

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2012

OBSAH

| | | |
|--------------|---|----|
| 01. 10. 2012 | ČD CARGO ZŘEJMĚ POVEDE ŽALUDA..... | 4 |
| 01. 10. 2012 | ČESKÉ DRÁHY DNES POKŘTILY PRVNÍ ELEKTRICKOU JEDNOTKU REGIOPANTER V JIHOČESKÉM KRAJI (ŘADA 650)..... | 4 |
| 02. 10. 2012 | GUSTAV SLAMEČKA REZIGNOVAL NA POST ŠÉFA ČD CARGO | 5 |
| 02. 10. 2012 | ČESKÉ DRÁHY PŘEDSTAVUJÍ PRVNÍ MOTOROVOU JEDNOTKU REGIOSHARK VE ZLÍNSKÉM KRAJI (ŘADA 844)..... | 6 |
| 02. 10. 2012 | NA TRATÍCH ÚSTECKÉHO KRAJE ZAČNOU JEZDIT NOVÉ SOUPRAVY, DNES BYLY SLAVNOSTNĚ PŘEDÁNY JEDNOTKY REGIOPANTER A REGIOSHARK (ŘADA 440 A 844) | 7 |
| 03. 10. 2012 | JÍZDENKOVÉ AUTOMATY DRAHÁM NABÍZÍ 11 FIREM..... | 9 |
| 04. 10. 2012 | ZAKÁZKA DESETILETÍ: SKANSKA SE ODVOLÁ (ROKYCANY – PLZEŇ) | 10 |
| 04. 10. 2012 | PRVNÍ DÁLNIČNÍ EXPRES ČD JEL OBSAZENÝ Z JEDNÉ TŘETINY | 10 |
| 05. 10. 2012 | POLSKÁ PESA ZÍSKALA MILIARDOVÝ KONTRAKT OD DEUTSCHE BAHN (LINK I, II, III)..... | 11 |
| 05. 10. 2012 | VÍTR VEČER NA VYSOČINĚ VYVRACEL STROMY. DO JEDNOHO NARAZIL OSOBNÍ VLAK (LEDEČ NAD SÁZAVOU) | 11 |
| 05. 10. 2012 | JIHOČESKÝ REGIOPANTER ZAČNE VOZIT CESTUJÍCÍ NA PRAVIDELNÝCH LINKÁCH (ŘADA 650)..... | 12 |
| 05. 10. 2012 | V JIČÍNĚ CHTĚJÍ PŘESUNOUT AUTOBUSOVÝ TERMINÁL NA NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ..... | 13 |
| 06. 10. 2012 | HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ BOJUJE O SVOU EXISTENCI | 14 |
| 07. 10. 2012 | DRÁHA NA LETIŠTĚ ZÍSKALA DALŠÍ ZELENÝ SOUHLAS (PRAHA – Kladno)..... | 14 |
| 08. 10. 2012 | PRAHA CHCE ZAVÉST ČISTĚ MĚSTSKÉ VLAKY, INSPIROVALA SE V NĚMECKU | 15 |
| 08. 10. 2012 | SRÁŽKA VLAKŮ V HARROW PATŘÍ K NEJTRAGIČTĚJŠÍM PO VÁLCE (8. ŘÍJNA 1952) | 15 |
| 09. 10. 2012 | Z „PERŠINGŮ“ BUDE AGATA ČI ZOSIA. DRÁHY PŮJČÍ POLÁKŮM DESET LOKOMOTIV | 17 |
| 09. 10. 2012 | LEO EXPRESS NABÍDNE CESTUJÍCÍM VÝHLED STROJVEDOUČÍHO | 17 |
| 09. 10. 2012 | DPOV OPRAVILY HISTORICKÝ MOTORÁK PRO ŽELEZNIČNÍ MUZEUM ČD (M 240.0100) | 17 |
| 09. 10. 2012 | PŘEDSEDOU PŘEDSTAVENSTVA ČD CARGO SE STAL ŠÉF DRAH PETR ŽALUDA | 18 |
| 10. 10. 2012 | DO OLOMOUCKÉHO KRAJE PŘIJEL PRVNÍ REGIOPANTER (ŘADA 640) | 18 |
| 10. 10. 2012 | ČÍNA TESTUJE VYSOKORYCHLOSTNÍ MRAZUVZDORNÝ VLAK..... | 19 |
| 11. 10. 2012 | BEROUN ZAŽALOVAL KRAJ, ODMÍTÁ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR Z PRAHY NA POVRCHU (NOVÁ TRÁŤ)..... | 20 |
| 11. 10. 2012 | PROVOZ NA ŽELEZNICI Z NEJDKU DO POTUČKŮ ZASTAVILO SPADANÉ LISTÍ. | 20 |
| 11. 10. 2012 | TISKOVÁ KONFERENCE MINISTERSTVA DOPRAVY A SŽDC: NA ZVÝŠENÍ ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDŮ 714 MILIONŮ KORUN Z EU | 20 |
| 11. 10. 2012 | LEO EXPRESS VYRÁŽÍ Z PRAHY DO OSTRAVY, ZATÍM JEN NA TESTY..... | 21 |
| 11. 10. 2012 | DO LANŠKROUNA DORAZIL NOVÝ MOTORÁK, KTERÝ MĚL JEZDIT NA VYSOČINĚ (RS1)..... | 21 |

| | | |
|--------------|--|----|
| 12. 10. 2012 | SKANSKA PODALA NÁMITKU PROTI TENDRU NA ŽELEZNIČNÍ KORIDOR (ROKYCANY – PLZEŇ) | 21 |
| 15. 10. 2012 | ROZPOČET POPRVÉ POČÍTÁ S RYCHLOTRATĚMI | 22 |
| 15. 10. 2012 | LEO EXPRESS BY CESTUJÍCÍ MOHL VOZIT UŽ V LISTOPADU, VĚŘÍ DOPRAVCE | 22 |
| 15. 10. 2012 | REGIOJET NABÍDNE 4 000 AKČNÍCH JÍZDENEK NA LISTOPAD A PROSINEC . | 23 |
| 15. 10. 2012 | DOPRAVCI ZTRÁCEJÍ ZÁJEM O TENDR NA TRATĚ OSTRAVA – OLOMOUC..... | 23 |
| 16. 10. 2012 | TRATĚ "VLAKU SVOBODY" OBNOVÍ SŽDC PŘÍŠTÍ ROK, VČAS TO NESTIHNE (AŠ – SELB) | 24 |
| 16. 10. 2012 | ZÁJEM O ŽELEZNIČNÍ TENDR MÁ ARRIVA A STUDENT AGENCY (OLOMOUC – KRNOV – OSTRAVA) | 24 |
| 16. 10. 2012 | ŽELEZNIČNÍ MOST V DĚČÍNĚ NAHRADÍ NOVÝ, CENA JE KOLEM 80 MILIONŮ | 25 |
| 16. 10. 2012 | ŽELEZNICE PRAHA – PLZEŇ – FURTH IM WALD SLAVÍ 150 LET EXISTENCE.. | 26 |
| 17. 10. 2012 | VLÁDA SCHVÁLILA SNÍŽENÍ DLUHU SŽDC O 5,6 MILIARDY KČ | 26 |
| 17. 10. 2012 | MEZI BRNEM A KUŘIMÍ BUDE MODERNÍ TRATĚ, NEJDŘÍV ALE PŘIJDOU VÝLUKY..... | 26 |
| 17. 10. 2012 | DRÁHY ZVEŘEJNILY TAJEMSTVÍ: NA KRNOVSKÉ TRATI JEZDÍME ZA 165 KČ NA KILOMETR..... | 27 |
| 18. 10. 2012 | EXMINISTR SLAMEČKA OPUSTÍ ZTRÁTOVÉ ČD CARGO S ROČNÍM PLATEM NAVÍC | 28 |
| 19. 10. 2012 | KOMBINOVANÁ DOPRAVA V MAĎARSKU KONČÍ (ROLA SZEGED – WELS).... | 28 |
| 19. 10. 2012 | DRÁHY POŠLOU VÍC PENDOLIN NA ZÁPAD ČECH | 29 |
| 19. 10. 2012 | ŠKODOVÁCKÁ LOKOMOTIVA ZÍSKALA HOMOLOGACI NA SLOVENSKU (109 E2) | 29 |
| 19. 10. 2012 | NA ŘADĚ JE ŽELEZNICE. POLSKO VYPISUJE DESÍTKY TENDRŮ | 30 |
| 22. 10. 2012 | SLOVENSKO A POLSKO BY POD TATRAMI MOHL SPOJIT ŽELEZNIČNÍ TUNEL . | 31 |
| 23. 10. 2012 | LEO EXPRESS BUDE JEZDIT BEZ ZÁLOŽNÍHO VLAKU | 31 |
| 23. 10. 2012 | STAVBA TRATI NA MOŠNOVSKÉ LETIŠTĚ ČEKÁ UŽ JEN NA DOTACI..... | 32 |
| 24. 10. 2012 | O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE JEDENÁCTI NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ (28. ŘÍJNA 2012)..... | 32 |
| 24. 10. 2012 | OBŘÍ ŽELEZNIČNÍ TENDRY: OSM MILIARD SI ROZDĚLÍ OHL ŽS, METROSTAV A SUBTERRA | 33 |
| 25. 10. 2012 | DRÁHY HLEDAJÍ AUTOBUSOVÉHO DOPRAVCE (HRANICE NA MORAVĚ – NOVÝ JIČÍN – FRÝDEK-MÍSTEK) | 33 |
| 25. 10. 2012 | NA SMÍCHOV DORAZIL ORIENT EXPRESS, LETOS NAPOSLEDY | 34 |
| 26. 10. 2012 | VLAK U ROSIC VYKOLEJIL KVŮLI NEDBALOSTI SŽDC (PARDUBICE-ROSICE NAD LABEM, 18. 11. 2011) | 34 |
| 26. 10. 2012 | Z BŘECLAVI DO ZNOJMA O POLOVINU RYCHLEJI, PLÁNUJE SŽDC | 34 |
| 26. 10. 2012 | V BRATISLAVĚ SE SRAZILY VLAKY, 21 ZRANĚNÝCH | 35 |
| 27. 10. 2012 | LEO EXPRESS NABÍDNE CESTUJÍCÍM LACINĚJŠÍ PRONÁJEM AUTOMOBILU | 35 |
| 27. 10. 2012 | POLÁMANÉ STROMY ZASTAVILY VLAKY NA LOKÁLKÁCH I NA ŽELEZNIČNÍM KORIDORU..... | 36 |
| 29. 10. 2012 | NOVÉ VLAKY NABÍDLA JEN ŠKODA, JE TAK NA CESTĚ K DALŠÍ MILIARDOVÉ ZAKÁZCE (JIHOMORAVSKÝ KRAJ) | 36 |
| 29. 10. 2012 | NKÚ: SŽDC ZBYTEČNĚ UTRÁCELA ZA PRONÁJEM A NÁKUP AUT, PRÁVNÍ SLUŽBY..... | 37 |

| | | |
|--------------|--|----|
| 29. 10. 2012 | SOUD ZAMÍTL NÁVRH REGIOJETU VE SPORU S ČESKÝMI DRAHAMI..... | 38 |
| 29. 10. 2012 | CZ LOKO DODÁ DO BĚLORUSKA 20 LOKOMOTIV ZA PŮL MILIARDY | 38 |
| 30. 10. 2012 | ŽALUDA USILUJE O SMAZÁNÍ HRANICE MEZI ČESKÝMI DRAHAMI A CARGEM. | 39 |
| 30. 10. 2012 | LEO EXPRESS VYJEDE 7. LISTOPADU. ZATÍM DVAKRÁT DENNĚ..... | 39 |
| 30. 10. 2012 | SŽDC DOSTALA OD ANTIMONOPOLNÍHO ÚŘADU POKUTU 900 TISÍC KORUN (LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY)..... | 39 |
| 30. 10. 2012 | DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČENÍ NA TRATI ČESKÁ TŘEBOVÁ – PŘEROV DOKONČENO..... | 40 |
| 30. 10. 2012 | D1 EXPRESS JEZDÍ POLOPRÁZDNÝ, DRÁHY MU UBEROU JEDEN VAGON | 41 |
| 30. 10. 2012 | MOST BUDĚJOVICKO-LINECKÉ "KOŇKY" JE ZASE VIDĚT | 41 |
| 31. 10. 2012 | SOUKROMÝ DOPRAVCE CHCE DO JIŽNÍCH ČECH, KRAJ HO MOŽNÁ PUSTÍ (ARRIVA VLAKY) | 41 |

01. 10. 2012 ČD Cargo zřejmě povede Žaluda

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-zrejme-povede-zaluda-918693>)

Řízení nákladního železničního dopravce ČD Cargo se nejspíš dočasně ujme přímo generální ředitel mateřských Českých drah Petr Žaluda. Takový scénář by podle zdrojů serveru E15.cz a týdeníku Euro nastal poté, co v prvním říjnovém týdnu rezignuje současný šéf carga Gustav Slamečka. Ten se rezignací vyhne odvolání, po kterém dlouhodobě volá právě Žaluda. Ani jeden z obou manažerů se nechtěl k věci vyjádřit. Žaluda pouze naznačil, že má pro případ Slamečkova odchodu připraveno řešení. Podle informací deníku E15 chystají oba na úterý společné prohlášení. Možnost Žaludova angažmá v cargu připouští i odbory, které rovněž volají po Slamečkově odchodu. „Ano, předpokládám, že přijde nějaké krátkodobé řešení. Pak by se mělo vypsat řádné výběrové řízení,“ řekl předseda Odborového sdružení železničářů a člen dozorčí rady ČD Jaroslav Pejša. Společnost ČD Cargo, jak tvrdí Pejša, přišla pod Slamečkovým vedením o množství zakázek, některé přepravy uhlí musely být údajně odmítnuty pro nedostatek vagonů. Minulý týden zasedl do vedení carga Petr May, kterého prosadilo představenstvo Českých drah. To v ČD Cargo plní funkci valné hromady. May se vrací po pěti měsících, koncem března byl odvolán z pozice finančního ředitele. Z carga ale de facto nikdy neodešel, v mezidobí působil jako „odborný poradce finančního úseku“.

01. 10. 2012 České dráhy dnes pokřtily první elektrickou jednotku RegioPanter v Jihočeském kraji (řada 650)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14592/>)

Moderní železniční vozidlo, elektrickou jednotku RegioPanter, dnes na českobudějovickém nádraží pokřtily náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek, hejtman Jihočeského kraje Jiří Zimola a generální ředitel Škoda Vagonka Jiří Paruza. Dvouvozová elektrická jednotka řady 650 začne v první polovině října vozit cestující ve zkušebním provozu na trati České Budějovice – České Velenice. „Nové elektrické jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování na páteřní lince Strakonice – České Budějovice – České Velenice. Při výběrovém řízení jsme přihlíželi k požadavkům regionů a jejich zástupců, kteří regionální spoje objednávají. Věřím, že budou s vítězným vozidlem spokojeni stejně jako naši cestující v Jihočeském kraji,“ uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu.

