledu na obrovské riziko zásahu elektrickým proudem," dodal Halla.

16. 02. 2012 Hledají se zájemci o modernizaci trati Rokycany – Plzeň

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=733442>)

V posledním květnovém týdnu by měl být znám vítěz výběrového řízení na modernizaci železniční trati Rokycany – Plzeň. Zakázku již vypsal Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Odhadovaná hodnota zakázky, kterou již na počátku února schválila vláda, přesahuje 7,53 miliardy korun bez daně z přidané hodnoty (DPH). Firmy se o zakázku mohou ucházet do 23. května, obálky s jejich nabídkami budou otevřeny následující den. Vyplývá to z informací zveřejněných na portálu veřejných zakázek. "Očekáváme velký zájem, my tomu říkáme investiční akce desetiletí na železnici," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Takto velkou zakázku podle něj jeho organizace ještě nevypisovala. V zadávacích podmínkách je mimo jiné to, že jsou firmy schopné zakázku technologicky zvládnout, část stavby musí vítěz tendru provádět pouze vlastními kapacitami tak, aby například nedocházelo k přeprodávání zakázek subdodavatelům. Stavba by podle Halla měla započít ještě letos, podle portálu veřejných zakázek je doba prací odhadovaná na 38 měsíců. Trať určená k modernizaci měří zhruba 21,2 kilometru. Úprava zahrnuje mimo jiné dvě přeložky dílčích úseků tratě, železniční stanici Ejovice a Chrást u Plzně, včetně zastávky Klabava a Plzeň Doubravka. Úsek Rokycany – Plzeň je součástí III. železničního koridoru z Prahy přes Plzeň do Chebu. Po zahájení modernizace tratě Rokycany – Plzeň už zbude poslední velká etapa z Prahy do Berouna. Evropská unie by se na financování zakázky mohla podílet až 77 procenty.

16. 02. 2012 ČD chtějí více kupé pro ženy, přestože čelí trestnímu oznámení

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-chteji-vice-kupe-pro-zeny-prestoze-celi-trestnimu-oznameni/756143>)

České dráhy chtějí v průběhu tohoto pololetí zvýšit počet specializovaných kupé určených pro ženy. A to i přesto, že kvůli údajné segregaci mužů dráhy čelí trestnímu oznámení, které na ně podala Unie otců. Vyplývá to z dnešního vyjádření mluvčího drah Petra Šťáhlavského. V současnosti jsou specializovaná kupé pro ženy ve zkušebním provozu. Nacházejí se ve vlacích EC a Expres, a to většinou v mezistátních spojkách. Převážně v nich by měla být i nová kupé. "Jde o jeden oddíl o šesti místech na celý vlak," uvedl Šťáhlavský.

Kvůli kupé pro ženy podalo občanské sdružení Unie otců a šéfredaktor portálu Střídavka Aleš Hodina trestní oznámení. Muži prý mohou být pouze na základě svého pohlaví z kupé vykázaní, a nemají tak stejné právo využívat služeb veřejné dopravy poskytovaných Českými drahami jako ženy. "Tímto způsobem dochází k posilování obrazu mužů bez rozdílu jako osob nebezpečných ženám, potenciálně je ohrožujících, před kterými je nutno ženy chránit. Takový obraz mužů bývá ve společnosti někdy účelově vytvářen a zneužíván," uvedl Hodina. České dráhy se ovšem brání, že muži se na místa pro ženy mohou usadit, pokud jsou volná. "Ženy mají pouze přednost v jejich obsazení," upozornil Šťáhlavský. Podobně je tomu podle něj i v jiných specializovaných oddílech, například v kupé pro cestující s dětmi nebo pro handicapované. Ženy podle Šťáhlavského mají přednost v obsazení míst, což je dáno například tím, že s dopravcem cestují těhotné ženy, které mají přirozený přednostní nárok. "Dámský oddíl je projevem úcty, ochrany a pomoci ženám, což jsou charakteristické prvky mužského chování k ženám, které je typické pro naši západní kulturu a společenské mravy," uvedl Šťáhlavský. Podobná kupé jsou podle něj například v Rakousku.

17. 02. 2012 Na trati z Harrachova se letos už podruhé nekontrolovaně řítí vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-trati-z-harrachova-se-letos-uz-podruhe-nekontrolovane-ritil-vlak-119-/krimi.aspx?c=A120217_113141_liberec-zpravy_alh)

Na strmé horské železniční trati z Harrachova do Tanvaldu se letos už podruhé nekontrolovaně řítí motorový osobní vlak přes několik zastávek. Proč, to nyní zjišťuje Drážní inspekce. České dráhy do skončení vyšetřování tento typ vozů z tratě stáhly. V obou případech se po kolejích se sklonem až

okolo šesti procent rozjela souprava motorového vozu řady 843, v prvním případě doplněná řídicím vozem řady 943.

Zatímco v lednu vlak projel dvěma zastávkami a nakonec zastavil bez nehody u vlečky do desenských skláren, ve čtvrtek po 17. hodině projel rychlostí až 75 kilometrů v hodině čtyři zastávky. Na většině trati je přitom v nejvyšším spádu třicítka. Ve vlaku bylo kromě obsluhy sedm cestujících, nikomu se nic nestalo. "V prvním případě komise prohlídkou vozu zjistila, že brzdy byly v pořádku. Vyšetřování ještě není uzavřené, ale s největší pravděpodobností selhal strojvedoucí. Nyní bude komise vůz prohlížet příští týden, takže do té doby můžeme o příčině jen spekulovat, nicméně po předchozích zkušenostech předpokládáme, že to bylo opět vinou strojvedoucího," poznamenal Drápal. V prvním případě vyšetřování ukázalo, že strojvedoucí použil jinou brzdou, než měl.

České dráhy motoráky řady 843 z trati prozatím stáhly

Motorový vůz řady 843 z konce 90. let je totiž vybavený kotoučovou brzdou, která je považována za modernější, ale také bývá náchylnější na zanesení sněhem. Krom toho má vůz i brzdou elektrodynamickou, která funguje podobně jako v autě brzdění motorem - vlak dokáže zpomalovat, ale ne zastavit. A právě jejich kombinace je problematická – když se používá elektrodynamická brzda, kotouče postupně chladnou a může se na nich usazovat led. Na trati do Harrachova mají proto strojvedoucí nařízeno, aby v zimě elektrodynamickou brzdou nepoužívali a udržovali vyšší teplotu kotoučů. Při prvním incidentu to podle předběžného vyšetřování strojvedoucí nedodržel a se soupravou motorového a řídicího vozu jel místy dokonce až rychlostí 85 kilometrů v hodině.

Protože se podobná událost stala podruhé v krátké době, Drážní inspekce po prohlídce vozu rozhodne, jestli zahájí další vyšetřování a vydá pro trať nějaká bezpečnostní doporučení. České dráhy na čtvrteční událost zareagovaly tím, že z trati motoráky řady 843, železničáři přezdívané "rakev", stáhly a nahradily je vozy řady 854. Ty mají jiný typ brzd. Mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová řekla, že nejspíš už od března pak na trať vyrazí nové motoráky od švýcarské firmy Stadler. Vlaky do Harrachova v minulosti využívaly ve strmém úseku unikátní ozubnicový systém. Od 80. let tu však jezdí běžné vozy, které jsou k provozu na strmých tratích atestované.

17. 02. 2012 ČD loni zaplatily za taxíky pro cestující přes sto tisíc

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/164829-cd-loni-zaplatily-za-taxiky-pro-cestujici-pres-sto-tisic/>)

České dráhy loni v průměru téměř každý druhý den poslaly pro některého ze svých pasažérů taxi, aby ho po ujetí posledního spoje dopravilo domů. Služba, kterou dopravce poprvé testoval v roce 2010, stála železničáře v předchozích dvanácti měsících 101 tisíc korun. Dalšího skoro půl milionu potom dráhy zaplatily na odškodném za zpoždění. Jedním z pasažérů, o kterého se dopravce musel po ujetí vlaku postarat, byl například Daniel Chvála. "Jeli jsme z Dejvic do Mladotic, celkem nám přitom navazovaly vlaky během čtyř přestupů. Jenže už první spoj z Dejvic měl patnáct minut zpoždění a potom nám v Rakovníku ujel přípoj," vypráví cestující, který požádal o pomoc průvodčí ve vlaku. Ta mu nejdřív nabídl, že ho České dráhy zdarma dopraví zpět domů a druhý den znovu do cílové stanice, to však odmítl. Následovala nabídka taxislužby. "Taxíkem jsme jeli 38 kilometrů, stálo to 730 korun. To jsme nejdřív museli zaplatit sami, ale dostali jsme potvrzení od dispečera, že nám dráhy náklady proplatí. K tomu došlo asi za týden," doplňuje Daniel Chvála.

Podobné případy nejsou výjimečné. Cestující by měl podle železničářů vždy podobnou situaci řešit nejdřív s průvodčím, výpravčím nebo operátory call centra Českých drah. Ti o problému informují dispečera provozu, který rozhodne, zda není jiná možnost, jak pasažéra dostat do cíle. "Dispečer vyhodnotí, jestli je ještě možné třeba zastavit jiný vlak nebo odkázat pasažéra na autobus. Pokud to nejde, udělí souhlas s objednaním taxíku," vysvětluje šéf dispečerů Lukáš Zástěra s tím, že pasažér dostane od dopravce speciální kombinaci čísel, kterou se později při žádosti o proplacení prokáže. "Ten, kdo s vámi bude mluvit, vám nakonec řekne číslo, které je důležité při nárokování na částku zpět. Jde o několikamístný unikátní kód, kterým se pasažér později prokáže, že to byl on, kdo o taxi zažádal," dodává Zástěra. Za rok 2011 dráhy souhlasily s vypravením 157 vozidel taxislužby. Nešlo přitom o krátké jízdy. "Dá-li se to zprůměrovat, tak jde zhruba o náklady ve výši šesti set korun na jednu cestu, můžeme tedy nejčastěji hovořit o jízdách zhruba dvacet kilometrů dlouhých," vypočítává mluvčí podniku Radek Joklík.

Odškodnění nově i za zpoždění na vnitrostátních spojkách

Kromě toho dráhy už přes rok vrací část jízdného, když vlaky jedou pozdě. Dříve to dělaly jen u mezinárodních linek, teď nově platí i za zpoždění vnitrostátní. "Při zpoždění 60 až 119 minut mají cestující nárok na 25 procent slevy z jízdného, u zpoždění nad 120 minut je to padesát procent.

Podmínkou ale je, že jízdní doklad musí být v prvním případě v hodnotě minimálně čtyř set korun, ve druhém alespoň dvou set korun," informuje Radek Joklík.

Loni platily dráhy lidem peníze v průměru dvakrát denně. Celkem odškodnili 644 pasažérů v celkové částce 479 tisíc korun. "V 92 případech jsme postoupili u nás podané žádosti o odškodnění železnicím, které byly oprávněné tento požadavek vyřídit. Vedle sousedních zemí, jako jsou Slovensko, Rakousko, Německo, šlo také například o případy z Dánska, Nizozemí nebo Itálie," popisuje mluvčí Českých drah a dodává: "Ve 205 případech naopak nebylo odškodnění poskytnuto. Nejčastěji šlo o případy cest mimo Evropskou unii, na které se pravidla na odškodnění nevztahují. Dále šlo například o případy zpoždění v důsledku usmrcení osob na trati anebo o případy, kdy nebyla naplněna výše minimálního odškodného, která je 4 Eura," uzavírá mluvčí ČD.

18. 02. 2012 Hevlín získal první památku, stoletou budovu zrušeného nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/sance-zrusene-trati-hevlianske-nadrazi-je-pamatka-f6h-/brno-zpravy.aspx?c=A120216_1734052_brno-zpravy_dmk)

Obcím, které řadu měsíců marně bojovaly za zachování trati mezi Hrušovany nad Jevišovkou a Hevlínem, znovu svítla naděje. Koleje nemusí být rozebrány, projektu na oživení tamní lokálky teď může pomoci nová hevlínská památka – nádražní budova. Přes sto let, co budova hevlínského nádraží stojí, neprošla razantnějšími proměnami. I proto Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě podal před rokem na ministerstvo kultury návrh na její zapsání na seznam kulturních památek.



Ministerstvo souhlasilo a nádražní budova v Hevlíně je památkou. "Je to pro nás velký přínos, protože tu žádné památky nemáme. Do budoucna můžeme v našich informačních materiálech lákat na takovou památku turisty," naznačil starosta obce Drahomír Nosek. Zároveň připomněl, že je nyní třeba o kulturní památku náležitě pečovat. "Bud' tedy budeme tlačit na Správu železniční a dopravní cesty, aby se starala tak, jak jí to ukládá zákon, nebo navrheme bezúplatný převod na nás a budeme se o památku starat my. Tomu se nebráníme," dodal. Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě a Hevlín s okolními obcemi mají teď navíc větší naději, že nedávno zrušená sedmikilometrová lokálka, na níž hevlínské nádraží stojí a jež vede přímo do Rakouska, nebude v budoucnu rozebrána.

Turistická drezína

Nádraží coby památka může být totiž dobrým odrazovým můstkem pro chystaný projekt. "Přišli jsme s nápadem, jak tuto trať zachovat v celku a zároveň nalézt smysluplné využití po dobu, než překonáme krizi a než se třeba v budoucnu trať znovu propojí s Rakouskem. Projekt spočívá ve zřízení takzvané turistické drezíny, který mimo jiné funguje asi třicet kilometrů jižně u našich rakouských sousedů, mezi dolnorakouskými Asparnem a Ernstbrunnem," přiblížil místopředseda Spolku pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě Jiří Kacetl. Zájemci o atrakci by tak například přijeli na nádraží do Hrušovany nad Jevišovkou, tam by i s koly nasedli na drezínu a vyrazili by po kolejkách. "Dva na drezíně šlapou, dva jen tak sedí. A jedou po trati a vychutnávají si okolní krajinu. V Rakousku je to velká atrakce," míní Kacetl. Z Hevlína by pak turisté už jen nasedli na kola a po cyklostezkách vyrazili směrem na Znojmo nebo do Rakouska.

Obce a spolek teď musí přesvědčit stát, aby bezúplatně trať na tamní obce převedl. Pak budou moci zažádat o dotaci na svůj projekt. Ministerstvo dopravy zahájilo rušení málo využívaných regionálních tratí předloni v říjnu. Pár kilometrů dlouhá trať mezi Hrušovany nad Jevišovkou a Hevlínem přitom fungovala bezmála 140 let a zájem o její zachování měli v posledních letech i Rakušané.

19. 02. 2012 Nová železnice u Lipna může poslat k zemi domy, chaty i nový hotel (Lipno nad Vltavou – Černá v Pošumaví)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/nova-zeleznice-u-lipna-muze-poslat-k-zemi-domy-chaty-i-novy-hotel-phd/budejovice-zpravy.aspx?c=A120218_1735213_budejovice-zpravy_sfo)

Kraj chce vybudovat železnici, která by vedla z Lipna nad Vltavou po levém břehu známé rekreační přehrady až do Černé v Pošumaví. Náklady se odhadují na 10 miliard korun. Někteří lidé by přitom kvůli nové trati přišli o své domy či chaty, ustoupit by jí musely i pláže. K zemi by dokonce šel i nový hotel. Lidé z Černé v Pošumaví odmítají vlak jezdící podél pláží a kempů u Lipenského jezera. Pokud kraj stavbu kolejí v navržené podobě prosadí, padnou jí navíc v obci za oběť stavby za stovky milionů

korun. Krajští politici slibují, že se starosty sporná místa ještě proberou. Kvůli výstavbě nové části železnice už vzniklo dvousetmetrové ochranné pásmo. V něm se nesmí nic stavět a domy, které stojí kolejím v cestě, budou mít nejspíš smůlu. "V úseku Radslav – Jestřábí koridor zablokoval veškerou výstavbu. Brzdí to výrazně i rozvoj obce, nemůžeme se pustit ani do plánované stavby 50 rodinných domů vedle hotelu Racek," uvedla starostka Černé Irena Pekárková.

Nákladná dopravní investice není žádnou novinkou. Projektanti připravovali její studii už před rokem 2008. Za poslední tři roky tu ale podnikatelé i chataři vložili do rekonstrukcí a nové zástavby zhruba 180 milionů korun. V pokročilé fázi jsou navíc projekty za dalších zhruba 300 milionů. Trati by musely ustoupit například chaty z rekreační osady v Radslavi i na Jestřábí. A při případných demolicích by se zřejmě investoři pořádně divili – zatímco ve starých projektech je navržena demolice dřevěné stavby za 400 tisíc korun, nyní stojí na jejím místě moderní hotel s venkovním bazénem za 70 milionů. Podobné by to bylo u vylepšených kempů či chat přestavěných na rodinné domy.

Nová trať vedoucí podél silnice by nikomu nevadila

Proti zamýšlené trase lehké železnice, po které by měly jezdit elektrické vlaky podobné tramvajím, se tu spojili všichni – zastupitelé, podnikatelé i běžní občané. Koleje jsou ochotni akceptovat pouze vedle hlavní silnice mezi Frymburkem a Černou. Případná železniční trať podél silnice by podle místních nikomu nevadila. Zřejmě by byla i levnější, protože by nebyl třeba plánovaný most přes cípek Lipna. "Proti stavbě kolejí přímo u vody se hodláme bránit všemi dostupnými cestami. Obec připravuje žalobu, od příštího týdne spustíme velkou petici," plánuje Vladimír Cnota, který je mluvčím veřejnosti v Černé. Stejně jako zastupitelé z Černé se proti stavbě trati v blízkosti vody postavili i jejich kolegové z Frymburka. "Už v roce 2008 jsme přijali usnesení, že požadujeme stavbu kolejí kolem hlavní silnice, protože to je nejmenší zásah do krajiny. Nechceme dalším koridorem ničit území, které je určeno k rekreaci," potvrdil frymburský starosta Oto Řezáč.

Obří investici za 10 miliard korun chce Jihočeský kraj pořídit s finanční pomocí Státního fondu dopravní infrastruktury, evropských dotací a ministerstva dopravy. "Je paradoxem, že kraj nařiká, jak musí krátit peníze na zajištění železniční dopravy, a na druhé straně připravuje tak drahou stavbu. Otázka je, kdo bude koleje udržovat v zimě, když je zafouká vítr od jezera," podotkla starostka Černé. Krajský radní pro dopravu Václav Král tvrdí, že kraj právě otvírá diskusi k této stavbě, která je teď ve fázi inženýrských příprav. "Navrhují, abychom se sešli společně se všemi starosty. Podíváme se na celou navrženou trasu této trati a budeme řešit konkrétní problémy a místa," řekl Král.

Trať Frymburk – Černá v Pošumaví

Jízdní řád: Mezi Lipnem nad Vltavou a Černou v Pošumaví by vlaky jezdily po hodině, v sezonních špičkách po 30 minutách.

Cestující: Průměrný denní počet cestujících odborníci odhadují na 5 148 lidí v sezoně a 2 400 mimo sezonu.

Zastávky: Lipno nad Vltavou obec, Skiareál Lipno, Kobylnice, U Skalky, Frymburk, Frymburk-wellness, Lojzovy Paseky, Hrdoňov, Hrušnice, Kovářov, Dolní Vltavice, Radslav, Jestřábí, Černá v Pošumaví

19. 02. 2012 Během rekonstrukce D1 kamiony na koleje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/164947-behem-rekonstrukce-d1-kamiony-na-koleje/>)

Nový pokus přesunout část kamionů na železnici. Ministerstvo dopravy připravuje pobídky, které by měly dopravce motivovat, aby během chystané rekonstrukce dálnice D1 využili možnost převozu nákladu po kolejích. Kritici nápadu však namítají, že kvůli nízké kapacitě vlaků zůstane drtivá většina nákladních aut na silnici. Ulevit přetížené dálnici a zároveň nastartovat projekt, který je v zahraničí běžný, chce ministerstvo dopravy tím, že přesune kamiony na koleje. "Vnímáme modernizaci D1 jako startovní okamžik pro rozvoj celého systému převozu kamionů na území České republiky. Zároveň tím hledáme řešení, které umožní co nejmenší dopady modernizace dálnice na běžné řidiče," popisuje ředitel odboru strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna. "Máme velký zájem o využití této šance, proto s ministerstvem vedeme velmi čilé rozhovory," potvrzuje reálné šance projektu předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka. A podobně se vyjadřují i další klíčoví partneři projektu – Správa železniční dopravní cesty i Sdružení automobilových dopravců. Mluvčí dopravců z Česmad Bohemia Martin Felix říká: "Situace s rekonstrukcí D1 bude velice dramatická. Platí, že spolupráci kamionové dopravy se železnicí podporujeme."

Přestože však desetiletá rekonstrukce nejstarší tuzemské dálniční tepny začne možná už v létě, myšlenka týkající se vlaků s kamiony je teprve na začátku. "Musí dojít k investicím do terminálů,

musíme nakoupit nebo pronajmout vozy pro převoz kamionů a musí být taky na infrastrukturu zajištěna dostatečná kapacita," shrnuje vstupní komplikace Gustav Slamečka. Ministerstvo se toho ale neobává. Spolu se železničním dopravcem vytypovalo hned čtyři možná nástupní a výstupní místa: "Jde o lokality, kde je dálniční síť blízko železnici, kde je možnost poměrně jednoduché překládky a kde jsou pozemky v majetku Českých drah. Jedná se o Lovosice nebo Ústí nad Labem, a dále o Zdice, Brno a Ostravu," konkretizuje Luděk Sosna z ministerstva dopravy. Jediným místem, které však je už teď na překládku kamionů zařízeno, je nádraží v Brně-Heršpicích. ČD Cargo tam totiž dováží dvěma pravidelnými spoji denně kamiony z německého Rostocku.