„Pořízení vozidel spolufinancovaných z Regionálního operačního programu považuji za účelné využití evropských prostředků. Věřím, že nové vlakové soupravy přinesou očekávané zlepšení kultury cestování na železnici a zvýší zájem o veřejnou dopravu dotovanou z krajských prostředků,“ řekl Jiří Zimola, hejtman Jihočeského kraje. Zároveň dodal, že projekt mohl být realizován i díky desetileté smlouvě, kterou kraje s Českými drahami uzavřely. Tato smlouva umožňuje nejen garantovat povinnou udržitelnost evropských projektů, ale dává dopravci příležitost k zajištění návratnosti investičních prostředků. Bez nich by podle hejtmána Zimoly obměna vozového parku na železnici pokračovala daleko pomaleji.

RegioPanter kromě komfortu zvyšuje zároveň i bezpečnost cestujících. Je totiž jedním z prvních vozidel svého typu, které plní přísné crashové normy TSI. „RegioPanter je moderní český vlak, který je nejen technologicky velmi vyspělý, ale zároveň je špičkou v oblasti bezpečnosti cestujících. Zároveň ale představuje také mnohem komfortnější způsob cestování, protože wi-fi připojení, klimatizace nebo pohodlně dostupné zásuvky pro počítače jsou samozřejmostí. Vzhledem k tomu, že předávání probíhá přesně podle plánu, mohou se na »své« RegioPantery v nejbližší době těšit cestující i v dalších krajích,“ říká generální ředitel společnosti Škoda Transportation Josef Bernard.

České dráhy objednaly u Škoda Vagonka, dceřiné firmy největšího českého výrobce kolejové techniky Škoda Transportation celkem 19 vlaků za téměř 2,5 miliardy Kč, z toho 4 dvouvozové soupravy jsou určené pro linku Strakonice – České Budějovice – České Velenice. České dráhy nová regionální vozidla pro Jihočeský kraj pořizují v rámci Regionálního operačního programu Jihozápad, a to v projektu Moderní železniční vozidla pro Jihočeský kraj. Cena elektrické jednotky činí 113 milionů Kč, podíl dotace na jednotku dosahuje výše až 35 %.

Celkový počet jednotek RegioPanter pro Jihočeský kraj je 4 v celkové hodnotě 452 000 000 Kč. První jednotka začne jezdit na páteřní trati Strakonice – České Budějovice – České Velenice od platnosti nového jízdního řádu 2013, všechny soupravy budou k dispozici do listopadu 2013.

Nový komfort srovnatelný s dálkovými expresy

Nové soupravy nabízejí v regionální dopravě zcela nový komfort, který je srovnatelný i s vlaky dálkové dopravy a soupravami soukromých dopravců. Nové vlaky nabídnou cestujícím:

- moderní interiér s oddíly 1. a 2. třídy;
- bezbariérové nástupní prostory umožňující snadný nástup seniorům, cestujícím s malými dětmi, maminkám s kočárky, vozíčkářům nebo cyklistům;
- snadný nástup zajistí také dvoukřídlé tlačítka ovládané dveře, jejich zavírání je centrální a během jízdy jsou bezpečnostně blokovány;
- pro nástup v zastávkách bez vysokých nástupišť jsou nástupní prostory vybaveny výsuvným pomocným schůdkem pro snazší nástup cestujících;
- interiér je vybaven moderními ergonomickými sedačkami společnosti Borcad, která vybavuje sedačkami také další vlaky v ČR a v zahraničí;
- v interiéru jsou místa vyhrazená pro kočárky, invalidní vozíky, objemná zavazadla nebo jízdní kola;
- cestující jsou o průběhu cesty a následujících zastávkách informováni moderním audiovizuálním informačním systémem vybaveným LCD displeji;
- WC je vybaveno uzavřeným systémem, lze ho tedy využívat i ve stanicích, jedna toaleta je navíc bezbariérová vybavená sklopným pultem pro přebalování kojenců;
- souprava je vybavena zařízením Wi-Fi pro připojení k internetu, tato služba bude aktivována v průběhu nadcházejících měsíců;
- vlak je vybaven klimatizací, což přivítají cestující zejména v teplých letních dnech;
- všechna místa v 1. třídě a vybraná místa ve 2. třídě jsou vybavena elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobných elektronických zařízení cestujících, např. notebooků nebo mobilních telefonů.

Technické parametry souprav RegioPanter

- délka vlaku: 52,9 metru
- počet vozů: 2
- počet hnaných podvozků: 2
- počet běžných podvozků (bez pohonu): 2
- počet míst 1. třídy: 9
- počet míst 2. třídy: 138
- výkon: 1 360 kW
- maximální rychlost: 160 km/h
- 65 % podlahy je v tzv. nízkopodlažním provedení (v úrovni moderních nástupišť výšky 550 mm).

02. 10. 2012 Gustav Slamečka rezignoval na post šéfa ČD Cargo

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/gustav-slamecka-rezignoval-na-post-sefa-cd-cargo/847482>)

Gustav Slamečka dnes rezignoval na funkci předsedy představenstva ČD Cargo. Vedení dopravce opustí k 8. říjnu. ČTK to řekl mluvčí mateřských Českých drah Radek Joklík. Na volný post bude vypsáno výběrové řízení. Kromě Slamečky dnes vedení společnosti opustil také člen představenstva Roman Vallovič a naopak byl valnou hromadou do představenstva ČD Cargo zvolen generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. "Výhled hospodaření ČD Cargo není v souladu s představou mateřské společnosti," popsal důvody Slamečkova odchodu Joklík. Tento výhled, který vedení společnosti představilo koncem září, předpokládá prohloubení ztráty za letošní rok z loňských 60 milionů na 233 milionů korun. Slamečka vedení společnosti opustí po dohodě s představenstvem drah, které vykonává roli valné hromady ČD Cargo.

Nový šéf ČD Cargo, který společnost po Slamečkovi povede z pozice výkonného ředitele, bude vybrán ve standardním výběrovém řízení. Kdo nákladního dopravce povede do doby výběru nového šéfa, zatím podle Joklíka rozhodnuto není. Spekuluje se ale především o tom, že by to měl být právě Žaluda. Jeho dnešní jmenování členem představenstva ČD Cargo má údajně urychlit proces

centralizace některých činností v rámci Skupiny ČD a přípravy strategického holdingu po vzoru rakouských nebo německých drah.

Hospodářskou situaci národního dopravce se bude zabývat ministr dopravy Pavel Dobeš. Ministr dění v ČD Cargo sleduje od doby, kdy vedení v čele se Slamečkou připustilo, že kvůli zhoršení hospodářské situace uvažuje o zrušení nerentabilních přeprav jednotlivých vozových zásilek. Ty si ale ministerstvo dopravy přeje zachovat. Jednotlivé zásilky v podnikání Carga představují 45 procent přepravených objemů a podle odborářů při jejich zrušení hrozí masivní propouštění provozních zaměstnanců. Podle dřívějších odhadů Odborového sdružení železničářů by v souvislosti se zrušením tohoto segmentu přeprav mohlo o práci přijít až 1 200 lidí. ČD Cargo, dceřiná společnost Českých drah, zaměstnává zhruba 9500 lidí. Loni výnosy firmy z nákladní dopravy vzrostly o dvě procenta na 14,3 miliardy korun. Cargo loni snížilo ztrátu z předloňských 853 milionů korun na zhruba 60 milionů korun.

Vizitka Gustava Slamečky:

Jméno: Gustav Slamečka

Datum narození: 5. června 1959

Současná funkce: předseda představenstva ČD Cargo (od 22. června 2011)

Vzdělání: vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Banské Bystrici, v druhé polovině 90. let získal v ČR a Spojených státech titul MBA

Kariéra: začínal v Jednotě Nitra, později působil ve Slovenské obchodní inspekci a na slovenském ministerstvu spravedlnosti; od 90. let pracoval v pražské pobočce nizozemské banky ABN Amro, v roce 2007 končil jako manažer správy peněžních toků a hotovosti pro významné klienty; od května 2007 do června 2011 (s přestávkou v době působení v čele ministerstva dopravy) vedl Státní fond dopravní infrastruktury; od května 2009 do července 2010 byl ministrem dopravy ve vládě Jana Fischera, nominovala jej ODS; loni 6. června zasedl v představenstvu ČD Cargo a o dva týdny později se stal jeho předsedou

Rodina: svobodný, bezdětný

Ostatní:

- Podle médií je jeho partnerem Jan Novák, někdejší šéf Úřadu vlády za premiéra Mirka Topolánka (ODS), který později působil jako náměstek na Národním bezpečnostním úřadu a nyní je tajemníkem prezidentského kandidáta Jan Fischera.

- Slamečka hovoří slovensky, česky, anglicky, pasivně ovládá němčinu a ruštinu.

- Je bez politické příslušnosti.

- Má dvojí občanství – slovenské a od 5. října i české.

- Když si v roce 2009 zažádal o české občanství, zjistilo se, že v rodném listě je napsán jako Gustav. Slamečka přitom do té doby vystupoval jako Gustáv, což je ve slovenštině správná verze. Tak to měl zapsáno i v občanském průkazu a dalších dokumentech.

02. 10. 2012 České dráhy představují první motorovou jednotku RegioShark ve Zlínském kraji (řada 844)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14610/>)

Moderní železniční vozidlo, motorovou jednotku RegioShark, dnes představují České dráhy odborné veřejnosti. Slavnostně bude cestujícím Zlínského kraje předána tuto sobotu 6. října při příležitosti oslav Dne Zlínského kraje. První motorová jednotka řady 844 začne vozit cestující mezi Kojetínem a Valašským Meziříčím. České dráhy zakoupí do Zlínského kraje za příspěví ROP Střední Morava celkem 6 jednotek RegioShark v celkové hodnotě 384 mil. korun. Nové motorové jednotky podstatným způsobem zkvalitní a zpříjemní cestování mezi Kojetínem, Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm nebo na tratích Zlín – Kroměříž a Zlín – Uherské Hradiště. První jednotka bude již v průběhu října ve zkušebním provozu s cestujícími. Do konce letošního roku dodá výrobce další jednotku, třetí a čtvrtá bude zařazena do provozu na jaře příštího roku. Poslední dvě jednotky budou Českým drahám předány ve druhé polovině 2013.

České dráhy pořizují nová regionální vozidla pro Zlínský kraj za finanční podpory Regionálního operačního programu Střední Morava. Cena motorové jednotky činí 64 milionů Kč, podíl dotace ROP na jednotku dosahuje výše 40 %. Celkové náklady na nákup šesti vozidel tak činí 384 mil. korun,

ze které 60 %, 230,4 mil. Kč, hradí České dráhy z vlastních prostředků. Částkou 153,6 mil. korun (40 % nákladů) přispívá ROP Střední Morava. České dráhy objednaly celkem u polského výrobce PESA Bydgoszcz 31 vlaků za téměř 2 miliardy Kč. Kromě Zlínského kraje budou tyto moderní regionální vlaky jezdit ještě v Ústeckém, Plzeňském a Karlovarském kraji.

Charakteristika vozidel RegioShark

Maximální rychlost vozidla je 120 km/h, délka vlaku je 44 metrů, počet míst k sezení je 120, z toho je 15 sedaček sklopných a 9 míst je v 1. třídě, celková kapacita vlaku je 240 osob. Vlak je vybaven uzavřeným systémem WC v bezbariérové úpravě, prostorem pro jízdní kola, klimatizací, audiovizuálním informačním systémem. Výkon vlaku je téměř 800 kW.

Vlak nabízí:

- moderní, světlý a dobře přehledný interiér;
- bezbariérový nástup do prostor se sníženou podlahou;
- bezbariérové WC s uzavřeným systémem WC, které lze využívat i ve stanicích;
- audiovizuální informační systém;
- klimatizaci;
- moderní ergonomické sedačky potažené textilem;
- centrálně zavírané a za jízdy blokováné dveře, které jsou snadno ovladatelné tlačítky;
- univerzální prostory pro kočárky, jízdní kola a objemná zavazadla.
- vlak je ekologický a vysoce bezpečný, odpovídá současným přísným ekologickým a bezpečnostním požadavkům.

02. 10. 2012 Na tratích Ústeckého kraje začnou jezdit nové soupravy, dnes byly slavnostně předány jednotky RegioPanter a RegioShark (řada 440 a 844)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14611/>)

Moderní železniční vozidla, elektrickou jednotku RegioPanter a motorovou jednotku RegioShark, dnes v Chomutově slavnostně pokřtili náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek a hejtmanka Ústeckého kraje Jana Vaňhová. Motorová jednotka řady 844 RegioShark začne na podzim vozit cestující na společné lince s Karlovarským krajem Most – Karlovy Vary. Elektrická jednotka řady 440 RegioPanter se v provozu s cestujícími objeví už ve středu 3. října na lince U1 Děčín – Most. Nové elektrické a motorové jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování na několika linkách v Ústeckém kraji a výrazným podílem přispějí k modernizaci vozidlového parku. Při výběrovém řízení jsme přihlíželi k požadavkům regionů a jejich zástupců, kteří regionální spoje objednávají. Věřím, že budou s vítěznými vozidly spokojeni stejně jako naši cestující v Ústeckém kraji," uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

„Aby železnice byla pro cestující atraktivní a ti nám neutíkali na již přetížené silnice, musí plnit přání a požadavky například na nová sedadla, prostory s klimatizací, nízkopodlažní nástup, široké dveře, informování rozhlasem, ale i čisté a vybavené toalety. Dnes naše regionální tratě ovládají modernizované vozy Regionova. Na páteřní lince z Ústí nad Labem do Lovosic a Roudnice nad Labem se cestující vozí již garantovanými nízkopodlažními klimatizovanými CityElefanty. Z Ústí nad Labem do Litoměřic a Štětí jezdí pro změnu soupravy s klimatizovaným řídicím vozem zvaným »Sysel«. Toto je však pouze jedna již dosažená etapa zlepšování kvality regionální dopravy v našem kraji. Právě otevíráme pomyslné dveře do další etapy. Jsou to nová vozidla, která posunují kulturu cestování na významných páteřních a regionálních tratích do další vyšší úrovně,“ doplnila hejtmanka Ústeckého kraje Jana Vaňhová.