"Pokud by ČD Cargo bylo schopno zaplatit výstavbu dalších terminálů, byli bychom připraveni debatovat o případné dotaci na přepravu, tedy o rozdílu ceny, kterou by oni nabízel dopravním oproti té skutečné, kterou za provozování dopravní cesty bude nutné zaplatit," dodává ředitel Sosna. "Pokud bychom si my jako nákladní dopravce měli účtovat ekonomickou cenu, tak ta by byla asi příliš vysoká a přepravním by se nevyplatilo službu využívat. Proto čekáme, že ty pobídky by v této oblasti mohly pomoci," odpovídá za ČD Cargo Gustav Slamečka.

Zástupce přepravníků k tomu navíc dodává, že spolu s vykládkou a nakládkou kamionů obecně delší doba jízdy po železnici nemusí být neřešitelným problémem: "Počítám, že by to bylo o něco delší, na druhou stranu dopravní situace bude při rekonstrukci D1 asi tak špatná, že i doprava po silnici bude řádově horší, takže v tomto by si ty dopravy mohly konkurovat," říká Martin Felix. "Mnohé přepravy jsou pod sankcemi za zpoždění, a když budou na dálnici kolony, tak samozřejmě kamionovým přepravním budou tyto velké sankce hrozit, proto my naopak jistotu dopravy po železnici vidíme jako velkou devízu," dodává předseda představenstva ČD Cargo.

Tím však výčet výhod zvažovaného projektu končí. Kamionoví přepravci hlavně poukazují na to, že železnice nikdy nemůže stávající množství nákladních aut převézt. "I kdyby vyřešili problém s terminály a chybějícími vlakovými soupravami, tak to kapacitně naprosto nepokryje katastrofy, které se budou na dálnici dít. Podle našich odhadů by vlaky převezly možná sto padesát kamionů za den, jenomže třeba na Vysočině těžkých nákladních vozidel denně projede deset tisíc a na Spořilově je to téměř dvakrát tolik. Převoz by proto byl jen taková kapka v moři, jakou by běžný motorista ani nepoznal," je přesvědčený Martin Felix za Česmad Bohemia.

To železniční dopravce nepopírá, podle jeho propočtů by přesto přeprava nákladních vozů pomoci mohla. "Nikdo nemůže čekat, že všechny kamiony půjdou na vlaky. Naším cílem je ale pomoci v těch nejhorších časech," tvrdí Gustav Slamečka a dodává: "Zatím uvažujeme o sedmi párech vlaků. Procentuálně si myslíme, že bychom byli ve špičkách schopni odchytil mezi pěti až deseti procenty kamionů." Verdikt, kdy, jak a co s kamiony bude, chce ministerstvo oznámit během jara. To už mají mít všechny strany jasno, na kolik by je projekt přišel.

20. 02. 2012 Zastaralá technika nezvládá sníh na trati, po níž se dvakrát řítily vlaky (Tanvald – Harrachov)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zastarala-technika-nezvlada-snih-na-trati-po-niz-se-dvakrat-ritily-vlak-140-/domaci.aspx?c=A120220_1735830_liberec-zpravy_alh)

Na železniční trati z Tanvaldu do Harrachova, po níž se letos v nejstrmějším úseku z Desné do Kořenova dvakrát nekontrolovaně řítily vlaky s cestujícími, odklízí sníh zastaralá technika. Bez její modernizace podle železničářů nebude možné problémům předejít ani nasazením moderních vozů Stadler. "Technika na likvidaci sněhu z horské ozubnicové trati vůbec neodpovídá 21. století. Zavátá železnice z Desné do Kořenova se v zimě pouze pluhuje, zatímco ve Švýcarsku a v Rakousku se na ozubnicových tratích používají speciální frézy," řekl dopravní specialista a dlouholetý železničář Jindřich Berounský. Na trati do Kořenova svírá koleje na mnoha místech strmý kaňon. Vyhrnutý sníh se okamžitě pro projetí pluhu znovu sype na trať. "O sníh a led drhnou převodovky motorových vozů a poškozují se. Sníh a led se dostávají rovněž do brzd a snižují jejich účinnost," podotkl Berounský.

Na ozubnicové trati počítaly České dráhy již pro letošní zimu s novými vozy Stadler. Ty mají jiný brzdový systém než motorové vozy typu 843, které se na trati v obou případech rozjely. "Stadler se ale do sněhu nehodí. Když do něj na zubačce najel, vysunul se mu schůdek u dveří. Existují také případy, kdy na sníh pod vlakem zareagovalo čidlo dveří. Strojvedoucí pak musel zastavit a obejít venku všechny dveře, aby zjistil, na kterých čidlo zareagovalo. Brodil se přitom po ramena ve sněhu a vlak nabral čtrnáct minut zpoždění," uvedl Berounský. Že vozy Stadler se sněhovými kalamitami v Jizerských horách a Krkonoších příliš nejdou dohromady, se ukázalo i ve středu, kdy jeden z nich vykolejil při posunu na zavátém vlakovém nádraží v Jablonci nad Nisou. "Není možné, aby z tratě, kde se používají moderní vozy, odstraňovala záplavy sněhu zastaralá nevyhovující technika," shrnul Berounský.

Mladší strojvedoucí mají z trati obavy

Na trati do Kořenova nejprve počátkem ledna projel vlak bez zastavení dvěma zastávkami, ve čtvrtek čtyřmi a zastavil asi čtyřicet metrů za novou železniční stanicí Desná-Riedlova vila. "Zatím není vyhodnocený rychloměrný proužek a nevíme, jakou rychlostí špatně brzdicí vlak jel. Když se něco podobného stalo v lednu, měl motorový vůz maximální rychlost 87 kilometrů v hodině," poznamenal ke čtvrteční události Berounský. V lednu podle předběžných výsledků vyšetřování chyboval strojvedoucí, který použil jinou brzdu než měl. "Zimní jízdy na nejstrmější české železnici vyžadují od strojvedoucích především v extrémním počasí obrovské zkušenosti a mnohaletou praxi. Někteří mladší strojvedoucí mají z náročné trati velké obavy," upozornil Berounský.

Při zkoušce zvládly lokomotivy i stokilometrovou rychlost

Ačkoliv naberou vozy se špatně fungujícími brzdami v klesání z Kořenova do Desné vysokou rychlost, Berounský si nemyslí, že by mohly způsobit velkou tragédii. "Trať sice většinou lemuje skalnaté srázy a lidé by neměli kde vyskočit, ale zubačka je technicky velmi dobře konstruovaná. Při zkouškách v roce 1988 na ní jely speciálně vyvinuté lokomotivy bez problémů až stokilometrovou rychlostí," řekl Berounský. Pokud by nastaly nějaké mimořádné komplikace, dokážou se strojvedoucí spojit s kolegy na tanvaldském nádraží radiostanicí nebo mobilním telefonem.

Problém s brzdami

Motorový vůz řady 843 z konce 90. let je vybavený kotoučovou brzdou, která bývá náchylnější na zanesení sněhem. Krom toho má vůz i brzdu elektrodynamickou, která funguje podobně jako v autě brzdění motorem – vlak dokáže zpomalovat, ale ne zastavit. Jejich kombinace je ale problematická – když se používá elektrodynamická brzda, kotouče postupně chladnou a může se na nich usazovat led. Na trati do Harrachova mají proto strojvedoucí nařízeno, aby v zimě elektrodynamickou brzdu nepoužívali a udržovali vyšší teplotu kotoučů. Při prvním incidentu to podle předběžného vyšetřování strojvedoucí nedodržel.

20. 02. 2012 Zkrátit si cestu přes koleje může vyjít draho. Hrozí pokuta až 10 tisíc

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zkratit-si-cestu-pres-koleje-muze-vyjit-draho-hrozi-pokuta-az-10-tisic-12n-/krimi.aspx?c=A120220_1735773_pardubice-zpravy_mav)

Přepadové kontroly a vysoké pokuty čekají na cestující, kteří si cestu z vlakového nástupiště zkracují přímo přes koleje. Správci železnice a policisté si řekli, že mrtvých na kolejích bylo letos už příliš a rozhodli se tomuto nebezpečnému nešvaru zabránit. "Spěchám a domů to mám blíž," vysvětlila žena středního věku poté, co si riskantním způsobem zkrátila úsek mezi pardubickou Duklou a čtvrtým nástupištěm hlavního nádraží. Brzy se jí stejná cesta, při které přebíhá nejméně přes desítku kolejí, může prodražit. Železničáři s policií totiž po sérii mrtvých, kteří letos zahynuli při srážce s vlakem, zvyšují kontroly nádražních kolejišť. Zaměřují se na lidi, kteří přecházejí koleje na zakázaných místech, a ohrožují tak svůj život i bezpečnost železničního provozu.

Minulé týdny kontrolovali správci tratě a policisté hlavně ve Středočeském kraji a na severní Moravě. Na Pardubický kraj ale také brzy dojde. "Podle našich zkušeností během dvou hodin zjistíme kolem 60 přestupků. Někdy dokonce cestující strčí do kontrolora a řeknou, že spěchají a že jim ujede vlak," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Provinilci, které kontroloři přistihnou, zaplatí blokovou pokutu tisíc korun. Ve správním řízení pak mohou zaplatit i desetkrát víc.

Mrtvých na kolejích přibývá

Podle Pavla Hally není možné, aby všude byly přechody přes dráhu. "Lidé se bohužel chovají jako zvířata – v tom smyslu, že volí tu nejkratší cestu. Pak se něco stane a volají po nadchodech a podchodech," dodal Halla, podle něhož je nelegální i využívání cestiček podél kolejí. V Pardubickém kraji je téměř jisté, že se kontroly zaměří na čtvrté nástupiště směrem přes trať k Dopravnímu podniku a také na úsek mezi hlavním nádražím a Pardubičkami. Najít mrtvého na kolejích v Pardubicích není vůbec nic výjimečného. Zvláště sebevražd na hlavní trati u stanice Pardubičky každý rok přibývá a toto místo se stává pro Pardubice tím, čím byl Nuselský most pro Prahu.

Naposledy se vlak střetl s člověkem v kolejišti poslední lednový den večer, přibližně v polovině zmíněného úseku. O život přišel 22letý muž. "Nešlo tentokrát o sebevraždu, ale o nešťastnou náhodu. Cestující si zkracoval cestu a byl sražen projíždějícím vlakem. Mimořádná událost a její následné vyšetřování způsobilo zastavení provozu na dvě hodiny," uvedl tehdy mluvčí Českých drah Radek Joklík. Inspekce i po týdnech toto stanovisko potvrzuje. "Bylo to v prostoru veřejnosti nepřístupném, z našeho pohledu tam ten člověk neměl co dělat," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Někteří hazardéři do kolejiště vstupují i se sluchátky

Podle Drápala se od začátku roku 2010 v Pardubickém kraji jednatřicetkrát střetl vlak s člověkem. Při těchto nehodách přišlo o život 29 lidí a pouze ve dvou případech se podařilo zúčastněnému z nehody vyvázat se zraněním. Jen na pětikilometrovém úseku z hlavního nádraží směrem na Černou za Bory se od roku 2010 událo celkem devět nehod. Nikdo střet s vlakem nepřežil. Druhým takovým úsekem v Pardubickém kraji je okolí stanice Brandýs nad Orlicí, kde na kolejích skončilo za stejnou dobu pět životů. Správci železnice se setkávají i s lidmi, kteří přecházejí kolejiště se sluchátky na uších. V jednom takovém případě sice mladík spatřil na poslední chvíli vlak před sebou a přeskočil do druhé koleje, tam ho však smetl vlak jedoucí v protisměru.

Někdo může kontroly u trati považovat za zbytečné obtěžování, vždyť na dráhu vstupuje už léta a nikdy se mu nic nestalo. Ale správci železnice to vidí jinak. "Kontroly jsou vyloženě prevencí, kterou děláme nad rámec našich zákonných povinností. Jako provozovatelé dráhy bychom si mohli říci, že jsou všude cedule a že existuje zákon o drahách, který zakazuje vstup na kolejiště. Ale jak je vidět, některým lidem je potřeba to stále připomínat," řekl Pavel Halla.

20. 02. 2012 RegioJet nabídne od jara vagóny přeměněné na internetovou kavárnu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-nabidne-od-jara-vagony-premenene-na-internetovou-kavarnu/757730>)

Společnost RegioJet chce do svých vlaků od jara zapojit dva vozy, které budou sloužit podobně jako internetové kavárny. Cestující v nich budou mít k dispozici křesílka a stolky, na kterých budou moci pohodlně pracovat, informoval dnes ČTK mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. "Vůz bude určen pro lidi, kteří budou chtít naplno využít čas cestování k práci nebo ke studiu. Zákazník tam bude moci sedět u stolu v pohodlném křesílku, k dispozici bude občerstvení," popsal Ondrůj. Do jednoho takto uzpůsobeného vozu se vejde 36 pasažérů, podle Ondrůje bude cestování v něm stejně drahé jako běžná jízdenka. "Místo ve voze si lidé budou moci zarezervovat v rezervačním systému na internetu," dodal. Dva vozy s internetovou kavárnou budou jezdit v nejvytíženějších ranních spojích z Ostravy do Prahy a odpoledne zase zpátky z Prahy do Ostravy. Přesné datum uvedení do provozu zatím společnost neví. Řeší se i to, zda budou ve vagóně lidem k dispozici pevné počítače, nebo zda tam bude velká obrazovka.

RegioJet patří pod firmu Student Agency, která loni vydělala více než 100 milionů korun. RegioJet vstoupil na český železniční trh loni v září, na lince z Prahy do Ostravy konkuruje Českým drahám. Za první tři měsíce přepravil 105.000 lidí. RegioJet od letoška převáží cestující i na Slovensku, a to mezi Bratislavou, Dunajskou Stredou a Komárnem. Vyhrál tendr, který slovenský stát vypsal.

21. 12. 2012 Flotila severočeských regioshuttlů je kompletní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/165303-flotila-severoceskych-regioshuttlu-je-kompletni/>)

Poslední dva motorové vozy typu Regioshuttle RS1 pro tratě Libereckého kraje dodala strojírna Stadler Českým drahám. Uzavřít šestnáctikusovou sérii se Švýcarům podařilo s dvouměsíčním zpožděním, všechny vlaky měly na tratích z Liberce do Harrachova a na Frýdlantsko jezdit už na počátku roku. Nyní však nemohou dráhy nasadit nové nízkopodlažní vlaky na úsek z Tanvaldu do Kořenova, protože je na kolejích příliš mnoho sněhu. Podle drah je to výsledek špatné práce Správy železniční dopravní cesty, která má trati udržovat, kraj ale poukázal, že má smlouvu s drahami, a tak musí potíže vyřešit ony samy.

České dráhy, které v roce 2009 vyhrály výběrové řízení zaručující jim patnáctiletou zakázku na provozování osobní regionální dopravy na tzv. Jizerskohorské železnici v okolí Frýdlantu, Liberce, Jablonce nad Nisou a Tanvaldu, měly už od počátku roku posílat na koleje výhradně nově nakoupené vlaky regioshuttle. Kvůli zpoždění jejich nasazení oznámil kraj, že udělí drahám přinejmenším třímilionovou pokutu. Její výše se nejspíš na konci února ještě podstatně zvýší. I když už dráhy mají všech šestnáct objednaných vozidel, v úseku mezi Tanvaldem a Kořenovem stále nejezdí, dráhy na tzv. zubačku posílají zrekonstruované vozy ze 60. let, nárazově dokonce zavádějí náhradní autobusovou dopravu. Podle dopravního experta ČD Jindřicha Berounského je to nutné proto, že Správa železniční dopravní cesty nedokáže řádně uklízet sních. "Stadlery jsou na trať dobře vybavené, mají ale velmi citlivá čidla, která často kvůli sněhu signalizují třeba otevřené dveře a další závady. Strojvůdce pak musí vůz zastavit a zkontrolovat, což znamená brodit se hlubokým sněhem," popsal problém Berounský.

Železniční správa problémy s údržbou na zubačce přiznává, tvrdí však, že nelze dělat nic jiného, než počkat do jara. "Ani při použití sebelepší techniky není možné udržet trať zcela bez sněhu," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Speciální frézu, kterou používají železničáři na ozubnicových tratích například v Rakousku a Švýcarsku, nechce správa kvůli čtrnáctikilometrovému úseku Tanvald – Kořenov kupovat. Radní Libereckého kraje zodpovídající za dopravu Martin Sepp však zdůraznil, že spory Českých drah a SŽDC jeho úřad vůbec nezajímají. Důležitý je pouze výsledek – nejedí nasmlouvaná nízkopodlažní vozidla, navíc vznikají na zasněžených tratích zpoždění a ujíždějí přípoje. "My máme smlouvu uzavřenou s Českými drahami a na jejím dodržování trváme," zdůraznil radní Sepp. Dodal, že bude příští týden jednat o situaci i se zástupci železniční správy, ale odpovědnost za porušování smlouvy nesou v očích kraje výhradně dráhy. Budou-li potíže pokračovat, hrozí jim, že na konci roku zaplatí pokutu až 25,8 milionu korun. Dodáním posledního regiošuttlu pro Liberecký kraj ale ještě nekončí jejich výroba pro České dráhy. Další obdobné vozy, odlišné pouze v detailech, se mají postupně objevit na kolejích Kraje Vysočina. Celkem je objednáno sedmnáct vozidel, první dráhy převzaly loni na podzim.

22. 02. 2012 Stát odsune nástup konkurence v dotovaných rychlících o jeden rok

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-odsune-nastup-konkurence-v-dotovanych-rychlicich-o-jeden-rok-10c/eko-doprava.aspx?c=A120222_1736945_eko-doprava_spi)

Připravovaná soutěž na spojení mezi Ostravou, Krnovem a Olomoucí nabrala už takové zpoždění, že ministerstvo nakonec posune start provozu nových vlaků vzešlých ze soutěže až na jízdní řád začínající v prosinci roku 2014, tedy o rok později. České dráhy tak mají o rok delší jistotu provozu na této trati. Podle původního plánu ministerstvo mělo otevírat jednotlivé rychlíkové tratě postupně od roku 2013 až do roku 2028. První rychlíkové tratě se tak konkurenci otevřou až v roce 2014, dál by ale v harmonogramu otevírání už nemělo docházet k dalšímu zpoždění

Posun harmonogramu otvírání rychlíkových tratí musí ještě schválit vláda. "Chceme mít jistotu, že dopravci včas seženou vhodná vozidla," vysvětlil náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Podle původních plánů měly vlaky z vysoutěženého kontraktu vyjet na trať v prosinci roku 2013. Podle mluvčího ministerstva dopravy Martina Nováka dojde k posunu plnění o jeden rok i u linky Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Nezměněný naopak zůstává termín prosinec 2014 na trase mezi Pardubicemi a Libercem, a Plzní a Mostem. "To může za určitých podmínek umožnit dopravcům jednání s dodavateli o vyšších dodávkách a tím i snížení ceny celkové dodávky," dodal Novák.

Posun harmonogramu chtěli sami dopravci

S požadavkem na oddálení začátku provozu přišli podle ministerstva sami dopravci. Pokud by se vypsal totiž soutěž teď, uzavřená by byla nejdříve v létě a vítěz by tak měl jen rok a pár měsíců na to sehnat nové vlaky. Někteří dopravci už před časem kritizovali příliš krátký čas na nákup nových vozů včetně jejich schválení. "My bychom se sehnáním vlaků neměli problém, ale chápu ministerstvo, že chce více soutěžících," uvedl jednatel Leo Expressu Leoš Novotný.

Nemít včas slibované vlaky přitom může vyjít dopravce hodně draho: České dráhy musí například zaplatit Libereckému kraji tři miliony korun pokuty za to, že nestihly nasadit všechny nové nízkopodlažní soupravy od společnosti Stadler. Zpoždění je způsobeno částečně pozdě uzavřenou smlouvou a také na straně výrobce. Samotná soutěž na výběr dopravců měla začít už na konci loňského roku, reálně ji ministerstvo spustí asi až v březnu.

22. 02. 2012 Při nehodě na argentinské železnici zemřely desítky lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/165483-pri-nehode-na-argentinske-zeleznici-zemrely-desitky-lidi/>)

Nejmíň 49 lidí zemřelo a přes 600 bylo zraněno při nehodě příměstského vlaku v argentinské metropoli Buenos Aires. Soupravě podle tamních médií selhaly brzdy a na nádraží narazila do nástupiště. Ministr dopravy Juan Pablo Schiavi řekl, že zranění většinou utrpěli zlomeniny končetin, poranění obličeje a hrudníku. "Bohužel vás musím informovat, že při nehodě bylo 49 mrtvých," uvedl šéf argentinské policie Néstor Rodríguez. Podle něj zahynulo 48 dospělých a jedno dítě. Podle ministra dopravy Juana Pabla Schiaviho narazila souprava během ranní špičky rychlostí 26 kilometrů v hodině do bariéry na konci nástupiště. "Došlo tam k amputacím končetin, lidé byli v šoku, měli zástavu dechu, činnosti srdce. Byli zranění v oblasti hrudníku, všechno, co si dovedete představit při takové nehodě," prohlásil ředitel záchranné služby.