České dráhy objednaly u společnosti Škoda Vagonka, dceřiné firmy největšího českého výrobce kolejové techniky Škoda Transportation, celkem 19 vlaků za téměř 2,5 miliardy Kč, z toho 7 souprav je určeno pro linky Děčín – Ústí nad Labem – Kadaň a Litvínov – Teplice – Ústí nad Labem. Na jejich financování se podílí také Regionální operační program Severozápad. Cena 7 jednotek je 952 milionů korun, podíl peněz z operačního programu dosahuje u jednoho vozidla až 40 % ceny. Všechny jednotky budou mít České dráhy dispozici v říjnu 2013. RegioPanter kromě komfortu zvyšuje zároveň i bezpečnost cestujících. Je totiž jedním z prvních vozidel svého typu, které plní přísné crashové normy TSI. „Odstartovali jsme novou, moderní éru cestování na našich železnicích. Zákazník dostává špičkově vybavený a technologicky pokročilý vlak, který výrazně zvýší komfort na regionálních tratích. Předávání probíhá přesně podle harmonogramu, což znamená, že se na »svě« RegioPantery mohou

v nejbližší době těšit cestující v dalších krajích," říká generální ředitel společnosti Škoda Transportation Josef Bernard.

Dalšími novými moderními vozy na regionálních tratích jsou motorové jednotky polského výrobce PESA Bydgoszcz. České dráhy objednaly celkem 31 vlaků za téměř 2 miliardy Kč. Jednotka s obchodním označením LINK, dostala v rámci sítě Českých drah označení RegioShark podle přední části soupravy, která připomíná tlamu žraloka. Kromě Ústeckého kraje budou tyto moderní regionální vlaky jezdit ještě v Karlovarském, Plzeňském a Zlínském kraji. „Přijeli jsme sem, do Chomutova, abychom Českým drahám a Ústeckému kraji předali do užívání další vůz RegioShark. Jde o nejmodernější motorovou jednotku tohoto typu v Evropě, která zaručuje vysoký komfort cestování, je přizpůsobená přepravě hendikepovaných osob, splňuje veškeré v Evropě platné bezpečnostní standardy a je vybavená ekonomickým a ekologickým diesellovým motorem EURO IIIB. Různí evropští železniční přepravci zaznamenali kvality diesellových jednotek vyráběných firmou PESA Bydgoszcz a objednali si již více než 500 kusů těchto vozidel. Věříme, že naše vozidla přinesou všem cestujícím Ústeckého kraje mnoho spokojenosti," uvádí Marcin Jędryczka, ředitel marketingu a rozvoje a zároveň člen představenstva PESA Bydgoszcz SA.

Počet jednotek RegioShark pro Ústecký kraj je 8 v celkové hodnotě téměř 513 milionů Kč. Jednu jednotku České dráhy pořizují v rámci Regionálního operačního programu Severozápad, a to v projektu Moderní spojení Karlovarského a Ústeckého kraje. Cena motorové jednotky činí 64 milionů Kč, podíl dotace na jednotku dosahuje výše až 40 %. RegioShark bude jezdit na společné lince s Karlovarským krajem Chomutov – Karlovy Vary. Další 7 jednotek pořizují České dráhy výhradně z vlastních zdrojů. RegioSharky jsou určené pro trať Děčína a všechny jednotky budou k dispozici do konce roku 2013.

Charakteristika vozidel RegioPanter

- moderní interiér s oddíly 1. a 2. třídy;
- bezbariérové nástupní prostory umožňující snadný nástup seniorům, cestujícím s malými dětmi, maminkám s kočárky, vozíčkářům nebo cyklistům;
- vlak je vybavený klimatizací;
- pro nástup v zastávkách bez vysokých nástupišť jsou nástupní prostory vybaveny výsuvným pomocným schůdkem pro snazší nástup cestujících;
- v interiéru jsou místa vyhrazená pro kočárky, invalidní vozíky, objemná zavazadla nebo jízdní kola;
- moderní audiovizuální informační systémem vybaveným LCD displeji;
- WC je vybaveno uzavřeným systémem, jedna toaleta je navíc bezbariérová vybavená sklopným pultem pro přebalování kojenců;
- souprava je vybavena zařízením Wi-Fi pro připojení k internetu
- vlak je vybaven klimatizací, což přivítají cestující zejména v teplých letních dnech;
- všechna místa v 1. třídě a vybraná místa ve 2. třídě jsou vybavena elektrickými zásuvkami 230 V

Technické parametry souprav RegioPanter

- délka vlaku: 79,4 metru
- počet vozů: 3
- počet hnaných podvozků: 3
- počet běžných podvozků (bez pohonu): 3
- počet míst 1. třídy: 9
- počet míst 2. třídy: 232
- výkon: 2040 kW
- maximální rychlost: 160 km/h
- 65 % podlahy je v tzv. nízkopodlažním provedení (v úrovni moderních nástupišť výšky 550 mm).

Charakteristika vozidel RegioShark

Maximální rychlost je 120 km/h, délka vlaku je 44 metrů, počet míst k sezení je 120, z toho je 15 sedaček sklopných a 9 míst je v 1. třídě, celková kapacita vlaku je 240 osob. Vlak je vybaven uzavřeným systémem WC v bezbariérové úpravě, prostorem pro jízdní kola, klimatizací, audiovizuálním informačním systémem. Výkon vlaku je téměř 800 kW. Vlak nabízí:

- moderní, světlý a dobře přehledný interiér;
- bezbariérový nástup do prostor se sníženou podlahou;
- bezbariérové WC s uzavřeným systémem WC, které lze využívat i ve stanici;
- audiovizuální informační systém;
- klimatizaci;
- moderní ergonomické sedačky potažené textilem;
- centrálně zavírané a za jízdy blokované dveře, které jsou snadno ovladatelné tlačítky;
- univerzální prostory pro kočárky, jízdní kola a objemná zavazadla.
- vlak je ekologický a vysoce bezpečný, odpovídá současným přísným ekologickým a bezpečnostním požadavkům.

Nasazení vozidel RegioPanter a RegioShark

První spoj, na kterém si budou moci pravidelní cestující v Ústeckém kraji vyzkoušet jednotku řady 440 RegioPanter, bude 3. října 2012 vlak z Děčína hl.n. do Mostu v 6:28 hod. Od tohoto dne budou nasazeny RegioPantery ve zkušebním provozu na těchto vlacích (mimo případnou nezbytnou údržbu a školení personálu):

v pondělí až pátek:

- z Děčína hl.n. do Mostu v 6:28, 10:28, 14:28, 18:28 hod.
- z Mostu do Děčína hl.n. v 8:04, 12:04, 16:04, 20:04 hod.

v sobotu, neděli a svátky:

- z Děčína hl.n. do Mostu v 8:28, 12:28, 16:28 hod.
- z Mostu do Děčína hl.n. v 10:04, 14:04, 18:04 hod.

Jednotka RegioShark bude v provozu mezi Karlovými Vary a Chomutovem, resp. Mostem. Další vyrobené soupravy budou dodány také na Děčínsko a do oblasti Šluknovského výběžku.

03. 10. 2012 Jízdenkové automaty draham nabízí 11 firem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jizdenkove-automaty-draham-nabizi-11-firem-919626>)

Zájem dodat Českým draham jízdenkové automaty, které by měly nahradit část pokladních, má 11 společností. Po splnění kvalifikačních kritérií mezi nimi dopravce vybere dodavatele v elektronické aukci. Vítěz tendru by tak měl být znám ještě během letošního podzimu, řekl mluvčí drah Radek Joklík. Prvních 68 jízdenkových automatů by se na českých nádražích mělo objevit příští rok. Celkem dráhy poptávají 340 přístrojů, které by měly nahradit 420 pokladních.

Zavádění jízdenkových automatů bude předcházet pilotní projekt, který má odpovědět na otázku, jestli budou cestující automaty skutečně využívat, nebo jestli se nahrazením části pokladen těmito přístroji nebudou pouze zahlcovat zbylé pokladny, uvedl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša. „Může se totiž stát, že lidé budou stát ve frontách u pokladen, protože je pro ně přijatelnější jednání s živým člověkem, kterého se mohou na něco zeptat, než komunikace s automatem,“ dodal předák nejsilnější odborové centrály na železnici.

Celkem by se automaty měly objevit v 80 nejvytíženějších železničních stanicích. Na žádné z nich by ale neměli živé pokladní úplně nahradit, alespoň jedna klasická pokladna by měla být otevřená i po roce 2015, kdy dopravce skončí s osazováním všech přístrojů. Do doby, než si lidé na ovládání prodejních přístrojů zvyknou, by jim s tím měla pomáhat obsluha. Odchod pokladních by se podle dopravce měl uskutečnit přirozenou cestou. Řada pokladních jsou prý lidé těsně před hranicí důchodového věku, snižování počtu zaměstnanců proto bude postupné a uskuteční se převážně formou odchodu do důchodu. S tím souvisí i plán na postupnou instalaci přístrojů, která bude rozdělena do tří let.

Po pilotním provozu, který se uskuteční napřesrok, počítá dopravce s instalací 136 automatů v roce 2014 a dalších 136 v roce 2015. Automaty by měly umožnit nákup jízdenek s výjimkou mezinárodních dokladů. Podle dopravce by měly přijímat kromě mincí a bankovek rovněž běžné platební karty a takzvanou elektronickou peněženku na věrnostní In kartě. Kromě prodeje jízdních dokladů dopravce

počítá s tím, že by cestující prostřednictvím těchto přístrojů mohli vyhledávat spojení, rezervovat místa ve vlacích nebo dobíjet zmíněnou elektronickou peněženku.

04. 10. 2012 Zakázka desetiletí: Skanska se odvolá (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/realita-a-stavebnictvi/zakazka-desetileti-skanska-se-odvola-919753>)

Nad železniční zakázkou desetiletí, jak se přezdívá stavbě koridoru z Rokycan do Plzně, se stále reálněji vznáší hrozba finančního fiaska. Stavební společnost Skanska se nelíbí výsledky tendru, ve kterém zvítězil Metrostav s cenou čtyři miliardy korun. Skanska proto podá na Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) protest, celou kauzu je ochotná hnát až k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. To dnes výrazně zpožděný projekt dále zbrzdí, takže je možné, že nebude dokončen do prosince 2015. Tím by stavba definitivně přišla o finanční prostředky z evropských fondů, které se mají na nákladech podílet až 85 procenty. „Na projektu Plzeň – Rokycany jsme podle našeho názoru a přesvědčení předložili v základní verzi, tedy ve verzi splňující veškeré podmínky zadání, nejlevnější nabídku. Proto se proti výsledku výběrového řízení odvoláme,“ uvedla mluvčí Skansky Lucie Nováková.

Stavba je naplánována na tři roky, nyní je proto nejvyšší čas na poklepání základního kamene. „Je otázka, jak dlouhé průtahy by nastaly,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Jádrem sporu tkví ve způsobu ražby čtyři kilometry dlouhého tunelu, který je součástí stavby. Metrostav podle informací deníku E15 hodlá použít razicí štít, Skanska počítala s využitím vrtání a odstřelování. Odkazuje přitom na zadávací dokumentaci SŽDC. Správa železnic naopak argumentuje tím, že alternativní návrhy jsou přípustné. Cena, kterou nabídla Skanska, činí 4,75 miliardy. Pokud se stavba skutečně protáhne za současné rozpočtové období unie, které definitivně končí v roce 2015, není jasné, čím by se evropské peníze nahradily. Podle původních předpokladů SŽDC měl být tendr na zhotovitele vypsán už v polovině loňského roku. Zpočátku svazovaly správu železnic problémy s pozemky, z nichž poslední se podařilo vyvlastnit teprve v prosinci.

Koridor Rokycany – Plzeň

- celková délka úseku měří zhruba 21 kilometrů
- součástí stavby je čtyřkilometrový tunel, nejdelší v Česku
- dílo není modernizace, stavět se má na zelené louce
- stavba navazuje na úsek Zbiroh – Rokycany, který má být hotov letos v říjnu
- rychlost vlaků se zvýší na 160 kilometrů v hodině
- odhadovaná cena byla skoro osm miliard

04. 10. 2012 První dálniční expres ČD jel obsazený z jedné třetiny

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/prvni-dalnicni-expres-cd-jel-obsazen-y-z-jedne-tretiny/848292>)

Prvním z vlaků D1 Express se dnes z Brna do Prahy svezla stovka cestujících. Druhý spoj byl obsazený méně, jelo s ním kolem padesátky lidí. ČTK to řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dopravce zavedl vlaky D1 Express v souvislosti s chystanou opravou brněnské dálnice a očekávanými dopravními komplikacemi na D1. Silněji obsazený vlak tak byl zaplněný zhruba ze třetiny. Před zahájením provozu dráhy uváděly, že o spojení obou metropolí evidují rostoucí zájem, který se po zahájení oprav na D1 ještě zvýší. "Na první jízdu jde o docela dobrý výsledek," komentoval obsazenost spojů Joklík. ČD podle něj věří, že se množství cestujících výrazně zvýší, až se vlaky dostanou do širšího povědomí veřejnosti. To by se prý mohlo projevit už u odpoledních spojů, které večer pojedou v opačném směru.



Zavedení dvou párů vlaků mezi Prahou a Brnem nepovažuje konkurenční společnost Student Agency za produkt, který by mohl mít na provoz jejich autobusů na téže trase výrazný dopad. Žlutých autobusů podle mluvčího Student Agency Aleše Ondruje jezdí denně 60 a průměrná obsazenost se pohybuje okolo 92 procent. Autobusem se cestující dostanou z jednoho města do druhého za dvě a půl hodiny, což je o 12 minut méně, než zvládne vlak. Od prosincové změny jízdního řádu by ale měly D1 expresy zrychlit a trasu mezi urazit za 2 hodiny a 35 minut. Kromě wi-fi internetu najdou cestující ve vlacích elektrické zásuvky ve všech vozech, zvláštní oddíl určený jen ženám a tiché

oddělení pro relaxaci během jízdy. Cena obyčejné jízdenky mezi Prahou a Brnem vyjde na 210 korun, což je shodná akční cena, za kterou od loňského října mezi oběma městy jezdí dálkové spoje severní trasou přes Pardubice a Českou Třebovou. Trasa přes Čáslav, Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou, která je jen o dva kilometry delší, vyjde na 333 korun.

05. 10. 2012 Polská Pesa získala miliardový kontrakt od Deutsche Bahn (Link I, II, III)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/polska-pesa-ziskala-miliardovy-kontrakt-od-deutsche-bahn-920092>)

Polskému výrobci vlaků, společnosti Pesa Bydgoszcz, se v poslední době daří výrazná expanze ve středoevropském prostoru. Velký úspěch zaznamenala firma na právě skončeném berlínském veletrhu InnoTrans, kde podepsala rámcový kontrakt se společností Deutsche Bahn Regio na dodávku až 470 motorových vlaků Link. Hodnota smlouvy je ohraničena sumou 1,2 miliardy eur (zhruba třicet miliard korun). Smlouva je pětiletá, s možným prodloužením o další dva roky do roku 2020. Pro Poláky to znamená definitivní průnik na prestižní německý trh, nešetří proto superlativy. „Je to smlouva, která nemá v historii polského hospodářství obdoby,“ píše výrobce na svých stránkách. „Pro Deutsche Bahn je to první velká smlouva s tímto polským výrobcem,“ uvedl člen představenstva DB Volker Kefer. Deutsche Bahn tím podle něj posílí na konkurenčním trhu německé regionální železnice.