Za tragédií zřejmě stojí špatné brzdy

Jeden z vagonů při nárazu zajel šest metrů do vagonu před ním. Záchranáři postupně vyprošťují střechou cestující z prvního vagonu. "Předpokládáme, že šlo o nějaký problém s brzdami," řekl Schiavi argentinské agentuře Telam. Nicméně Rubén Sobrero, vedoucí odborů na této vlakové lince Sarmineto, uvedl, že lokomotiva byla v úterý v dílnách a na předcházejících stanicích brzdy soupravy fungovaly normálně. Podle Sobrera byl strojvedoucí hospitalizován a zatím nemohl vypovídat. Podle Telam havarovaným vlakem cestovalo 800 lidí. Prezidentka Cristina Fernándezová zrušila kvůli neštěstí dnešní program. Je to nejhorší železniční nehoda v Argentině od roku 1970, kdy při srážce vlaků zahynulo 200 lidí. Cestující líčili chaos a paniku po kolizi. "Najednou jsme cítili explozi a doslova jsme vyletěli do vzduchu... na zemi byla spousta zraněných a zkrvavených lidí," řekl místní televizi jeden ze zraněných pasažérů. "Jeden vagon byl vražen do druhého... sedadla byla pryč a lidé jen vyskakovali z oken," dodal. Svědek nehody: "Cestující začali rozbíjet okna a snažili se dostat ven, kudy to šlo. Pak jsem viděl zničený motor lokomotivy a strojvedoucího, jak je zaklíněný v kabině. Byla tam spousta zraněných, hodně dětí a starých lidí." Každý den cestují z předměstí do centra hlavního města statisíce lidí. Zanedbané a přeplněné vlaky spravované soukromými společnostmi a dotované státem mají často nehody a značná zpoždění, uvedla agentura Reuters. "Je to odpovědnost firmy, která je známá nedostatečnou údržbou a ...improvizací," řekl místnímu rozhlasu další odborový předák Edgardo Reinoso. "Na druhou stranu státní úřady železnici nedostatečně kontrolují," dodal. V září při srážce vlaku s autobusem zahynulo 11 lidí, před rokem při jiné vlakové nehodě přišli o život čtyři lidé.

23. 02. 2012 Šéf SŽDC dál vládne sám, ministr se zlobí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sef-szdc-dal-vladne-sam-ministr-se-zlobi-745824>)

Napětí mezi ministerstvem dopravy a státní Správou železniční dopravní cesty se stupňuje. Šéf SŽDC Pavel Habarta nadále rozhoduje sám, ačkoli mu nedávná správní rada dosadila k ruce hlídacího psa v podobě nového náměstka Bohuslava Navrátila. Ten má podle rozhodnutí rady spolupodepisovat všechny dokumenty. To se však neděje. Habarta například hned první den po zasedání rady vyřadil nejlevnější nabídku z tendru na stavbu čtvrtého koridoru na jih od Veselí nad Lužnicí. Předpokládaná cena zakázky je téměř 1,7 miliardy korun bez DPH, společnost Swietelsky přišla podle informací E15 s nabídkou kolem 1,2 miliardy. Další v pořadí je o 200 milionů dražší. Podle SŽDC ale Swietelsky nespĺnila kvalifikační požadavky. Mluvčí správy železnic Pavel Halla pokračování Habartovy samovlády hájí. „Ujednání správní rady nenabýlo právní účinnosti, to se stane až po schválení zápisu, jeho podepsání předsedou a doručení. Do té doby nelze zastavit chod organizace,“ řekl. Ministr Pavel Dobeš nesouhlasí. „V tuto chvíli jde podle mého názoru o porušení rozhodnutí správní rady,“ řekl deníku E15. Další postup tedy závisí na správní radě. Její člen a Dobešův první náměstek Lukáš Hampl zastává stejný názor jako ministr. „Podle mne rozhodnutí správní rady platí od okamžiku, kdy bylo vyřčeno,“ uvedl s tím, že Habarta rozhodnutí rady slyšel osobně. Ta se zřejmě bude celou věcí zabývat.

Ministerstvo a SŽDC se dostaly do sporu právě kvůli rozdělování zakázek. Ze stejných důvodů jako u veselské zakázky nedávno vyřadila správa železnic i nejlevnější nabídky Skansky ve stamilionových tendrech na rekonstrukci trati z Prahy do Lysé nad Labem a modernizaci uzlu ve Staré Pace. Všechny případy mají jedno společné: vyřazené firmy nebyly v soutěži s firmou AŽD, která má faktický monopol na bezpečnostní prvky pro české koleje. Sama si tak může rozhodnout, s kým do soutěže půjde. Ministerstvo skrze správní radu prosadilo vypsání soutěže o místo generálního ředitele SŽDC. Habarta totiž vládne státní organizaci jen jako pověřený šéf, a nikoli jmenovaný generální ředitel. Chybí mu potřebná kvalifikace a praxe na dráze, konkurzem tak zřejmě neprojde. To by se naopak mohlo povést Navrátilovi, který je díky své odbornosti zapsán v obchodním rejstříku jako statutární orgán. Habarta v minulosti působil například ve společnosti ČD Telematika nebo v týmu organizátorů libereckého mistrovství světa v lyžování. Důsledkem jeho sporů s ministerstvem je zřejmě i fakt, že mu správní rada zatím neschválila několikamilionovou odměnu za loňský rok.

23. 02. 2012 Na jihu Čech vyjedou v březnu nové vlakové spoje, zatím jen na zkoušku

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/na-jihu-cech-vyjedou-v-breznu-nove-vlakove-spoje-zatim-jen-na-zkousku-1j7-/budejovice-zpravy.aspx?c=A120223_132417_budejovice-zpravy_pp)

Několik nových vlakových spojů vyjede v březnu na regionální tratě v jižních Čechách. Dráhy tak chtějí ve zkušebním provozu zjistit, zda budou cestující spoje nad rámec současného jízdního řádu využívat.

Pokud ano, zařadí České dráhy tyto spoje do běžného jízdního řádu. Na regionální tratě vyjedou zatím na zkoušku vlaky, které požadovaly obce nebo cestující ve svých připomínkách. "Tímto zkušebním provozem chceme ověřit, zda o tyto vlaky bude zájem. Pokud ano, mohly by být tyto spoje zavedeny od 10. června 2012, kdy se budou jízdní řády měnit," uvedla mluvčí Krajského úřadu Jihočeského kraje Kateřina Koželuhová.

Nové spoje vyjedou na tratích 195 a 196 v úseku České Budějovice – Kaplice – Rybník – Vyšší Brod klášter. Na trati 190 v úseku České Budějovice – Dívčice. A také v úseku Číčenice – České Budějovice. Na trati 190 mezi Horažďovicemi a Strakonice pojedou nově celkem čtyři osobní vlaky. Ve všech spojích budou platit běžné tarify a slevy Českých drah. Jízdní řády zkušebních vlaků budou na vývěskách ve všech dotčených stanicích a zastávkách, v pokladnách a informačních centrech Českých drah a na obecních úřadech. Cestující je najdou také na internetových stránkách jikord.cz.

23. 02. 2012 České dráhy mají již 500 klimatizovaných vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12650/>)

České dráhy mají již 500 klimatizovaných vozů, které jsou v provozu jak v dálkové dopravě tak v příměstských a regionálních spojích. K významnému nárůstu klimatizovaných vlaků dochází především v posledním období. Jen v loňském roce České dráhy uvedly do provozu dalších 106 klimatizovaných vozů. V loňském roce bylo do provozu uvedeno přes 60 modernizovaných vozů pro dálkové vlaky, především pro spoje EuroCity a Expresy, které jsou nově vybavené také klimatizací. České dráhy tak v současnosti disponují přibližně 250 klimatizovanými osobními vozy různého uspořádání pro expresní dopravu, počínaje běžnými vozy 1. a 2. třídy přes restaurační nebo lůžkové vozy až po vozy jednotek Pendolino.

Počet klimatizovaných souprav v dálkové dopravě stoupne především během let 2012 až 2014, kdy budou do provozu uváděny další nové nebo modernizované soupravy. Vozy s klimatizací se během této doby stanou běžnou součástí i řady vnitrostátních rychlíkových spojů. V současnosti mají České dráhy uzavřeny kontrakty na nákup nebo modernizaci dalších téměř 200 vozů určených pro dálkové spoje a probíhají výběrová řízení na modernizaci dalších téměř 120 rychlíkových vozů, které budou také vybaveny klimatizací. České dráhy by tak měly mít za dva až tři roky více než 550 klimatizovaných vozů pro dálkovou dopravu od spojů SC Pendolino přes EuroCity, Expresy po běžné rychlíky.

Značné zastoupení mají dnes klimatizované vozy také v příměstské a regionální dopravě především díky moderním soupravám CityElefant. Počet klimatizovaných vozů v regionální dopravě se v současnosti blíží 250 kusům. Ty jezdí především v příměstské dopravě v Praze a Středočeském kraji, obsluhují ale také osobní vlaky mezi Prahou a Ústím nad Labem, některé spoje v Pardubickém kraji až do Lichkova, České Třebové nebo Svitav a linky mezi Opavou, Ostravou a Českým Těšínem v Moravskoslezském kraji.

V nejbližší době však stoupne počet regionálních klimatizovaných spojů také v dalších krajích České republiky. Aktuálně se rozšířil počet klimatizovaných osobních vlaků v Libereckém kraji, kde jsou v provozu zcela nové vozy RegioShuttle RS 1. Během léta ocení nové klimatizované osobní vlaky stejného typu také obyvatelé Vysočiny. Soupravy CityElefant v letošním roce rozšíří provoz klimatizovaných osobních vlaků ve Středočeském a Moravskoslezském kraji na linkách Benešov u Prahy – Praha a Ostrava – Čadca. Ve druhém pololetí letošního roku očekáváme také zahájení provozu moderních klimatizovaných souprav z rodiny RegioPanter a LINK. V regionální dopravě tak bude do roku 2014 sloužit celkem více než 420 klimatizovaných vozů a ve všech segmentech dopravy budou České dráhy disponovat v této době přibližně tisícovkou klimatizovaných vozů.

České dráhy zavedly do provozu první klimatizované vozy v roce 1994. Jednalo se o tři rekonstruované restaurační vozy, které byly nasazeny především na trasu Praha – Interlaken. Později začaly dodávky dalších již zcela nových vozů vybavených klimatizací. Jednalo se především o moderní expresní vozy od společnosti Siemens, jednotky Pendolino a v příměstské dopravě začaly od roku 2000 sloužit moderní klimatizované soupravy CityElefant. Historicky první klimatizovanou soupravou v Česku byl ale spoj InterExpress Progress Berlín – Praha na konci 80. let, na který nasazovala tehdejší východoněmecká železnice DR svou zkušební soupravu komfortních vozů.