Smlouva má dvě části. První pojednává o 120 soupravách na rychlost 120 kilometrů v hodině, ve druhé jde až o 350 vlaků s maximální rychlostí 140 kilometrů v hodině. Dodávka pro Deutsche Bahn ovšem není první angažmá Pesy na německém trhu. Den před podpisem smlouvy s německými drahami představila Pesa jednotku Link v barvách Oberpfalzbahn, což je jedna z obchodních značek firmy Regentalbahn. Ta si v Polsku objednala dvanáct regionálních motoráků. S novými lokálkami Link už se mohli seznámit rovněž čeští cestující. Celkem 31 kusů ve dvouvozové variantě si objednaly České dráhy. Zaplatí za ně dvě miliardy korun.

Na českých kolejích nesou polské lokálky označení RegioShark, první byly pokřtěny koncem září v západních Čechách. Polský výrobce tak pronikl na domovské území tuzemské skupiny Škoda Transportation, ta však žádné nové motoráky v nabídce zatím nemá. V posledních letech se totiž soustředila na přeměnu starých českých červených lokálek na zelenožluté Regionovy. Se svou produkcí uspěla polská továrna také v Itálii, Maďarsku, Litvě a na Ukrajině. Tramvaje z podniku Pesa Bydgoszcz jezdí například v Segedínu. Společnost má za sebou 160 let trvající historii, která je úzce spojena se vznikem první železnice, jež byla postavena do Bydhošti v roce 1851.

Soupravy s různým počtem vozů

Pesa Bydgoszcz nabízí soupravy Link ve třech provedeních podle počtu vozů, který označuje římská číslice. Deutsche Bahn počítají s nasazením všech tří typů Link I, Link II i Link III. České dráhy si objednaly jen dvouvozové provedení. Vlaky pro české koleje mají maximální rychlost 120 kilometrů v hodině, měří téměř 44 metrů a nabízejí 120 míst. Budou nasazovány v Plzeňském, Ústeckém, Karlovarském a Zlínském kraji. Vozidlo disponuje velkoprostorovými oddíly pro cestující první a druhé třídy. V nízkopodlažní části se nachází víceúčelový oddíl a WC upravené pro tělesně postižené osoby na invalidním vozíku. Celková jízdní doba je do tří hodin.

05. 10. 2012 Vítr večer na Vysočině vyvracel stromy. Do jednoho narazil osobní vlak (Ledec nad Sázavou)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/vlak-narazil-u-chrenovic-na-ledeckudo-stromu-fou-jihlava-zpravy.aspx?c=A121005_103454_jihlava-zpravy_mv)

Prudký vítr na Vysočině ve čtvrtek večer vyvracel stromy. Do jednoho z nich narazil u Chřenovic nedaleko Ledče nad Sázavou vlak. Nehoda se obešla bez zranění. Hasiči v celém kraji vyjžděli k dalším osmi podobným událostem. Největší problémy způsobil vítr na železnici. Trať mezi Zručí nad Sázavou a Ledčí nad Sázavou musela být téměř na tři hodiny uzavřena poté, co osobní vlak mířící do Světlé narazil do vyvráceného stromu. Přestože při nehodě před osmou hodinou večer nebyl nikdo zraněn, musela být trať uzavřena. "Provoz byl přerušen v čase 20:05 až 23:45 hodin. Po tuto dobu byla zavedena náhradní autobusová doprava," informoval mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Do vyvráceného stromu narazil motoráček se dvěma vozy. Větvě rozbily jedno z postranních oken. "Škodu jsme předběžně odhadli na pět tisíc korun," vyčíslil Štáhlavský. Cestující museli vystoupit a počkat na náhradní autobus. K nehodě došlo nedaleko železničního přejezdu, nemuseli proto chodit

daleko. Hasiči stromy rozřezali a z kolejí odklidili. Nejčastěji během večera zasahovali hasiči na Havlíčkobrodsku, kde byli u pěti událostí. Většinou likvidovali stromy, které padly na komunikace a bránily provozu. Před osmou hodinou večer spadl strom na dráty elektrického vedení u Nové Vsi u Chotěboře.

05. 10. 2012 Jihočeský RegioPanter začne vozit cestující na pravidelných linkách (řada 650)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14686/>)

V pravidelném provozu se od pondělí 8. října objeví na trati České – Budějovice – České Velenice moderní železniční vozidlo RegioPanter. Dvouvozová elektrická jednotka řady 650, která byla slavnostně pokřtěna v pondělí na českobudějovickém nádraží, přispěje ke zvýšení komfortu cestujících na regionálních tratích. Celkem budou na jihočeských tratích jezdit 4 nové elektrické jednotky. „První cestující se svezou elektrickou jednotkou RegioPanter v pondělí 8. října, a to na trati České Budějovice – České Velenice. Jednotka pojedje jako pravidelný vlak s odjezdem v 5:09 hodin z Českých Budějovic,“ uvedl Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích.

Nasazení jednotky RegioPanter na trati České Budějovice – České Velenice:

Pracovní dny:

- České Budějovice: 5:09, 9:09, 12:09, 16:09

- České Velenice: 6:30, 11:04, 15:04, 19:04

Sobota:

- České Budějovice: 8:09, 10:09, 14:09, 18:09, 22:39

- České Velenice: 9:04, 13:04, 17:04, 21:29

Neděle:

- České Budějovice: 8:09, 10:09, 14:09

- České Velenice: 5:00, 9:04, 13:04, 17:04

České dráhy objednaly u Škoda Vagonka, dceřiné firmy největšího českého výrobce kolejové techniky Škoda Transportation celkem 19 vlaků za téměř 2,5 miliardy Kč, z toho 4 dvouvozové soupravy jsou určené pro linku Strakonice – České Budějovice – České Velenice. České dráhy nová regionální vozidla pro Jihočeský kraj pořizují v rámci Regionálního operačního programu Jihozápad, a to v projektu Moderní železniční vozidla pro Jihočeský kraj. Cena elektrické jednotky činí 113 milionů Kč, podíl dotace na jednotku dosahuje výše až 35 %. Celkový počet jednotek RegioPanter pro Jihočeský kraj je 4 v celkové hodnotě 452 000 000 Kč. První jednotka začne jezdit na páteřní trati Strakonice – České Budějovice – České Velenice od platnosti nového jízdního řádu 2013, všechny soupravy budou k dispozici do listopadu 2013.

Nový komfort srovnatelný s dálkovými expresy

Nové soupravy nabízejí v regionální dopravě zcela nový komfort, který je srovnatelný i s vlaky dálkové dopravy a soupravami soukromých dopravců. Nové vlaky nabídnou cestujícím:

- moderní interiér s oddíly 1. a 2. třídy;

- bezbariérové nástupní prostory umožňující snadný nástup seniorům, cestujícím s malými dětmi, maminkám s kočárky, vozíčkářům nebo cyklistům;

- snadný nástup zajistí také dvoukřídle tlačítka ovládané dveře, jejich zavírání je centrální a během jízdy jsou bezpečnostně blokovány;

- pro nástup v zastávkách bez vysokých nástupišť jsou nástupní prostory vybaveny výsuvným pomocným schůdkem pro snazší nástup cestujících;

- interiér je vybaven moderními ergonomickými sedačkami společnosti Borcad, která vybavuje sedačkami také další vlaky v ČR a v zahraničí;

- v interiéru jsou místa vyhrazená pro kočárky, invalidní vozíky, objemná zavazadla nebo jízdní kola;

- cestující jsou o průběhu cesty a následujících zastávkách informováni moderním audiovizuálním informačním systémem vybaveným LCD displeji;

- WC je vybaveno uzavřeným systémem, lze ho tedy využívat i ve stanicích, jedna toaleta je navíc bezbariérová vybavená sklopným pultem pro přebalování kojenců;
- souprava je vybavena zařízením Wi-Fi pro připojení k internetu, tato služba bude aktivována v průběhu nadcházejících měsíců;
- vlak je vybaven klimatizací, což přivítají cestující zejména v teplých letních dnech;
- všechna místa v 1. třídě a vybraná místa ve 2. třídě jsou vybavena elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobných elektronických zařízení cestujících, např. notebooků nebo mobilních telefonů.

Technické parametry souprav RegioPanter

- délka vlaku: 52,9 metru
- počet vozů: 2
- počet hnaných podvozků: 2
- počet běžných podvozků (bez pohonu): 2
- počet míst 1. třídy: 9
- počet míst 2. třídy: 138
- výkon: 1 360 kW
- maximální rychlost: 160 km/h
- 65 % podlahy je v tzv. nízkopodlažním provedení (v úrovni moderních nástupišť výšky 550 mm).

05. 10. 2012 V Jičíně chtějí přesunout autobusový terminál na nákladové nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/autobusove-nadrazi-v-jicine-dpy/hradec-zpravy.aspx?c=A121005_1836887_hradec-zpravy_kvi)

Jičín udělal zásadní krok k tomu, aby odkoupil budovy a pozemky bývalého nákladového nádraží a na jeho místě vybudoval autobusový terminál. Parcely začnou dělníci připravovat už příští rok, definitivně však o přesunu rozhodne zastupitelstvo až v roce 2014. O stěhování autobusového nádraží nedaleko jičínského historického centra do těsné blízkosti vlakového nádraží uvažuje město už několik let. Teď se radní dohodli s Českými drahami (ČD) a Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) na odkupu vhodných parcel, které od příštího roku chtějí začít připravovat.

Pozemky a budovy bývalého nákladového nádraží v Jičíně by měly do vlastnictví města přejít už za tři roky, přestože původní záměr s tím počítal až v roce 2022. Část pozemků by po jednání radních se zástupci ČD a SŽDC měl Jičín odkoupit už koncem tohoto nebo začátkem příštího roku. "Půjde především o stavební parcely a domy, které stojí nad nimi," uvedl jičínský radní Tomáš Frýba. Budovu nádraží město od Českých drah koupí za 2,15 milionu korun a dalších téměř šest milionů zaplatí za pozemky.

Celkem město zaplatí 15 milionů

Po připočtení nákladů na vyčištění území město hodlá v následujících třech letech investovat asi 15 milionů. Nové autobusové nádraží by i nadále mělo patřit městu. "Shodli jsme se, že město by si mělo ve svém majetku udržet lokalitu, kde bude autobusové nádraží, aby se nám nestalo, že ho bude provozovat soukromý investor. Provoz autobusového nádraží je navíc poměrně zisková záležitost. Z toho dnešního vybíráme 1,2 milionu korun, poplatky za vjezd máme proti ostatním městům zhruba poloviční," říká Frýba. O umístění nádraží má však definitivně rozhodnout až nové zastupitelstvo, které vzejde z voleb v roce 2014. "Ponechání nebo přesunutí autobusového nádraží bude jedním z nejvíce diskutovaných témat," přiznává radní. Pokud se město rozhodne autobusové nádraží přesunout k železničnímu, bude chtít pozemky nedaleko historického centra prodat. Vzniknout by na nich měly bytové domy či obchodní centrum.

Do příštího roku město odstraní koleje a budovy

"Pokud se ale rozhodneme, že autobusák stěhovat nechceme, můžeme získané pozemky prodat nebo je využít na cokoliv jiného," říká Frýba a dodává, že koupě pozemků bude i při investicích několika milionů korun pro Jičín výhodná. "Město rovněž bude mít vliv na to, jak se v budoucnu pozemek využije. Pokud by nebyl v našem vlastnictví, mohl by si tam jeho nový majitel postavit cokoli, co nebude v rozporu s územním plánem, ač se to třeba lidem ve městě nebude líbit," tvrdí jičínský starosta Jiří Liška. Bezprostředně po koupi prvních parcel chce město začít s výběrem projektanta. Radnice musí pro převedení pozemků do svého vlastnictví splnit několik podmínek, které si ČD

a SŽDC daly. Jde například o odstranění starých kolejí a dalších objektů, ty by mohly zmizet do poloviny příštího roku. Náklady na snesení kolejí a vyčištění prostor bývalého nádraží se mají pohybovat mezi pěti až šestnácti miliony korun. "Máme více posudků. O ceně se rozhodne na základě soutěže," informoval Frýba.

První plány jsou z roku 2004

O přemístění autobusového nádraží do prostoru nákladového nádraží se začalo poprvé vážněji mluvit v roce 2004 v souvislosti s úvahami o komerčním využití části sousedního areálu strojírenského podniku AGS, kde už dnes stojí několik supermarketů. Využití prostoru současného autobusového nádraží pro bydlení a služby by mělo oživit střed města. Přemístěním autobusové dopravy na dnešní nákladové vlakové nádraží by se soustředila hromadná doprava mimo něj.

06. 10. 2012 Havířovské nádraží bojuje o svou existenci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/198645-havirovske-nadrazi-bojuje-o-svou-existenci/>)

Mladí havířovští architekti ještě nevzdali boj za záchranu budovy místního vlakového nádraží. Chtějí Českým drahám zabránit, aby ji zbouraly a postavily místo ní menší. Občanské sdružení Důl architektury se proto pokusí znovu otevřít řízení o případném zařazení stavby mezi kulturní památky. Ministerstvo kultury nevyloučilo, že by své rozhodnutí mohlo změnit. Občanské sdružení Důl architektury se snaží k havířovskému nádraží přitáhnout pozornost. Desátého října večer proto v jeho prostorách uspořádá divadelní představení. "Jedná se o hru, která se odehrává v prostředí železnice. Toto divadelní představení se hrálo i v Ústí nad Orlicí, aby zachránili tamní nádraží. To se jim podařilo a my doufáme v to stejné," vysvětluje člen občanského sdružení Důl architektury Adam Guzdek.

Budova nádraží byla postavená v tzv. bruselském stylu a pochází ze šedesátých let. Sdružení Důl architektury si na ní cení neobvyklých geometrických kompozic, prostorné haly nebo použitých přírodních materiálů. Podle členů sdružení je stavba velmi cenná a stát by ji měl zařadit mezi kulturní památky. Ministerstvo kultury to ale zamítlo. "Je pravda, že ministerstvo kultury už jednou rozhodlo. I když ten proces vypadá nevratně, stále tu šance je," naznačuje možnost změny stanoviska ministerstva jeho mluvčí Markéta Ševčíková. Řízení ale může ministerstvo kultury obnovit pouze v případě, že získá zcela nové informace. Členové sdružení Důl architektury říkají, že právě takové podklady se ministerstvu chystají dodat. "Nechali jsme k tomu vypracovat dva odborné posudky od významných profesorů architektury v ČR," říká Adam Guzdek.

Podle ČD je havířovský nádražní vestibul zbytečně velký a energeticky příliš náročný. Proto u nich návrh na stavbu menší budovy vyhrál. Národní dopravce by na ni navíc mohl získat i evropské peníze. "My pevně věříme, že naše rozhodnutí je nejsprávnější a nejlepší. Proto chceme pokračovat v projektu tak, jak je navržen," dodává k případu mluvčí Českých drah Kateřina Švubová. Nádražní budovu se chystají ČD zbourat na jaře. Pokud se ale ministerstvo kultury rozhodne hodnotu této stavby znovu posoudit, budou ČD muset demolici odložit.

07. 10. 2012 Dráha na letiště získala další zelený souhlas (Praha – Kladno)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/draha-na-letiste-ziskala-dalsi-zeleny-souhlas-920569>)

Léta plánovaná modernizace trati z Prahy do Kladna se zcela novou odbočkou na ruzyňské letiště si může připsat další bod k dobru. Posudek v procesu vlivu stavby na životní prostředí (EIA) je kladný. Tentokrát se týká druhé etapy výstavby ze stanice Praha Ruzyně dále do Kladna. „Záměrem stavby je přímé napojení Letiště Václava Havla Praha na dálkovou železniční dopravu, nikoliv tedy pouze na regionální,“ zdůraznil mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Jenže každý jásot by byl předčasný. Do roku 2015 se s financováním stavby podle Nováka nepočítá, ministerstvo chce následně na trať získat evropské peníze.

Správa železniční dopravní cesty jako budoucí investor navíc zadala v minulých dnech vypracování studie proveditelnosti, která má být hotova do konce června příštího roku. „Studie by měla také určit optimální způsob napojení na pražské letiště. V úvahu připadá trasa přes zastávku Dlouhá Míle k terminálu 1 nebo trasa, která by se odklonila z trati v odbočce Jeneček k terminálu 2,“ doplnil Novák. Na modernizaci trati z Masarykova nádraží do Kladna by se měl podle nových plánů „přizivit“ i takzvaný Pražský semmering, tedy trať ze Smíchova do Hostivice. Ta by rovněž měla projít obnovou.

Dráha na letiště patří do stejného soudku dopravních staveb jako například labský jez u Děčína, dostavba dálnice D11 do Hradce Králové nebo D8 přes České středohoří.

Hovoří se o ní už dvacet let, zatím ale nepokročila ani o píd'. A to přesto, že podle memoranda z roku 2008, které podepsali například tehdejší středočeský hejtmán Petr Bendl, ministr dopravy Aleš Řebíček nebo pražský primátor Pavel Bém se měli cestující svézt rychlodráhou na letiště už na Vánoce roku 2013. Sliby se ukázaly jako plané. Celý příběh dobře ilustruje skutečnost, že první etapa stavby z Prahy Bubně do Ruzyně získala zelené „ano“ v procesu EIA už v roce 2008. Souhlas ale málem loni vypršel a složitě se prodlužoval o dalších pět let do roku 2016. Neexistence dráhy na letiště komplikuje i čerpání evropských dotací na novou výstavbu metra linky A.

08. 10. 2012 Praha chce zavést čistě městské vlaky, inspirovala se v Německu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/praha-chce-zavest-ciste-mestske-vlaky-inspirovala-se-v-nemecku/849948>)

Pražský magistrát připravuje větší zapojení železnice do Pražské integrované dopravy (PID). Kromě svozu lidí z okolí města by vlaky nově vozily cestující mezi jednotlivými částmi Prahy. První výhradně pražské vlakové linky by mohly jezdit za dva až tři roky, plně fungující obdoba německého S-Bahnu by mohla vzniknout do roku 2020. ČTK to dnes řekl náměstek primátora pro oblast dopravy Josef Nosek. Zavedením prvních tratí vznikne poptávka po větším využívání vlakových spojů ve městě, věří Nosek. Množství lidí, kteří vlaky v Praze cestují, trvale narůstá od roku 2006. Za tuto dobu podle PID činil růst počtu cestujících více než třetinu. Jde ale především o lidi, kteří přijíždějí z okolí hlavního města do zaměstnání.

Podle magistrátu má však železnice potenciál konkurovat městským autobusům a tramvajím, protože je ve srovnání s nimi rychlejší a není závislá na dopravních komplikacích. Klíčová je podle magistrátu stavba nových vlakových zastávek v okolí městských dopravních uzlů a zejména u metra. Prvním takovým projektem je podle ředitele odboru strategie Správy železniční dopravní cesty Marka Binka zastávka u metra Kačerov. Měla by být hotová do roku 2014 a počítá se s ní pro spojení z Radotína do Běchovic právě přes Kačerov. Dalšími plánovanými tratěmi, které by měly tvořit železniční spojení okrajových městských čtvrtí, jsou tratě Radotín – Smíchov – Vršovice – Vysočany a Hostivař – Libeň – Holešovice.

Pokud by měly vlaky fungovat jako v německých městech, bude třeba výrazně zkrátit interval mezi jednotlivými spoji, upozornil náměstek generálního ředitele Českých drah Antonín Blažek. Problém je v kapacitě sítě kolejí, o které se osobní vlaky dělí s rychlíky a nákladní dopravou. Například trať z Vysočan přes Libeň a Malešice do Hostivaře, která by se pro takovéto městské spojení hodila, se v Libni kříží s frekventovanou rychlíkovou tratí na Kolín a Pardubice. Zavedení častějšího jízdního taktu by si proto vyžádalo stavbu mimoúrovňového přejezdu, aby se městská linka a rychlíky nepotkávaly. Se stavbou potřebného křížení správa železnic počítá, dodal Binko.

08. 10. 2012 Srážka vlaků v Harrow patří k nejtragičtějším po válce (8. října 1952)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/198786-srazka-vlaku-v-harrow-patri-k-nejtragictejsim-po-valce/>)

Stanice Harrow & Wealdstone na londýnském předměstí Harrow se stala místem jednoho z nejtragičtějších evropských poválečných železničních neštěstí. Po srážce tří vlaků, které se v mlhavém ránu 8. října 1952 sjely na jedné koleji, zůstalo na místě 112 mrtvých a 340 zraněných. Na harrowském nádraží ze zadu narazil v 8:19 ráno do stojícího osobního vlaku z Tringu mířícího na londýnské nádraží Euston rozjetý noční expres z Perthu do Londýna. Stanice sice měla šest kolejí, z nichž jeden pár byl určen regionálními vlakům a jiný dálkovým, kvůli zpoždění obou vlaků a potřebě na "pomalé" koleji posunovat však osobní vlak zastavil na koleji určené rychlé dopravě. Tak se ocitl v cestě nočnímu expresu. Třetí vlak jel po sousední koleji a narazil do trosk a vykolejených vozidel, která se mu vyšínula do cesty, jednalo se o expres z Londýna přes Liverpool do Manchesteru.



Přes sto mrtvých a stovky zraněných lidí byl podle vyšetřování britského ministerstva dopravy především následek chyby strojvedoucího nočního expresu z Perthu R. S. Jonese, který měl před sebou poslední kilometry cesty před příjezdem do Londýna. Před nehodou minul dva signály, u kterých měl zastavit. Strojvedoucí byl při plném zdraví, pitva ani neukázala, že by byl opilý.

Vyšetřovatel zjistil, že nedošlo k technické poruše, žádnou chybu neudělal signalista. Svou roli však zřejmě sehrála špatná viditelnost osudného mlhavého rána.

Vlaky, které se srazily v Harrow:

noční expres Petrů – Londýn-Euston

- lokomotiva č. 46242 typu Coronation nazvaná "City of Glasgow" (pojezd 4-6-2, tj. 2'C'1)

- 11 vozů

- 85 cestujících

osobní vlak Tring – Londýn-Euston

- lokomotiva č. 42389 (1'C'2)

- 9 vozů

- 800 cestujících

expres Londýn-Euston – Liverpool – Manchester

- lokomotiva č. 45637 typu Jubilee "Windward Islands" (2'C)

- lokomotiva č. 46202 typu Princess Royal "Princess Anne" (2'C'1)

- 15 vozů

- 200 cestujících

Přes tisíc cestujících ve třech vlacích

Noční expres sestavený z jedenácti vozů a parní lokomotivy typu Coronation – tento typ držel svého času rychlostní rekord – najel do zadní části devítivozového osobního vlaku, který měl v čele tendrovou parní lokomotivu. "Všechno se stalo ve vteřině. Ozvala se strašlivá rána a zasypal mě přívalem skleněných střešů a úlomků," líčil John Bannister, který nehodu přežil. "Na chvíli jsem ztratil vědomí, a když jsem přišel k sobě, ležel jsem na kolejích a na mně hromada trosk. Podařilo se mi z nich vymanit a vyhoupl jsem se na nástupiště." Před nehodou jel perthský expres rychlostí zhruba 100 kilometrů (60 mil) za hodinu. Brzdit začal až v poslední chvíli, když strojvedoucí spatřil konec stojícího vlaku. Protijedoucí liverpolský expres do trosk dalších dvou vlaků narazil jen o několik sekund později, podle vyšetřovatele jel rovněž asi 100kilometrovou rychlostí, strojvedoucí pravděpodobně nebrzdil. Expres do Liverpoolu byl sestaven z patnácti vozů, v čele stanuly dvě parní lokomotivy – stroj typu Jubilee a lokomotiva typu Princess Royal.

Nočním expresem cestovalo v době nehody přibližně 85 lidí, v liverpolském expresu bylo asi 200 lidí. Příměstský vlak byl zaplněn zhruba 800 cestujícími včetně těch, kteří původně čekali na předchozí spoj, který byl zrušen. Včas jel pouze vlak do Liverpoolu, expres z Perthu měl zpoždění přibližně hodinu a půl, osobní vlak byl o sedm minut opožděn. Nejvíce z 112 obětí bylo v zadní části osobního vlaku a v předních částech obou expresů. Zahynuli i strojvedoucí a topič perthského vlaku a strojvedoucí přípravní lokomotivy liverpolského vlaku. Umírali také lidé na nástupišti, které zasypaly trosky, a také na lávce přes koleje, již rovněž poškodily trosky. Zraněno bylo 340 lidí, z nich 157 muselo být převezeno do nemocnice.

Záchranáři dorazili okamžitě

Záchranáři, z nichž první na místo dorazili již tři minuty po havárii, museli rozřezat poničené vagony, aby z nich mohli vyprostit zraněné a mrtvé, odřízli také část lávky přes koleje. Záchrané a vyprošťovací práce ve stanici Harrow & Wealdstone trvaly téměř týden, 11. října se otevřely první dvě z šesti kolejí, které ve stanici byly. Nehoda v Harrow vedla ke zrychlení vývoje systému, který automaticky zastaví vlak, jehož strojvedoucí ignoruje signalizaci. Došlo též k úpravě kolejiště v Harrow. Nehoda také ukázala, jak velkým přínosem k bezpečnosti dopravy jsou vagony moderní konstrukce. Ačkoli byly následky havárie velmi tragické, kdyby havarovaly vlaky se staršími dřevěnými vozy, mohl být počet mrtvých ještě mnohem vyšší. I tak byla harrowská nehoda počtem obětí druhá nejtragičtější v britské historii a zcela nejzávažnější v mírovém období. Ještě více lidí zahynulo v roce 1915 v Quintinshillu. K tragické bilanci 227 obětí přispěl požár, který po srážce tří vlaků pohltil dřevěné vozy, jimiž cestovali vojáci. Z celoevropského hlediska byla nejzávažnější železniční nehodou v době míru srážka dvou vlaků ve Francii v roce 1933, kdy zemřelo 230 lidí, až tisíc lidí potom zemřelo při nehodách během první světové války ve Francii a také Rumunsku.

Nehody, které nebyly svým průběhem nepodobné té harrowské, zažily i československé železnice. V roce 1953 narazil rychlík Praha–Bratislava v Šakvicích do stojícího osobního vlaku, na místě zahynulo 106 lidí. Příčinou byla nepozornost opilé posádky rychlíkové lokomotivy. V roce 1970 zase narazil rychlík do vozů, které se vyšinuly ze sousední koleje. Nehoda se ale nestala ve stanici, nýbrž

na viaduktu. Dva vozy rychlíku z mostu spadly, při nehodě zahynulo 31 lidí. Nejtragičtější nehodou v české železniční historii, která Harrow dokonce překonala, byla čelní srážka dvou vlaků u Stěblové v roce 1960, kde při havárii a následném požáru zemřelo 118 lidí.

09. 10. 2012 Z „peršingů“ bude Agata či Zosia. Dráhy půjčí Polákům deset lokomotiv

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-pujci-lokomotivy-polsku-dvk-eko-doprava.aspx?c=A121009_103543_eko-doprava_fih)

České dráhy se zbaví na čtyři roky deseti svých elektrických lokomotiv řady 163. Až do roku 2016 je pronajmou polskému regionálnímu osobnímu dopravci Przewozy Regionalne. Dráhy do Polska půjčí jednu z nejrozšířenějších elektrických lokomotiv v Česku, která se vyráběla v osmdesátých letech a ještě několik let na začátku devadesátých let. Stroje s přezdívkou Peršing dnes jezdí hlavně na nekoridorových tratích, protože dosahují rychlosti maximálně 120 kilometrů v hodině. Po Polsku budou jezdit lokomotivy pod jiným názvem. Polský dopravce přidělí strojům různá ženská jména, například Oliwia, Zosia či Agata.

Informaci jako první přinesl polský specializovaný server Rynek Kolejowy, mluvčí drah Petr Šťáhlavský obchod potvrdil. Cenu však žádná ze stran nevedla. Podle serveru jde o 26 milionů zlotých, tedy více než 150 milionů korun. "S dopravci v Polsku jsme spolupracovali i v dalších oblastech, například v minulosti jsme půjčovali dopravci Koleje Slaskie deset osobních vozů," dodal Šťáhlavský. Už dnes lokomotivy 163 do Polska často zajíždí. Lokomotivy musí před dodáním do Polska projít ještě drobnými úpravami kvůli polským železničním normám. Změny provádí dráhy ve své firmě DPOV Přerov.

09. 10. 2012 Leo Express nabídne cestujícím výhled strojvedoucího

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-nabidne-cestujicim-vyhled-strojvedouciho-921200>)

Zatímco staříkové mongolské přísloví praví, že nejkrásnější pohled na svět je z koňského hřbetu, příznivci železnice znají místo s ještě lepším výhledem. Je jím stanoviště strojvedoucího. Bez známostí a protekce se tam ale podívá jen málokdo. Nový dopravce Leo Express se proto rozhodl vyjít tužbám některých cestujících vstříc, do audiovizuálního systému ve vlaku bude přenášet záběry kamery umístěné na čele soupravy. „Chceme cestujícím umožnit sledování těchto neobvyklých a zajímavých záběrů,“ řekl mluvčí firmy Petr Kopáček. Podobný systém nabízí už zhruba měsíc i pendolino Českých drah, které ale nemá v interiéru obrazovky. Cestující musejí mít vlastní počítač a přes wi-fi se připojit k zábavnému kanálu vlaku. Ten se chystají ČD v brzké době výrazně rozšířit.