23. 02. 2012 Obří závěj u Chomutova musí železničáři prokopat ručně, trojice lokomotiv nepomohla (Chomutov – Vejprty)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/259957-obri-zavej-u-chomutova-musi-zeleznicari-prokopat-rucne-trojice-lokomotiv-nepomohla.html>)

Ačkoliv počasí v posledních dnech odkazuje spíše k blížícímu se jaru, zima o sobě stále dává vědět. Svě by mohli vyprávět železničáři, kteří odklízejí místa i více než dvoumetrové závěje, které blokují trať mezi Chomutovem a Vejprty. Na masu sněhu museli nastoupit ručně, neboť frézy si se sněhovým příkrovem neporadily. Trať zůstane uzavřená ještě minimálně týden, odhaduje krajský ředitel Českých drah (ČD) Daniel Jareš. Dráhy kvůli tomu na tento víkend opět odřekly víkendové turistické vlaky. Obrázky, které pořídili při odklizení zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty, vypadají jako z jiného století. Skupinka se prokousává s krumpáči v rukou obří závějí kdesi v okolí Měděnce a práce skoro vůbec neubývá. "Co mám informace, tak se to opravdu protáhne do příštího týdne. Nedá se to odklidit jinak než ručně," řekl Jareš. Problémy jsou hlavně v místech, kde vede trať v zářezu – silný vítr zarovnal sních i několik metrů nad úroveň kolejí. Sněhové kalamity jsou v Krušných horách časté, právě kvůli kombinaci vyšší nadmořské výšky a silného větru, ale technika na ně zpravidla stačí. Správce kolejí používá většinou frézu namontovanou na drezíně, tentokrát ale neprojela. Na proražení závějí pak zkusili i velký pluh tlačný třemi lokomotivami řady 742, ale ani to nevyšlo, a tak přišla na řadu ruční práce. V nejzasněženějších místech se podaří odklidit za den několik desítek metrů. Kalamita nemá nijak fatální následky, po trati v posledních letech jezdí jen o sobotách a nedělích dva páry motoráků a nákladní vlak tudy projede jen výjimečně. Správce kolejí ji ale ze zákona uklidit musí.



27. 02. 2012 Dušek žene SŽDC k soudu a do Bruselu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dusek-zene-szdc-k-soudu-a-do-bruselu-746730>)

Stále vlivný železniční odborář Jaromír Dušek teď drží v napětí celý rezort dopravy. Předseda Sdružení odborářů služeb a dopravy chce dotáhnout k Nejvyššímu správnímu soudu takzvanou kauzu Habarta. Duškovi vadí, že Pavel Habarta je už rok a půl pověřen řízením státní Správy železniční dopravní cesty, aniž má pro to zákonnou kvalifikaci. „Mám připraven i dopis pro Evropskou komisi, ve kterém upozorňuji, že miliardové dotace podepisuje neoprávněná osoba,“ řekl deníku E15 Dušek. Pokud uspěje, mohou být zpochybněny Habartou podepsané smlouvy na miliardy, čerpání evropských dotací na železnici a například i výpovědi pro stovky zaměstnanců. Dušek přitom není bez šancí. „Mohl by mít úspěch, neboť podle zákona je statutárním orgánem jenom generální ředitel. Mohlo by se tak ukázat, že pan Habarta všechno podepisuje bez právního titulu,“ řekl deníku E15 právník a jeden z tvůrců zákona o SŽDC. A upozorňuje na chybu v obchodním rejstříku, kde nyní jsou jako statutární orgán zapsáni dva zástupci generálního ředitele, první Habarta a druhý Bohuslav Navrátil. Obavy netají ani ministr dopravy Dobeš: „Pevně doufám, že k soudu nedojde.“ Ministr se bojí právě možné debaty o platnosti smluv. Na druhé straně je přesvědčen, že byly podepsány v dobré víře, a tudíž je jejich platnost nezpochybnitelná.

Dušek si na situaci v SŽDC stěžuje u nejrůznějších úřadů už od Habartova nástupu do funkce, sluchu mu ale dlouhé měsíce nepopřál ani Drážní úřad, ani ministerstvo dopravy. Až počátkem února se rozhybal nový ministr Pavel Dobeš a nakonec i správní rada SŽDC. Ta hodlá v příštím měsíci vypsát výběrové řízení na generálního ředitele, do té doby musí všechny dokumenty s Habartou podepisovat i náměstek Bohuslav Navrátil. Předseda rady Adolf Jílek deníku E15 přiznal, že rozhodnutí padlo především na základě nejnovější Duškovy hrozby. „Upozornil jsem předsedu správní rady dopisem, že za současný stav v SŽDC nese trestněprávní odpovědnost,“ komentoval to Dušek. I přes nejnovější kroky správní rady je stále rozhodnut celou věc dát k soudu. „Je to podvod, nezákonný stav trvá,“ je přesvědčen železničářský odborový boss.

27. 02. 2012 Poláci nechávají chátrat železniční trať, za niž jim platí Česko (Mikulovice – Jindřichov ve Slezsku)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/polaci-nechavaji-chatrat-zeleznicni-trat-za-niz-jim-plati-cesko-psi-olomouc-zpravy.aspx?c=A120215_1733603_olomouc-zpravy_stk)

Olomoucký kraj a ministerstvo dopravy řeší stav sedmnácti kilometrů polských kolejí, které leží na trati z Mikulovic na Jesenicku přes Glucholazy do Krnova. Česko totiž Polsku za používání úseku platí, ten

je ale místo držení evropského standardu podle některých názorů zralý spíše na zavření. Vlaky tam kvůli technickému stavu kolejí jezdí maximálně čtyřcítkou. Problémy na daném úseku trati přes Glucholazy vedoucí polským územím by podle olomouckého hejtmana Martina Tesaříka v budoucnu mohly vést až k omezení dopravního spojení Jesenicka po železnici.

Trať je přitom důležitou dopravní spojnici severních oblastí Olomouckého i Moravskoslezského kraje. Jezdí na ní výhradně české regionální vlaky i rychlíky a další dálkové spoje, v tomto úseku ovšem mohou jet maximálně čtyřcítkou. "To výrazně snižuje atraktivitu trati, kterou tím pádem využívá málo cestujících. Zároveň však česká strana musí polským drahám platit vysoké poplatky, jež neodpovídají stavu železniční dopravní cesty," upozornil Tesařík s tím, že právě proto teď požádal o pomoc při jednání s polskými státními drahami i maršálka Opolského vojvodství Józefa Sebestu. Pozadu nehodlá zůstat ani ministerstvo dopravy. "Nějaká jednání o této věci probíhala i v minulosti. Nicméně polská strana se ke změnám zatím příliš nemá," podotkl mluvčí ministerstva Martin Novák.

Kromě Glucholaz jsou problémy s polskými tratěmi i jinde

Během jara či na začátku léta má ministerstvo jednat s polským ministerstvem dopravy a na seznam položek setkání se tak dostane i tento bod. "Nejde o jediný problematický úsek. Obdobná je situace i na trati Liberec – Varnsdorff v úseku Hrádek nad Nisou – Zittau. I tam na polské straně musejí vlaky jezdit nízkou rychlostí, protože stav trati je opravdu tristní," upřesnil Novák. Olomoucký kraj chce, aby polské dráhy buď snížily vysoké poplatky, které jí Češi za využívání tratí platí, nebo je investovaly do zlepšení stavu železniční cesty na svém území. "Platíme Polákům nějaké procento za to, že jezdíme na jejich území, ale ty peníze neodpovídají stavu železniční infrastruktury. Což chceme změnit. Chceme, aby polská strana alespoň částečně tyto peníze do zmíněných tratí vložila, protože tyto dva úseky jsou opravdu skoro na zavření," potvrdil i Novák. Jednání s polským partnerem podle něj vede i Správa železniční dopravní cesty.

Poláci chtějí podle maršálka dopravní spojení udržet

Jenže pokud by opravdu došlo ke zrušení provozu v daném místě, znamenalo by to potíže pro lidi z Jesenicka a dalších míst kraje. Maršálek Sebesta ale tvrdí, že je také v zájmu obyvatel Opolského vojvodství spojení zachovat: "Obrátíme se na naše dráhy i na samotné ministerstvo dopravy. Z hlediska rozvoje pohraničních společností je důležité spojení udržet." Hejtmanství zvažuje i vyjednávání o možnostech většího využívání zmíněné trati pro dopravu lidí z Polska k nám a naopak. Vlaky by mohly vozit například cestující z měst Nysa, Opole a Wrocław. "Podmínkou je ovšem zlepšení organizace dopravy na polské straně a vyřešení samotného nastupování cestujících, protože například v Glucholazích je nádraží asi dva kilometry za městem," dodal mluvčí olomouckého hejtmanství Ivo Heger.

27. 02. 2012 Lokálka do Vejtprtu opět jezdí, starostka z toho radost nemá

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/166124-lokalka-do-vejtpert-opet-jezdi-starostka-z-toho-radost-nema/>)

Až třímetrové sněhové závěje, které pokrývaly výletní železniční trať mezi Chomutovem a Vejprty, jsou po dvou týdnech odstraněny. První vlaky tak mohou znovu jezdit již tento víkend. Radost z toho ale mají asi jen turisté. Radnice ve Vejtprtech i Správa železniční dopravní cesty totiž považuje údržbu této trati za zbytečné utrácení peněz. Dva týdny se dělníci metr po metru prokousávali masou sněhu, která oddělovala Vejprty od zbytku železniční tratě. Vedení obce ovšem zprůjezdění kolejí příliš neoslavuje. "Myslím, že to zas tak potřebné nebylo," myslí si starostka Jitka Gavundová (ODS). "Mohli počkat, až sníh roztaje," dodala. Málo využívané trati by se ráda zbavila i Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), za její údržbu ale utrácet musí, přikazuje jí to zákon. "Nám jako provozovateli dráhy nepřísluší posuzovat, jak často se na trati jezdí," poznamenal mluvčí SŽDC Pavel Halla. Za problémovou považuje vejprtskou trať i Ústecký kraj. Zatím ale bude víkendové jízdy dotovat dál.

28. 02. 2012 Leo Express slibuje wifi bez výpadků a vlakový intranet

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/166187-leo-express-slibuje-wifi-bez-vypadku-a-vlakovy-intranet/>)

Multimediální novinky míří na české koleje. Společnost Leo Express, která chce od prosince vozit jako třetí dopravce cestující mezi Prahou a Ostravou, představila na vídeňské konferenci RailTel koncept své chystané telekomunikační infrastruktury ve vlacích. Počítá jak s intranetem, tak internetem. Bude také možné objednat – a elektronicky zaplatit – například občerstvení. Společnost Leo Express uvádí,

že za IT technologie každé z pěti připravovaných souprav zaplatila 12 milionů korun, mlutimediální služby pro cestující mají být velmi široké. "Přijdu do vlaku, mám počítač, iPad nebo smart phone a během jízdy jsem připojen na internet. Můžu sledovat zprávy nebo třeba film nabízený uvnitř vlaku ze všem dostupného serveru. Potom jsem třeba na chatu s přáteli nebo si přes svůj počítač objednávám občerstvení od stewardů bez toho, že bych musel ze svého místa vstát a někam si pro ně dojít," popisuje vizi mluvčí Leo Expressu Petr Kopáček.

Lákadlem má být především rychlý a silný internet, údajně spolehlivější, než na jaký jsou dosud cestující zvyklí z konkurenčních železničních spojů. Technologické řešení má být založeno na routeru, který bude tzv. sdruženým způsobem využívat všechny dostupné sítě GSM. Systém tak umožní přenášet data cestujícím do vlaku a zároveň je z vlaku vysílat. Využije přitom jak současné technologie, jako jsou například sítě GPRS nebo třeba 3G, tak i brzy nastupující satelitní způsoby přenosu dat. "Prostřednictvím této technologie budou naši cestující během jízdy stále online, budou moci využívat nejrůznější moderní aplikace. A posádka našich vlaků zase bude moci díky permanentní dostupnosti rychlých dat zákazníkům poskytovat nezbytné rady a pomáhat jim," slibuje majitel firmy Leoš Novotný.

Konkurence bují: ČD zavádějí alespoň běžnou wifi...

Především na žlutou konkurenci, která na české koleje přinesla bezdrátové připojení k internetu jako první, zareagovaly České dráhy. Po několika letech slibů a technologických pokusů chtějí brzy konečně spustit svoji první wifi síť v některých vlacích. "Wifi je už nainstalována na první jednotce a teď probíhá schvalování na Drážním úřadě. Fungovat by měla standardně až po schválení, což může trvat možná jeden až dva měsíce. Ale aktivně ji asi nejdřív pouštět nebudeme, dokud nebude jistota, že opravdu funguje," přiznává mluvčí drah Petr Štáhlavský s tím, že všechny jednotky Pendolino mají mít dostupný internet pro cestující do léta.

... Regiojet internetovou kavárnu na kolech

Internetové novinky chystá také Regiojet. Během jara chce nasadit do provozu vozy, jejichž interiér má připomínat internetovou kavárnu. "Bude tam možné pohodlně sedět v křesílku u klasického pracovního stolu, lidé tam budou pracovat nebo studovat v podmínkách, které tomu vyhovují. Před jízdou si bez dalšího poplatku cestující jen zarezervuje místo v tomto voze," vysvětluje mluvčí Regiojetu Aleš Ondrůj. Mluvčí dodává, že tentýž vagón bude dopravce nabízet díky propojení s velkou projekční obrazovkou taky jako konferenční. "Naším cílem je, aby zákazníci, kteří chtějí, měli možnost ten čas jízdy maximálně efektivně využít," uzavírá mluvčí tzv. žlutých vlaků.

28. 02. 2012 Výběrové řízení na obsazení pozice: Generální ředitel správy železniční dopravní cesty

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A62DAB30-E569-45C9-ACC7-179C7533419B/0/VyberSZDC_final.pdf)

28. 02. 2012 ÚOHS zamítl rozklad Škody Transportation v tendru na rychlíky (Viaggio Comfort)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/166212-uohs-zamitl-rozklad-skody-transportation-v-tendru-na-rychliky/>)

Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Petr Rafaj zamítl rozklad Škody Transportation ve věci loňského tendru na nákup 15 vlakových souprav pro České dráhy. Úřad loni rozhodl, že České dráhy neporušily zákon o veřejných zakázkách, když v pětimiliardovém tendru chtěly odkoupit rakouské soupravy bez otevřeného výběrového řízení. Rafaj nyní verdikt svých podřízených potvrdil, vyplývá z webu ÚOHS. Škodovka narazila. Snaze Českých drah o nákup šestnácti souprav Siemens Railjet nebrání nic v cestě. "Dospěl jsem k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení nebo změnu napadeného rozhodnutí," uvedl Rafaj. Jeho rozhodnutí je pravomocné. Škoda Transportation proti němu však může podat žalobu ke Krajskému soudu v Brně.

ÚOHS již loni v září zrušil předběžné opatření, které drahám bránilo v podpisu smlouvy. České dráhy tvrdily, že dohodnutá cena 200,5 milionu eur za 16 souprav byla výjimečně výhodná a vypsání výběrového řízení bránil i omezený časový rozměr, po který nabídka platila. Rakouské dráhy (ÖBB) potvrdily smlouvu Českých drah a Siemensu o nákupu rychlíkových jednotek Railjet za zhruba pět miliard korun koncem září 2011. ČD při koupi využijí opci rakouských drah, které v obřím tendru koupily desítky stejných vlaků a některé nebudou potřebovat.

Soupravy budou dodány v letech 2013 až 2014 a budou určeny zejména pro mezistátní dopravu mezi Českem, Rakouskem a Německem. Podle serveru iDnes.cz zaplatí České dráhy za nové soupravy Railjet od Siemensu zhruba o 400 milionů korun více, než původně plánovaly. Dopravce totiž mění částečně svoji objednávku. I když nakonec bude mít o jednu soupravu méně, nabídne v nich více sedaček. Podle nové dohody koupí dráhy osm osmivozových jednotek a sedm sedmivozových.

28. 02. 2012 Výstavba rychlodráhy do Kladna by mohla začít do pěti let

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vystavba-rychlodrahy-do-kladna-by-mohla-zacit-do-peti-let/761540>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) by v ideálním případě chtěla do pěti let začít s výstavbou kladenské rychlodráhy. Rekonstrukce a modernizace úseku mezi pražskou Ruzyní a Kladnem nově prochází posouzením vlivu stavby na životní prostředí. Závěrečné stanovisko ministerstva životního prostředí se očekává v závěru letošního roku, sdělil dnes ČTK mluvčí SŽDC Tomáš Drvota. Náklady se odhadují na osm miliard korun.

SŽDC rozdělilo výstavbu rychlodráhy na dvě etapy – z pražských Bubnů do Ruzyně a z Ruzyně do Kladna. Podle Drvoty byly důvodem rozdělení výstavby omezené možnosti financování. Souběžně s rychlodráhou v Praze navíc vzniká prodloužená trasa metra směrem na Veleslavín. Pražská část rychlodráhy je také mnohem dražší, náklady se podle SŽDC odhadují na zhruba 27 miliard korun. Plán na rozdělení výstavby však ještě musí podle Drvoty schválit ministerstvo dopravy. Ministr Pavel Dobeš (VV) se nedávno vyjádřil, že by měl být nejdříve dokončen úsek mezi Veleslavínem a ruzyňským letištěm a následně by se železniční spojení prodloužilo do Kladna. Na Veleslavíně by podle Dobeše měl vzniknout dopravní uzel. Cestující by tam přestoupili na nově vzniklou stanici metra, takže nebude nutné rychlodráhu dovést do centra Prahy.

Z dokumentů, které má ČTK k dispozici, vyplývá, že rychlodráha z Ruzyně do Kladna bude dvoukolejná a z větší části povede po stávající železnici. Celková délka modernizovaného úseku je téměř 20 kilometrů. Po rekonstrukci se zvýší traťová rychlost na 120 kilometrů za hodinu, která však bude v některých úsecích omezena. Při budování rychlodráhy se kromě toho počítá například s elektrifikací tratě, modernizací mostů, nádraží, přejezdů nebo výstavbou protihlukových zdí. Podle Drvoty se po rekonstrukci více než zdvojnásobí kapacita tratě. Z pražského Masarykova nádraží do Ruzyně by kvůli letišti podle některých modelů mohlo jezdit desetkrát víc lidí než teď. "Zkrácení cestovní doby v úseku z Kladna do pražského Masarykova nádraží by mělo být o pět až deset minut u zrychleného vlaku proti stávajícímu stavu," dodal Drvota.

K rychlodráze se nyní mohou vyjadřovat dotčené subjekty, pak případně ministerstvo životního prostředí vydá souhlas ke stavbě. "Po tomto rozhodnutí však musí ještě dojít k zapracování připomínek a změn, které nastaly v době od zpracování přípravné dokumentace," upozornil Drvota. O vybudování rychlodráhy se hovoří řadu let. Současné železniční spojení Praha – Kladno se obecně považuje za nedostačující. Z Kladna a okolí do Prahy denně dojíždí za prací kolem 20.000 lidí. Rychlodráha s odbočkou na ruzyňské letiště by jim měla cestování usnadnit. O projektu se mluví také z toho důvodu, že Praha stále nemá vyhovující spojení centra města s letištěm.

28. 02. 2012 Jihomoravský kraj otevře konkurenci 18 procent vlakové dopravy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jihomoravsky-kraj-otevre-konkurenci-18-procent-vlakove-dopravy/761597>)

Jihomoravský kraj otevře konkurenci v první vlně 18 procent své osobní dopravy na železnici. Od konce roku 2016 bude moci začít vítěz vyhlášeného výběrového řízení vozit cestující na trati z Brna přes Bučovice a Kyjov do Zlínského kraje. Podmínkou budou nové vlaky, zveřejnil dnes kraj v tiskové zprávě. Přípravu nabídkového řízení dnes schválili radní. Do soutěže se mohou přihlásit soukromí dopravci i České dráhy (ČD), které nyní mají s krajem na veřejnou železniční dopravu uzavřenou smlouvu. Kraj mohl podle smlouvy s ČD otevřít konkurenci až 55 procent tratí. Přesto hejtman Michal Hašek (ČSSD) mluví v tiskové zprávě o "tendru takového rozsahu" a zdůrazňuje, že na hejtmanství se do soutěže pouštějí jako první kraj v zemi.

Haškův náměstek Stanislav Juránek naopak zdůraznil, že to byla KDU-ČSL, kdo vstup konkurence na železnici v krajské koalici prosadil. Vybraných 18 procent označil za "variantu, která neohrozí fungování integrovaného dopravního systému v době krize". Kraj se obává toho, že cena dopravy s novými vlaky bude vyšší, než ji teď se starými soupravami pro kraj zajišťují ČD. "Soukromí dopravci nás přesvědčují, že cena bude nižší, ale garantovat to nikdo nedokáže. Na Slovensku tomu tak

nebylo," uvedl nedávno radní Václav Horák (KDU-ČSL). Mluvčí soukromé RegioJet Aleš Ondrůj dnes ČTK řekl, že jeho firma se o účast ve výběrovém řízení rozhodně bude zajímat. Pravděpodobně se přihlásí. "Vždycky jsme měli zájem nabídnout Jihomoravskému kraji naše vlaky a jsme rádi, že se k soutěži odhodlal," uvedl. Konkurence podle něj vede k nižší ceně a vyšší kvalitě. Dodal, že stejné klimatizované vlaky s WiFi, které firma uvádí do provozu na Slovensku, mohly už dnes jezdit v kraji.