Dobry nápad může ale mít i stinnou stránku. Mezi strojvedoucími už se ozývají hlasy, že novinka na českých kolejích bude pod zlatočerné vlaky lákat sebevrahy. „Až se to dozvědí, tak budou skákat jen pod Leo Express,“ vyjádřil se jeden ze strojvedoucích Českých drah. Nemusí jít přitom pouze o lidi odhodlané skončit se životem, ale například i exhibicionisty nebo jedince volající společnost o pomoc. Podle Kopáčka tato otázka logicky vyvstává, obavy jsou prý ale liché. „Vzhledem k umístění kamer a rychlosti jízdy soupravy nebudou případné osoby na kolejišti vidět, takže obavy v tomto ohledu jsou myslím zbytečné,“ vzkazuje mluvčí.

Leo Express chce vyjet na české koleje v první polovině prosince s počátkem nového jízdního řádu. Firma podnikatele Leoše Novotného zhuťní konkurenci na trati Praha – Ostrava, kde už nyní jezdí České dráhy a RegioJet. Leo Express nyní nabírá členy posádek, podle informací serveru E15 by se měly jeho vlaky na běžné železniční síti objevit co nevidět. Půjde o zkušební provoz bez cestujících.

09. 10. 2012 DPOV opravily historický motorák pro železniční muzeum ČD (M 240.0100)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14702/>)

Depo historických vozidel ČD převzalo historický motorový vůz M 240.0100 (dnes řada 820), který byl opraven v DPOV, dceřiné společnosti ČD. Vozy řady M 240.0 (dnes 820) vyrobené počátkem 60. let 20. století v počtu 120 kusů závodem Vagónka Tatra Studénka dojezdily u Českých drah v Kladně a Karlových Varech zhruba před deseti lety. Platily za designově nadčasová vozidla nabízející pohodlnou jízdu zejména na regionálních tratích. Pro tento typ vozů se mezi železničáři ujalo pojmenování „singrovka“. Vůz o délce 18,5 metru má hmotnost 32 tun, výkon 206 kW a dosahuje

rychlost 70 km/h. Mezi zajímavosti této řady vozů patří osazení několika jejich zástupců kolejnicovou brzdou a jejich provoz na nejstrmějších tratích bývalého Československa mezi Tanvald – Kořenov a Tisovec – Pohronska Polhora na Slovensku. Tyto tratě byly v minulosti provozované jako ozubnicové. K „singrovce“ inventárního čísla 100 nymburští opravili i přípojný vůz řady Balm z 50. let. Opravený motorový a přípojný vůz slavnostně předal v prostorách DPOV Provozního střediska oprav Nymburk předseda představenstva a generální ředitel DPOV Přerov František Bureš náměstkovi generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonínu Blažkovi a vrchnímu přednostovi Depa historických vozidel ČD Jindřichu Rachotovi.

09. 10. 2012 Předsedou představenstva ČD Cargo se stal šéf drah Petr Žaluda

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/predsedou-predstavenstva-cd-cargo-se-stal-sef-drah-petr-zaluda/850571>)

Šéf Českých drah Petr Žaluda je od dnešního dne předsedou představenstva dceřiné společnosti ČD Cargo. Do čela nákladního dopravce jej jmenovala valná hromada společnosti. ČTK to řekl mluvčí dopravce Jakub Ptačinský. Do představenstva Carga, které v pondělí opustil jeho předseda Gustav Slamečka a ve kterém kromě Žaludy zasedá Petr May, byl jako třetí člen zvolen Vlastimil Chobot. ČD Cargo ale změní model řízení, kdy je předseda představenstva současně generálním ředitelem firmy. Žaluda nyní obě pozice zastává v Českých drahách i v ČD Cargo a stejný souběh funkcí v dceřiné společnosti by byl příliš časově náročný, řekl mluvčí drah Radek Joklík. Bude proto vypsáno výběrové řízení na generálního ředitele a Žaluda po jeho jmenování zůstane předsedou představenstva ČD Cargo. Kdy bude tendr vypsán, bude záviset na rozhodnutí nového představenstva Carga, dodal Joklík.

Nedávným odchodem Slamečky z ČD Cargo vyvrcholily dlouhotrvající spory mezi šéfy nákladní dopravy a mateřských Českých drah. Důvodem byla prý nespokojenost mateřské společnosti s hospodářskými výsledky ČD Cargo, především s hospodářským výhledem pro letošní rok. Výhled, který vedení společnosti představilo koncem září, předpokládá prohloubení ztráty za letošní rok na 233 milionů korun. ČD Cargo zaměstnává zhruba 9 500 lidí. Loni výnosy firmy z nákladní dopravy vzrostly o dvě procenta na 14,3 miliardy korun. Cargo loni snížilo ztrátu z předloňských 853 milionů korun na zhruba 60 milionů korun.

10. 10. 2012 Do Olomouckého kraje přijel první RegioPanter (řada 640)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14717/>)

České dráhy dnes předaly cestujícím v Olomouckém kraji za účasti náměstka generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonína Blažka a náměstka hejtmana Olomouckého kraje Aloise Mačáka zcela novou nízkopodlažní elektrickou jednotku RegioPanter. České dráhy koupí za podpory ROP Střední Morava do Olomouckého kraje celkem 3 jednotky. Cena jednoho vozu je necelých 144 mil. korun. RegioPanter svezí cestující již odpoledne, premiérovou jízdu bude mít v 16:33 do Šumperka a zpět. „Nové elektrické jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování na vytíženě lince mezi Olomoucí a Nezamyslicemi přes Prostějov, kde nahradí skoro čtyřicet let staré pantografy, třetí soupravu nasadíme na spoje mezi Šumperkem a Zábřehem na Moravě. Další jednotku chceme uvést do provozu ještě letos na podzim, poslední přijde v polovině příštího roku,“ uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu a doplnil: „RegioPantera nasadíme do zkušebního provozu s cestujícími v průběhu října, jezdit bude na pravidelných spojích mezi Olomoucí a Prostějovem, respektive Nezamyslicemi. Poprvé se s ním cestující svezou ale už dnes, pojedí mimořádně na pravidelném spoji do Šumperka přes Zábřeh v 16:33, zpět pojedí do Olomouce v 17:55.“

Modernizaci regionálních vlaků ocenil také náměstek hejtmana Olomouckého kraje Alois Mačák: „Jsem rád, že se kraji podařilo zachovat rozsah dopravní obslužnosti na železnici a že díky penězům z regionálního operačního programu mohou České dráhy modernizovat svůj vozový park. Je to jednoznačně ve prospěch cestujících.“ RegioPanter kromě komfortu zvyšuje zároveň i bezpečnost cestujících. Je totiž jedním z prvních vozidel svého typu, které plní přísné crashové normy TSI. „Odstartovali jsme novou, moderní éru cestování na našich železnicích. Zákazník dostává špičkově vybavený a technologicky pokročilý vlak, který výrazně zvýší komfort na regionálních tratích,“ říká generální ředitel společnosti Škoda Vagonka Jiří Paruza.

České dráhy objednaly u společnosti Škoda Vagonka, dceřiné firmy největšího českého výrobce kolejové techniky Škoda Transportation, celkem 19 vlaků za téměř 2,5 miliardy Kč, z toho 3 třívozové

soupravy jsou určeny pro Olomoucký kraj. Na jejich financování se podílí také Regionální operační program Střední Morava. Pořizovací hodnota jedné jednotky je 144 mil. korun, Celkové náklady na nákup tří nových vlaků tak činí 432 mil. Kč a regionální operační program se podílel na financování ze 40 %, částkou 173 mil. korun. 60% pořizovací hodnoty vlaků, 259 mil. korun, uhradí České dráhy z vlastních prostředků.

Nový komfort srovnatelný s dálkovými expresy

Nové soupravy nabízejí v regionální dopravě zcela nový komfort, který je srovnatelný i s vlaky dálkové dopravy a soupravami soukromých dopravců. Nové vlaky nabídnou cestujícím:

- moderní interiér s oddíly 1. a 2. třídy;
- bezbariérové nástupní prostory umožňující snadný nástup seniorům, cestujícím s malými dětmi, maminkám s kočárky, vozíčkářům nebo cyklistům;
- snadný nástup zajistí také dvoukřídlé tlačítka ovládané dveře, jejich zavírání je centrální a během jízdy jsou bezpečnostně blokovány;
- pro nástup v zastávkách bez vysokých nástupišť jsou nástupní prostory vybaveny výsuvným pomocným schůdkem pro snazší nástup cestujících;
- interiér je vybaven moderními ergonomickými sedačkami společnosti Borcad, která vybavuje sedačkami také další vlaky v ČR a v zahraničí;
- v interiéru jsou místa vyhrazená pro kočárky, invalidní vozíky, objemná zavazadla nebo jízdní kola;
- cestující jsou o průběhu cesty a následujících zastávkách informováni moderním audiovizuálním informačním systémem vybaveným LCD displeji;
- WC je vybaveno uzavřeným systémem, lze ho tedy využívat i ve stanicích, jedna toaleta je navíc bezbariérová vybavená sklopným pultem pro přebalování kojenců;
- souprava je vybavena zařízením Wi-Fi pro připojení k internetu, tato služba bude aktivována v průběhu nadcházejících měsíců;
- vlak je vybaven klimatizací, což přivítají cestující zejména v teplých letních dnech;
- všechna místa v 1. třídě a vybraná místa ve 2. třídě jsou vybavena elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobných elektronických zařízení cestujících, např. notebooků nebo mobilních telefonů.

Technické parametry souprav RegioPanter

- délka vlaku: 79,4 metru
- počet vozů: 3
- počet hnaných podvozků: 3
- počet běžných podvozků (bez pohonu): 3
- počet míst 1. třídy: 9
- počet míst 2. třídy: 232
- výkon: 2 040 kW
- maximální rychlost: 160 km/h
- 65 % podlahy je v tzv. nízkopodlažním provedení (v úrovni moderních nástupišť výšky 550 mm).

10. 10. 2012 Čína testuje vysokorychlostní mrazuvzdorný vlak

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cina-testuje-vysokorychlostni-mrazuvzdorny-vlak/850871>)

Čína zahájila testovací jízdy vysokorychlostního vlaku, který může jet rychlostí více než 350 kilometrů za hodinu v teplotách pohybujících se kolem minus 40 stupňů Celsia. Provoz by měl být zahájen koncem roku. Informoval o tom dnes list Daily Telegraph. Zmíněná železniční souprava je podle všeho jediná na světě schopná dosáhnout takových rychlostí v extrémních mrazech. Jezdit má na nové trase spojující přístav Ta-lien ležící na severovýchodním pobřeží Číny, s městem Charbin, jež je po většinu zimy skryto pod sněhovým příkrovem. Nové vlaky mají vzdálenost 920 kilometrů překonat za tři a půl hodiny, což znamená výrazné zkrácení cesty oproti stávajícím devíti hodinám.

Čínské úřady uvedly, že bylo velkou výzvou vytvořit spoj, který bude nejen schopen snášet v zimním období čtyřicetistupňové mrazy, ale vydrží rovněž v létě čtyřicetistupňová vedra. "Studovali jsme

konstrukci vysokorychlostních železnic v relativně chladných oblastech v Německu a v Japonsku a čerpali jsme znalosti i z projektů na dodávky vody a elektřiny v mrazivých regionech světa," řekl listu China Daily hlavní inženýr železnice Čang Si-ce.

Čínská vysokorychlostní železnice se stala v nedávné době terčem ostré kritiky. Důvodem byla především srážka dvou vysokorychlostních vlaků v červenci 2011 u města Wen-čou, která si vyžádala 40 obětí a na 200 zraněných. Od nehody Čína omezila projekty týkající se vysokorychlostních tratí. Čínský severovýchod, kam nový spoj pojedje, je jednou z klíčových průmyslových základů Číny. Vlaky mají rovněž podpořit turistický ruch ve zmíněných regionech.

11. 10. 2012 Beroun zažaloval kraj, odmítá železniční koridor z Prahy na povrchu (nová trať)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/zaloba-berouna-na-kraj-kvuli-zeleznici-dhw-/praha-zpravy.aspx?c=A121011_122231_praha-zpravy_ab)

Berounská radnice se rozhodla kvůli železniční vysokorychlostní trati z Prahy zažalovat Středočeský kraj. Nelíbí se jí, že kraj zamýšlí vést "koridor" po zemi, nikoliv tunelem, jak by to chtělo vedení Berouna. K Berounu se přidala i další města. Radnici se nelíbí, že krajský úřad v územně plánovací dokumentaci zakreslil trasu pro vedení vysokorychlostní tratě na území Berouna nově v souběhu s dálnicí D5.



Již se tedy nejedná o tunelovou variantu, kterou má Beroun zanesenu v platném územním plánu. "Město Beroun podalo v souladu s usnesením rady města nejprve námítku proti této změně vedení tratě. Námítka však byla formálně bez náležitého odůvodnění zamítnuta, což je v rozporu se správním řádem," vysvětlila Dana Vilhelmová, vedoucí odboru územního plánování a regionálního rozvoje Berouna. Pokud by tak radnice podle Vilhelmové neučinila, znamenalo by to, že s variantou souhlasí, a také by měla povinnost převzít ji do nového územního plánu města. A to Beroun, který od počátku usiluje o to, aby trať vedla tunelem, nechce. Varianta povrchové tratě by navíc zablokovala všechny rozvojové pozemky v daném koridoru podél dálnice D5.

K Berounu se přidala i další města. Se změnou nesouhlasí ani nedaleká Bavoryně a žalobu chce podávat i sousední Králův Dvůr, který se na společném postupu domluvil právě s Berounem. Vedení Berouna kvůli sporu o trasu tratě nestihne projednat nový územní plán. "Veřejné projednávání nového návrhu územního plánu se letos již nestihne. V současné době totiž probíhá v souladu se stavebním zákonem projednávání návrhu s dotčenými orgány. Jedním z nich je i ministerstvo dopravy," potvrdila mluvčí Berouna Pavla Švédová s tím, že ministerstvo chce stejně jako kraj trať na povrchu podél dálnice.