Na trati Brno – Kyjov – Zlínský kraj jezdí vlaky S6 a R6. Kraj ji označil za jednu z páteřních linek. Radní uvažovali i o tom, že by konkurenci pustily na trasy S2 a S3, tedy mezi osobní vlaky z Brna přes Blansko směrem na Českou Třebovou a z Brna na Tišnov. Obě skupiny vlaků dnes dohromady přepravují asi 48 procent cestujících. Převážily však obavy z toho, že se soutěží podle zákona o veřejných službách nejsou zkušenosti a případný krach tendru by mohl způsobit až kolaps krajské integrované dopravy.

Vstup konkurence na další jihomoravské tratě bude podle Juránka záležet na rozhodnutí nového krajského vedení, které vzejde z podzimních krajských voleb. V principu podle něj není překážkou, aby další soutěže následovaly vždy po roce. Na dalších tratích by tak mohly jezdit nové vlaky od konce roku 2017, 2018 atd. V tiskové zprávě kraj uvádí, že další soutěže mohou začít až po zdárném skončení té současné. Potrvá dva roky, radní by o vítězné nabídce měli podle schváleného harmonogramu rozhodnout v dubnu 2014. Nabídky mají firmy podat v listopadu 2013. Obálky se mají otevírat o měsíc později a hodnotící komise má poprvé zasednout v lednu 2014.

29. 02. 2012 Leo Express chce dalších 13 vlaků

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-chce-dalsich-13-vlaku-747593>)

Dopravní firma Leo Express, která letos chce zahájit provoz na trati z Prahy do Ostravy, jedná o koupi 13 nových vlakových souprav určených pro dálkové trasy v Česku. Jde o další vlaky k dosavadním pěti, které si již firma objednala u švýcarského výrobce Stadler Rail AG. Informoval o tom mluvčí společnosti Petr Kopáček. S jakými výrobci firma jedná ani termín dodání vlaků, Kopáček neupřesnil. Podle zdrojů ČTK by je firma chtěla zakoupit letos. Za pět vlakových souprav Flirt od Stadler Rail AG zaplatila společnost 1,5 miliardy korun. Třináct nových vlakových souprav by ji tak při zachování zhruba stejné ceny vyšlo na několik miliard korun. Majitel společnosti Leoš Novotný v únoru v rozhovoru pro rádio Impuls prohlásil, že Leo Express chce v dalších pěti letech investovat do nových souprav 500 milionů eur (zhruba 12 miliard korun).

Dopravce se připravuje i na výběrové řízení na provozování vlaků na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Tendru se kromě Českých drah a Leo Expressu hodlají zúčastnit i dopravci Viamont, Veolia Transport a RegioJet ze skupiny Student Agency patřící brněnskému podnikateli Radimu Jančurovi. Původně měl na tuto trasu vstoupit nový dopravce již v prosinci 2013, ale firmy by prý nestačily sehnat včas vlaky, a tak ministerstvo dopravy chce železnici pro konkurenci otevřít až o rok později. Projednávat to dnes bude vláda. Vlaky společnosti by podle Novotného mohly jezdit například také na trasách Praha – Vídeň, Praha – Budějovice, Praha – Brno, Praha – Ústí i v Polsku či na Slovensku.

29. 02. 2012 Po srážce s kamionem se převrátil vlak, 7 lidí je zraněno (Kaštice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/166359-po-srazce-s-kamionem-se-prevratil-vlak-7-lidi-je-zraneno/>)

Srážka rychlíku s kamionem na přejezdu v Kašticích u Podbořan na Lounsku si vyžádala zranění sedmi lidí, jeden cestující byl zraněn těžce. Řídící vůz motorové soupravy se po střetu převrátil na bok. Proč k nehodě došlo, zjišťují policisté a Drážní inspekce, přejezd, kde se stala, je zabezpečen výstražnými světly. Podle některých svědků i železniční správa byla světla před nehodou v provozu, řidič kamionu ale tvrdí, že nefungovala. Železniční provoz na plzeňsko-žatecké trati je přerušen, v úseku Podbořany – Žatec musí cestující přestupovat do náhradních autobusů.



Po srážce s kamionem bylo ve vlaku zraněno sedm lidí, šest utrpělo lehčí poranění, jeden těžké poranění hrudníku, se kterým musel být letecky transportován do nemocnice. Ve vozech byly v době srážky asi dvě desítky cestujících, doplnil mluvčí ČD Radek Joklík. Při nehodě vznikla škoda nejenom na zdraví, ale také na majetku, celkově osmimilionová. Nejvážněji poškozen byl vlak, oprava dvou vozů bude stát šest milionů. Další milion činí škoda na kamionu a stejně vysoká je škoda na kolejkách, uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Otázka pro vyšetřovatele: Svítala světla?

Nehoda se stala ve čtvrt na tři odpoledne u kaštické zastávky na křížení jednokolejné trati spojující západní a severovýchodní Čechy se silnicí třetí třídy, která vede z Vysokých Třebušic do Pšova. Vlak sestavený z řídicího vozu a motorového vozu mířil z Mostu do Plzně, jízdu však ukončil v návěsu kamionu. Jak se automobil ocitl před vlakem, není zcela jisté. Jeho řidič přesvědčeně tvrdí, že byla výstražná světla zhasnutá. "Kdyby světla svítala, tak jsem na přejezd nevjížděl, to je samo s sebou. Ta světla nesvítala," řekl řidič Milan Měkuta. Ani to by ho však nezabavilo části odpovědnosti – silniční zákon vyžaduje, aby se řidič rozhlédl vždy, když vjíždí na přejezd. Správa železniční dopravní cesty, které zabezpečovací zařízení patří, ale tvrdí opak – světla byla v době nehody v provozu. "Vypadá to na pochybení řidiče kamionu," prohlásil územní vrchní inspektor SŽDC Miroslav Mareš. Jak to bylo ve skutečnosti, zjišťují policisté a Drážní inspekce. V úvahu připadá také možnost, že světla sice fungovala, ale řidič je neviděl kvůli prudkému slunečnímu svitu.

Zraněné odvezly sanitky a vrtulník, zbytek cestujících autobus

Zatímco příčiny nehody zatím nejsou zcela jasné, následky jsou obzvlášť zřejmé. Po srážce první vůz soupravy vykolejil a převrátil se na bok. Zraněno v něm bylo sedm lidí, pro které přijely sanitky, zasahoval i vrtulník záchranné služby, který do nemocnice přepravil nejvážněji zraněného cestujícího. Nezraněné cestující poté z místa odvezl autobus. Výluka, kterou nehoda způsobila, se týká především rychlíkové linky Plzeň – Most, protože regionální doprava v úseku z Podbořan do Žatce vůbec nejezdí. České dráhy předpokládají, že budou muset nasazovat náhradní autobusy až do rána. Mluvčí drah upozornil na možná zpoždění související s výlukou.

29. 02. 2012 Vláda projednala posun harmonogramu otevírání trhu dálkové železniční dopravy

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcrcz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Posun_hamonogramu_liberalizace_dalkove_zel_dopravy.htm)

Ministerstvo dopravy v souladu s rozhodnutím vlády posouvá ostrý start provozu nových vlaků vzešlých z výběrových řízení. K vypsání pilotního nabídkového řízení na linku Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc tak dojde v nejbližší době, termín plnění zakázky bude ale posunut o jeden rok, na prosinec 2014. Ministerstvo dopravy chce mít jistotu, že dopravci včas seženou vhodná vozidla. Zároveň je cílem, aby i v pilotním nabídkovém řízení podalo nabídky více dopravců. Tím pádem dojde k reálnému porovnání nabídek subjektů, které o vstup na český železniční trh usilují. „Otevření trhu veřejných služeb na železnici je pro mne zásadní prioritou, samozřejmě s cílem dosažení co nejlepšího poměru mezi cenou veřejných služeb a jejich dosahovanou kvalitou,“ uvedl k tomu ministr dopravy Pavel Dobeš. Na základě rozhodnutí vlády byl také upraven harmonogram plnění zakázky linky Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín, a to na začátek platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016.

29. 02. 2012 Exšéf SŽDC půjde kvůli nevýhodným smlouvám před soud

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/exsef-szdc-pujde-kvuli-nevyhodnym-smlouvam-pred-soud-pds-ekonomika.aspx?c=A120229_163713_ekonomika_spi)

Bývalý šéf Správy železniční dopravní cesty stane před soudem, podle zdrojů ČTK jde o Jana Komárka. Mluvčí Vrchního státního zastupitelství v Praze Irena Válová agentuře potvrdila to, že instituce podala v úterý obžalobu na bývalého statutárního zástupce SŽDC. Komárek podle žalobce způsobil škodu ve výši 439 milionů korun, a to uzavřením nevýhodných smluv na nákup elektrické energie. Za pokus o porušení povinnosti při správě cizího majetku mu hrozí až osmileté vězení. Policie se případem začala zabývat v létě 2010. "Prověřováním došli kriminalisté k závěru, že bývalý statutární zástupce SŽDC v prosinci 2008 uzavřel nevýhodné smlouvy na odběr elektrické energie pro roky 2010 a 2011," uvedl v prosinci loňského roku mluvčí protikorupční policie Jaroslav Ibehej.

Podle dřívějších informací serveru iHned.cz byl Komárek podepsán pod smlouvou na odběr elektřiny od ČEZ, od které ale SŽDC v roce 2009 odstoupila. Ve smlouvě se počítalo s fixní cenou elektřiny na celé tři roky. Cena nicméně, mimo jiné kvůli nastupující krizi, razantně klesla, a společnosti České dráhy a ČD Cargo, pro které SŽDC elektřinu zajišťovala, nechtěly elektřinu odebírat za dříve stanovenou fixní cenu. Po jednom roce tak dráhy uzavřely díky novele energetického zákona, který jim to umožnil, vlastní kontrakty. SŽDC následně razantně snížila množství odebírané elektřiny, čímž podle ČEZ podepsanou smlouvu porušila.

Komárek skončil v čele SŽDC před rokem a půl

Komárek odstoupil z čela SŽDC na vlastní žádost na konci září 2010. Na jeho místo byl posazen Pavel Habarta, ten však post šéfa nezískal a byl jen pověřen řízením organizace. I jeho působení bude brzy u konce. Správní rada SŽDC totiž v únoru pověřila jejího šéfa Adolfa Jílka, aby vypsala na místo generálního ředitele řádné výběrové řízení. Správa železnic vznikla v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železniční síť. Působí také jako investor do výstavby tratí. Správa zaměstnává 18 tisíc lidí.