11. 10. 2012 Provoz na železnici z Nejdku do Potůčků zastavilo spadané listí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/provoz-na-zeleznici-z-nejdku-do-potucku-zastavilo-spadane-listi/851343>)

Spadané listí ze stromů je za dnešním úplným zastavením provozu na regionální železnici mezi Nejdkem, Novými Hamry a Potůčky v Karlovarském kraji. Listí spadalo tolik a tak klouže, že vlakům prokluzovala kola a krušnohorskou trať, která má v tomto úseku poměrně velké převýšení, nevyjedou. Vlaky tak dočasně nahrazují autobusy, řekl dnes ČTK ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD Vladimír Omelka. Listí, stejně jako sníh, bývá pro osobní motorové vlaky na tratích v kopcích velkou překážkou. "Koleje kloužou, jako by byly namydlené," poznamenal Omelka. České dráhy proto dočasně nasadí mezi Nejdkem a Potůčky silnější lokomotivy, které vagóny utáhnou i na kluzkém listí. "Předpokládáme, že ještě dnes bude železniční doprava obnovena," dodal Omelka.

11. 10. 2012 Tisková konference Ministerstva dopravy a SŽDC: na zvýšení zabezpečení přejezdů 714 milionů korun z EU

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Tiskova_konference_Ministerstva_dopravy_a_SZDC_na_zvyseni_zabezpeceni_prejezdu_714_milionu_korun_z_E.htm)

Na Ministerstvu dopravy se uskutečnila společná tisková konference ministerstva a SŽDC na téma zvýšení zabezpečení železničních přejezdů. Do první vlny investic v rámci Operačního programu

Doprava v roce 2013 bylo vytipováno 139 železničních přejezdů na 12 tratích v celé ČR s již zahájenou projekční a inženýrskou přípravou v celkové výši investic cca 1,134 mld. Kč. Předpoklad čerpání zdrojů z OPD činí cca 714 mil. Kč. Do konce roku 2014 modernizací projde téměř 400 přejezdů. Více v příložené prezentaci: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/79281630-1A83-40DF-B1C2-B7E2D0D49E73/0/Prejezdy121011.pdf>.

11. 10. 2012 Leo Express vyráží z Prahy do Ostravy, zatím jen na testy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-vyrazi-z-prahy-do-ostravy-zatim-jen-na-testy-922050>)

Vlaky Leo Expressu smí vyrazit na české železnice. Drážní úřad firmě udělil povolení ke zkušebnímu provozu. Švýcarské vlaky českého dopravce ta už nyní vyrazí na trasu z Prahy do Ostravy, zatím ale bez cestujících. Stále tak platí, že „ostrý“ provoz Leo Express zahájí 9. prosince, denně chce nabídnout 16 spojů. Firma nyní nabírá členy posádek. S povolením testovacího provozu také končí zkoušky na okruzích Výzkumného ústavu železničního, kterými musely vlaky projít. Leo Express cestujícím nabídne neobvyklou novinku – možnost sledovat pomocí monitorů v kabině cestu z pohledu strojvůdce. Sami strojvůdci se ale obávají, že tento zábavní systém bude k vlakům Leo Expressu přitahovat sebevrahy. Podle nedávného průzkumu agentury Eurobarometer se Češi na konkurenci na železnici těší. Devět z deseti dotazovaných ji vítá. Na trať mezi Prahou a Ostravou už kromě Českých drah vyrazil i Regio Jet Radima Jančury, Leo Express tak bude až těti příchodím. Cestující si od rostoucí konkurence podle průzkumu slibují, že se zvedne kvalita cestování.

11. 10. 2012 Do Lanškrouna dorazil nový motorák, který měl jezdit na Vysočině (RS1)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/199270-do-lanskrouna-dorazil-novy-motorak-ktery-mel-jezdit-na-vysocine/>)

Po severu a západu Čech, Vysočině a východu Moravy vyjíždí nový motorák také na koleje v Pardubickém kraji. Nový vůz typu Regioshuttle nahradí Regionovu na nedlouhé lince z České Třebové přes Rudoltice do Lanškrouna. V regionu však zůstane tento vůz osamocen. Motorový vůz Regioshuttle od výrobce Stadler, který nově nasazují České dráhy na východočeskou regionální linku Česká Třebová – Lanškroun, patří do sedmnáctikusové série, která měla původně jít na Vysočinu. Kraj se ale později rozhodl, že nedá drahám příspěvek na společný nákup, následně ČD oznámily, že čtyři motoráky půjdou do jiných krajů včetně Pardubického. Vůz, který jezdí do Lanškrouna, stál zhruba 53 milionů korun.

Nový vlak by se měl vyskytovat zhruba na každém druhém spoji, o víkendech bude jeho výskyt ještě častější. Podle představitelů drah přinese cestujícím podstatně vyšší komfort než dosavadní Regionovy, které vznikly rekonstrukcí starších motorových vozů z 80. let. "Nabízí maximální pohodlí, je bezbariérový, klimatizovaný, vybavený uzavřeným systémem WC i moderním audiovizuálním informačním systémem," charakterizoval motorový vůz Regioshuttle náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek.

Pardubický hejtman Radko Martínek poukázal na zvyšující se počet regionálních vlaků v Pardubickém kraji, kde se objevují vozidla nově zakoupená nebo rekonstruovaná v posledních dvou desetiletích. "Koncem letošního roku budou přibližně dvě třetiny výkonů Českých drah v Pardubickém kraji zajištěny novými nebo modernizovanými soupravami," upřesnil hejtman. Mezi tato vozidla patří kromě Regioshuttlu a nových elektrických jednotek, které jezdí na lince z krajského města do Hradce Králové, i Regionovy nebo rekonstruované velké motorové vozy řady 854 určené původně především pro rychlíkovou dopravu.

12. 10. 2012 Skanska podala námitku proti tendru na železniční koridor (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skanska-podala-namitku-proti-tendru-na-zeleznicni-koridor-922150>)

Stavební společnost Skanska včera podala námitku proti vyhodnocení výběrového řízení na stavbu železničního koridoru z Rokycan do Plzně. Potvrdila to mluvčí společnosti Skansky Lucie Nováková. Pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) to znamená významnou komplikaci v podobě zpoždění celého projektu. V soutěži o takzvanou železniční zakázku desetiletí, jejíž součástí je i nejdelší

tuzemský tunel, zvítězila společnost Metrostav, která nabídla cenu čtyři miliardy korun. Skanska přišla s částkou o 750 milionů vyšší. Tvrdí ale, že Metrostav zvolil odlišný způsob hloubení tunelu, který neodpovídá zadávací dokumentaci. To správa železnic odmítá. „Od samého počátku zadávací řízení připouštělo variantní řešení,“ zdůraznil náměstek šéfa SŽDC Petr Šlegr. Skanska je odhodlána dát celý případ k antimonopolnímu úřadu. Už dnes zpožděný projekt nabírá další výrazný skluz, což ohrožuje čerpání prostředků na tuto stavbu z evropských fondů.

15. 10. 2012 Rozpočet poprvé počítá s rychlotratěmi

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rozpocet-poprve-pocita-s-rychlotratemi-923060>)

Dosavadní přešlapování státu kolem zrychlení tuzemské železniční dopravy by mohlo příští rok skončit. V návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury se vůbec poprvé objevila položka, kde jsou vyčleněny peníze na přípravu vysokorychlostních tratí (VRT). Celkem se na tento účel počítá se 45 miliony korun. „Peníze jsou určeny na předprojektové práce. Pokud rozpočet schválí sněmovna, tak se dá říci, že příprava vysokorychlostních tratí formálně začala,“ řekl deníku E15 náměstek šéfa Správy železniční dopravní cesty Petr Šlegr. Podle něj je nejvyšší čas s přípravou začít, pokud chce stát zahájit výstavbu tratí do konce desetiletí.

Počítá se přitom s využitím nového finančního nástroje Evropské unie, fondu Connecting Europe Facility (CEF). Tam se mimo jiné přesune část peněz z fondu soudržnosti. Peníze z CEF ale nebudou mít státy jisté, členové unie o ně budou soutěžit. „Těžko uspějeme s něčím jiným, než s vysokorychlostními tratěmi. Zvláště vezmeme-li v úvahu, že plánem unie je současnou síť rychlotratí ztrojnásobit,“ dodal Šlegr. Na ministerstvu dopravy proto vzniká koncepce s pracovním názvem Rychlá spojení. Úřad záměrně nepoužívá termín „vysokorychlostní“, neboť v koncepci půjde i o modernizaci současných tratí, které budou navazovat na novou vysokorychlostní síť. Pokud jde o samotné „vrtky“, prvními úseky by měly být Praha – Lovosice a Praha – Benešov. Na vyšší rychlost je také připravován úsek čtvrtého koridoru České Budějovice – Ševětín. Dnes je maximum na kolejích 160 kilometrů v hodině, a to zdaleka ne všude.

Česká železnice je zatím na většině úseků nekonkurenceschopná vůči silnici. Zatímco koridory, s výjimkou jižního úseku čtvrtého koridoru Praha – České Budějovice, se opravují ve sto let starých stopách, dálnice se staví napřímo na zelené louce. Podobně tomu bude u vysokorychlostních tratí, jejichž česká síť by měla navázat na tu celoevropskou. Český stát se tím vyhne riziku, že se budou zahraniční dopravci českému území vyhýbat.

15. 10. 2012 Leo Express by cestující mohl vozit už v listopadu, věří dopravce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-by-cestujici-mohl-vozit-uz-v-listopadu-veri-dopravce/852896>)

Cestující by do vlaků společnosti LEO Express na trati mezi Prahou, Ostravou a Bohumínem mohli poprvé usednout v průběhu listopadu, tedy zhruba o měsíc dřív, než dosud firma plánovala. ČTK to řekl její provozní ředitel Jan Paroubek. Datum plného zahájení provozu bude záviset na výsledcích zkušebního provozu na běžné trati, zkušební okruh již vlaky Leo Expressu opustily. Jeden ze švýcarských strojů Stadler Flirt dnes dopoledne při zkušební jízdě bez cestujících přijel na pražské hlavní nádraží. Zda se podaří spustit ostrý provoz v předstihu, rozhodne Drážní úřad, který povolení pro provoz vozidel vydává. Původně se měly vlaky na trase, na které už nyní o cestující soupeří České dráhy a společnost RegioJet brněnského podnikatele Radima Jančury, objevit 9. prosince se začátkem platnosti nového jízdního řádu. Testovací jízdy v reálném provozu mají především ověřit fungování zabezpečovacího systému a potvrdit správnost rozvržení jízdních dob. Testy, které jsou pro vstup na české koleje povinné pro každé nově nasazované drážní vozidlo, dopravce využije podle mluvčího Petra Kopáčka k výcviku personálu, zejména stevardů, a také strojvedoucích si nanečisto vyzkouší jízdu na trati.

Leo Express chce mezi Prahou, Ostravou a Bohumínem provozovat celkem 16 spojů denně. V začátcích to ovšem budou dva až čtyři spoje a další chce dopravce přidávat postupně, dodal Kopáček. Provoz by mělo zajišťovat celkem pět souprav, zapojit by se tak měly všechny vlaky, se kterými společnost pro tuto trať počítá. Podle předsedy představenstva a majitele společnosti Leoše Novotného není potřeba nechávat žádnou ze souprav v záloze pro případ mimořádných událostí. Stroje se prý u jiných evropských dopravců ukázaly jako mimořádně spolehlivé a společnost věří, že se u nich žádné poruchy nevyskytnou. Firma chystá vstup i na další dálkové tratě v Česku,

podle Novotného zejména na trasu z Prahy do Českých Budějovic. Do nákupu a vybavení vlaků chce Leo Express v příštích pěti letech investovat 7,25 miliardy korun.

15. 10. 2012 RegioJet nabídne 4 000 akčních jízdenek na listopad a prosinec

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-nabidne-4000-akcnich-jizdenek-na-listopad-a-prosinec/852958>)

RegioJet v konkurenčním boji o cestující nabídl 4 000 zlevněných jízdenek na listopad a prosinec. Cesta mezi Prahou a Ostravskem se zlevněnou jízdenkou vyjde na 145 korun, za cestu z Olomouce do Žiliny cestující zaplatí 70 korun. Společnost to dnes uvedla v tiskové zprávě. Zvýhodněné jízdenky ale nebudou dostupné pro všechny. K jízdním dokladům za zhruba polovinu běžné ceny se dostanou pouze ti, kteří si je zakoupí v předstihu, upozornila společnost. Podle ní totiž žlutými vlaky denně jezdí více než 4000 lidí. Zvýhodněné jízdenky jsou k dostání v internetovém obchodě i běžných pobočkách Student Agency od dnešního dne a prodávat se budou do příštího pondělí. Již zakoupenou jízdenku nebude možné vrátit ani změnit čas odjezdu.

Běžné jízdné na trati mezi Prahou a Ostravou vyjde u RegioJetu i konkurenčních Českých drah shodně na 295 korun. Oba dopravci ale nabízejí celou řadu různých slev. Nejlevnější jízdenka u ČD bez povinnosti nákupu slevových karet (SporoTiket) vyjde mezi oběma městy na 220 korun. Třetí dopravce, který by na trať chtěl vyjet nejpozději letos v prosinci, je Leo Express podnikatele Leoše Novotného. Ten zatím ceny jízdného neoznámil. Podle dřívějšího vyjádření by se ale neměly příliš lišit od cen, za které nyní jezdí konkurence. K vydání omezeného počtu jízdenek za nízkonákladové ceny se RegioJet údajně inspiroval v letecké dopravě, kde se model lákání zákazníků na jednorázový výlet osvědčil. Podobně by to ale mohlo fungovat i na železnici, věří koordinátor prodeje RegioJetu Peter Jančovič. Společnost podle něj chce přimět nízkými cenami lidi k návštěvě předvánoční Prahy či Olomouce.

Příklady akčních cen mezi jednotlivými městy:

| | |
|----------------------------|--------|
| Ostrava – Žilina | 70 Kč |
| Ostrava – Olomouc | 70 Kč |
| Čadca – Olomouc | 70 Kč |
| Žilina – Olomouc | 70 Kč |
| Havířov – Žilina | 70 Kč |
| Ústí nad Orlicí – Praha | 145 Kč |
| Zábřeh na Moravě – Praha | 145 Kč |
| Olomouc – Praha | 145 Kč |
| Zlín – Praha | 145 Kč |
| Hranice – Praha | 145 Kč |
| Ostrava – Praha | 145 Kč |
| Havířov – Praha | 145 Kč |
| Pardubice – Ostrava | 145 Kč |
| Hranice na Moravě – Žilina | 70 Kč |

15. 10. 2012 Dopravci ztrácejí zájem o tendr na trať Ostrava – Olomouc

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dopravci-ztraceji-zajem-o-tendr-na-trat-ostrava-olomouc/853072>)

Zájem dopravců o provozování trati mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov prudce opadl. Řada společností, které dříve avizovaly ochotu vstoupit do soutěže o tuto dotovanou trať, nakonec své nabídky nepodá. Důvodem je podle zjištění ČTK především předběžné opatření Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který ministerstvu zakázal s vítězem tendru uzavřít smlouvu. Termín pro podání nabídek do soutěže vyprší v úterý v deset hodin. "Nebudeme nabídku podávat," řekl ČTK jednatel společnosti Veolia Transport Praha Daniel Adamka. Pro společnost představuje vstup do soutěže velké riziko, protože soukromí uchazeči nemají dostatek informací o tržbách, které na trati

nyní mají České dráhy. Stejně reagoval Petr Moravec, člen představenstva Abellio ČR, která kvůli nezveřejnění tržeb podala k antimonopolnímu úřadu stížnost. ÚOHS ji ale zamítl.

Na informace o tržbách nemají podle ministerstva dopravy soukromí uchazeči nárok. Podle dřívějšího vyjádření mluvčího resortu Martina Nováka by to porušilo práva národního dopravce, který je obchodní firmou a není možné, aby ministerstvo dopravy bez jeho svolení tyto informace poskytovalo. Zájemcům o tendr tak sdělilo pouze množství přepravovaných osob bez toho, aby věděli za jakou cenu jednotliví cestující jezdí. Soukromí dopravci se obávají zejména zkresení, které by mohli způsobit zaměstnanci ČD, kteří jsou v součtu cestujících uvedeni a kteří cestují zadarmo.

Nabídku do soutěže ale patrně nepodá ani dosavadní dopravce, kterým jsou České dráhy. Národní dopravce si totiž nedokázal včas zajistit vozidla, která pro další provoz na trati požadovalo ministerstvo dopravy. Oficiálně ale zatím společnost rezignaci na první otevřené výběrové řízení v dálkové železniční dopravě nepřiznala. Otevřené dveře až do úterního termínu si rovněž nechal RegioJet patřící do skupiny Student Agency. Podle jejího obchodního ředitele Jiřího Schmidta zatím stále platí, že o tendr zájem má. Pokud se nakonec rozhodne nabídku podat, učiní tak bezprostředně před termínem pro předkládání nabídek. Ztrátu zájmu naopak ČTK potvrdily Leo Express a GW Train Regio, které původně chtěly jít do soutěže společně. "Přehodnotili jsme náš původní záměr a nabídku nepodáme," uvedl mluvčí první jmenované firmy s tím, že se společnost nyní zaměří na rozjezd nedotované osobní dopravy mezi Prahou a Ostravskem.

Nový dopravce vzešlý z výběrového řízení by podle představ ministerstva měl začít s provozem na trati na konci roku 2014. Předběžné opatření zakazující uzavření smluv s vítězem vydal antimonopolní úřad začátkem srpna na podnět Českých drah. Ty si stěžovaly, že vypsání tendru naruší síťový charakter tuzemské železnice.

16. 10. 2012 Trať "vlaku svobody" obnoví SŽDC příští rok, včas to nestihne (Aš – Selb)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/199812-trat-vlak-svobody-obnovi-szdc-pristi-rok-vcas-to-nestihne/>)

Železniční trať z Aše na hranice s Německem začne příští rok opravovat Správa železniční dopravní cesty. Její německý protějšek by se měl pustit do rekonstrukce navazujícího úseku, aby bylo obnoveno přeshraniční železniční spojení Aše a Selbu. Zrychlí se tak spojení Chebu s bavorským Hofem. V termínu stanoveném česko-bavorským memorandem, které počítá se zavedením vlaků po obnovené trati od prosince 2013, to však železniční správy zřejmě nestihnou. Trať, po které se do západního Německa dostal v roce 1951 tzv. "vlak svobody", je nyní oficiálně v dlouhodobé výluce kvůli špatnému technickému stavu. Zahájení prací na jeho zlepšení plánuje SŽDC na podzim příštího roku, obnovit provoz již od prosince proto nebude možné. "Předpokládané celkové investiční náklady činí 75 milionů Kč a stavba by měla probíhat od září příštího roku do června 2014," upřesnil mluvčí železniční správy Pavel Tesař.

Součástí obnovy tratě na hranice bude rekonstrukce ašského nádraží, kde vznikne nové nástupiště, osvětlení a výmění se výhybky. "Současně se položí nové koleje a zrekonstruuje se jeden most a čtyři propustky," popsal připravované práce mluvčí Tesař. Obnova spojení bude stát 75 milionů korun. S rekonstrukcí tratě z Aše do Selbu počítá česko-bavorské memorandum o zlepšení vzájemné železniční dopravy, které hovoří také o zrychlení dopravy mezi Prahou a Mnichovem a elektrizaci spojky Cheb – Marktredwitz. Selb se v roce 1951 stal nečekanou cílovou stanicí vlaku z Prahy, který měl skončit v Aši. Skupina železničářů rozhodnutá dostat se do západního Německa využila postavení cesty z ašského nádraží na Selb. Vlak v Aši nezastavil a dostal se za hranice, kde železničáři a několik cestujících zůstalo, zatímco další cestující se vrátili domů.

16. 10. 2012 Zájem o železniční tendr má Arriva a Student Agency (Olomouc – Krnov – Ostrava)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zajem-o-zeleznicni-tendr-ma-arriva-a-student-agency/853345>)

Nabídku na provozování železničního spojení mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov podali dva dopravci. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Podle zjištění ČTK jde o společnosti Student Agency a Arriva, jejichž zástupci podání nabídky do tendru potvrdili. Nízký zájem o zakázku ministerstvo překvapil, úřad původně počítal s účastí pěti až šesti uchazečů. "V nabídce máme několik variant, jak dopravu na soutěženou trati zajistit," řekl na dotaz ČTK ředitel

železniční dopravy v české Arrivě Jaroslav Richter. Celkem prý jde o tři varianty počítající s využitím nových nebo nově rekonstruovaných vlaků. Na rozhodnutí, kterou variantu dopravce zvolí v závislosti na kapacitě trati a dalších potřebách, je podle Richtera zatím ještě několik měsíců čas. Konkrétnější k nabídce nebyl ani majitel druhého zájemce – společnosti Student Agency Radim Jančura. Uvedl jen, že společnost počítá s nasazením nových vozidel. I tak prý bude nabídka Student Agency pro ministerstvo dopravy výhodnější než zachování současného stavu. Společnost prý v nabídce požaduje mnohem nižší dotace ze ztráty z provozu, než kolik si nyní účtují České dráhy, dodal.

Přestože ministerstvo dopravy očekávalo vyšší počet uchazečů, alespoň dvě podané nabídky pro něj znamenají, že může ve výběrovém řízení dále pokračovat. Kdyby se totiž do tendru přihlásil pouze jeden uchazeč, musel by podle zákona o veřejných zakázkách úřad soutěž zrušit. Řízení by ale přesto mohl ještě zrušit úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), připomněl Novák. Ten se nyní zabývá podnětem Českých drah, které se obávají možného narušení síťového uspořádání české železnice, které je pro cestující výhodné. ÚOHS také vydal předběžné opatření, které ministerstvu zakazuje s vítězem tendru uzavřít dohodu do vyřešení stížnosti. Právě toto předběžné opatření bylo pro řadu dopravců důvodem, proč do soutěže nevstoupit. Jiní naopak kritizovali údajně přemrštěné požadavky, které má ministerstvo dopravy na vozidla, se kterými by měl nový dopravce na trati jezdit. Ta by měla být alespoň částečně bezbariérová, vybavená zásuvkami v první i ve druhé třídě a měla by být klimatizovaná. "Smlouva s novým dopravcem bude uzavřena na 15 let. Není možné na tak dlouhou dobu na této trati zakonzervovat současný stav," vysvětlil požadavky úřadu Novák. Vozidla na této trati tak musí odpovídat standardům cestování i v závěru tohoto období.

Nový dopravce vzešlý z výběrového řízení by podle představ ministerstva měl začít s provozem na trati na konci roku 2014. Původně zájem o provozování linky oznámily například České dráhy, které se ale nakonec do tendru nepřihlásily, protože do současnosti nedokázaly vysoutěžit požadovaná vozidla. Nabídku proti původním plánům nepodaly dále například společnosti Veolia transport, Leo Express nebo nizozemská společnost Abellio vlastněná Nizozemskými drahami (Nederlandse Spoorwegen). Student Agency existuje od roku 1993. Zaměřuje se zejména na provozování dálkové autobusové a železniční dopravy, prodej zájezdů prostřednictvím cestovní agentury Dovolena.cz a prodej leteckých dokladů a zprostředkování studijních a au pair pobytů v zahraničí. Česká pobočka britské společnosti Arriva v Česku působí od roku 2006. Provozuje zhruba 250 autobusů prostřednictvím společností Transcentrum Bus, Osnado nebo Bosak Bus.

16. 10. 2012 Železniční most v Děčíně nahradí nový, cena je kolem 80 milionů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-most-v-decine-nahradi-novy-cena-je-kolem-80-milionu/853384>)

Železniční most přes Labe v Děčíně během příštího roku prakticky zmizí a nahradí ho úplně nová konstrukce. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Nová konstrukce nahradí železný most, který v roce 1976 stavaři zamýšleli použít jen jako provizorium. Náklady činí bez DPH asi 80 milionů korun a část z nich mají pokrýt i evropské fondy. Děčínský železniční most spojuje dvě děčínská nádraží, hlavní a východní. Pochází z roku 1867, kdy byly na obou březích řeky ještě samostatná města Děčín a Podmokly. Na 358 metrech překlenuje Labe i ústí řeky Ploučnice. Nad okolními záplavovými loukami jsou původní kamenné oblouky, nad vodou jsou ocelové konstrukce. Ta nejdělsí přes Labe měří na délku 152 metrů a měnila se v historii už dvakrát. Poprvé v roce 1895, podruhé v roce 1976. Druhá výměna měla být jen provizorní, ocelová konstrukce je ale na svém místě už 36 let. "Jedná se o vojenskou konstrukci konstruovanou pro dočasnou obnovu. Stávající mostní provizorium je na konci své životnosti a jeho výměna je tedy nutná," řekl ČTK Tesař. Příští rok v létě by měla zmizet. Zakázku za necelých 80 milionů korun bez DPH získala firma Metrostav.

Starý most zmizí zřejmě v srpnu a nový bude otevřen v říjnu. "Výluka trati je uvažována od 19. srpna do 7. října, tedy 50 dní nepřetržitě," uvedl Tesař. Osobní vlaky a rychlíky zřejmě nahradí autobusy, pro nákladní dopravu zůstane k využití další most z východního nádraží do Prostředního Žlebu, i když si to zřejmě vyžádá provozní komplikace. Podle Tesaře jsou stavební práce naplánované od začátku jara do konce listopadu, některé přípravné práce na pilířích možná začnou ještě letos. Nový most by měl být podobný tomu, který už v roce 2005 postavili nad ústím Ploučnice. Bude na pohled robustnější, ale opět s takzvanou dolní mostovkou. To v praxi znamená, že vlaky budou v konstrukci mostu schované. "Varianta s horní mostovkou vůbec nepřicházela v úvahu. Hlavním důvodem je výška hladiny stoleté vody, která je asi 1,1 metru pod konstrukcí mostu," dodal Tesař.

16. 10. 2012 Železnice Praha – Plzeň – Furth im Wald slaví 150 let existence

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznice-praha-plzen-furth-im-wald-slavi-150-let-existence/853523>)

Vůbec první železniční propojení z Prahy přes Plzeň do bavorského Furth im Waldu slaví dnes 150 let. Šlo o jednu z nejdůležitějších tratí v ČR. Plzeňské vydavatelství Starý most k tomu připravilo knihu Praha-Smíchov – Plzeň – Furth im Wald v historických fotografiích a dokumentech, řekl ČTK spoluautor Miroslav Petr. V plánech kraje i bavorské vlády stále je vytvořit z ní vysokorychlostní koridor, který by do tří hodin dovezl cestující z Prahy do Mnichova. "Bavorská vláda má zájem o rychlejší a kvalitnější mezistátní spojení. Proto se v budoucnu počítá s modernizací úseku Plzeň – Domažlice, tedy také s jeho elektrifikací," řekl Petr. Jde o propojení Prahy a Mnichova s miliony lidí. Mezi velkými aglomeracemi se vyplatí hromadná, rychlá a bezpečná železniční doprava, dodal. Podle něj šlo o vůbec první propojení Česka se západní Evropou. Už v roce 1851 existovalo spojení z Prahy do Drážďan a až 11 let později se povedlo na jihozápadní Evropu. Podle Petra všechny tratě, které vznikly později, zanikly dříve. Po plzeňské linii se ale vozilo železo a zboží a dráha tak byla ekonomicky velmi úspěšná. "Ale po 30 letech bylo třeba investovat, ale soukromý kapitál to nechtěl, a tak v roce 1895 nezbylo nic jiného než to zestátnit, aby to vůbec fungovalo dál," dodal.

Trat' Plzeň – Praha je podle Petra v osobní dopravě velmi využívaná, ale jejímu ještě většímu rozvoji brání dálnice a soukromí autobusová doprava, kteří konkurují cenou i jízdní dobou. "Navíc trat' je 114 kilometrů dlouhá v původní stopě a dálnice je o třetinu kratší. Takže pokud nebudou hotové nové tunely a úplná rekonstrukce, tak je trat' těžko konkurenceschopná. I když zase jsou lidé, kteří preferují bezpečnější vlak," dodal. Celková délka trati z Prahy až do Furth im Waldu měří 190 km. Postavena byla za dva roky, pracovalo na ní i 25.000 lidí najednou. Trasa byla hodně využívaná nákladní dopravou. Díky ní plzeňská Škoda i pivovar získaly nové trhy. Ale nyní je to horší, protože kopíruje dálnici. "Válčují to kamiony, i když mají sedmkrát větší spotřebu pohonných hmot," řekl Petr. "Dnes tam jezdí čtyři páry rychlíků, které spojují Prahu a Mnichov, takže je vidět, že propojení je vytížené a žádá si modernizaci," šéf plzeňské oblasti Českých drah Vladimír Kostelný. Nákladní doprava je slabší, protože tranzit směřuje hlavně přes Děčín. V Plzeňském kraji je Plzeň – Domažlice jednou ze tří nejhlavnějších tratí. Proto tam ČD nasazuje nové motorové jednotky, aby se provoz zkvalitnil.

17. 10. 2012 Vláda schválila snížení dluhu SŽDC o 5,6 miliardy Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-snizeni-dluhu-szdc-o-5-6-miliardy-kc/853728>)

Vláda dnes schválila prominutí části dlouhodobého dluhu Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) ve výši 5,6 miliardy korun. Vyplyvá to z informací ČTK z jednání vlády. SŽDC dluh zůstal po bývalé státní organizaci České dráhy. Podobnou účetní operaci, která je podle vedení SŽDC pouze formální a nemá na hospodaření společnosti vliv, schvaluje vláda každoročně. SŽDC dluhy zdědila při svém vzniku v lednu 2003. Celkové závazky z dlouhodobých úvěrových smluv tehdy činily přes 60 miliard korun, uvedl mluvčí správy železnic Pavel Tesař. Peníze si půjčil stát na výstavbu železničních koridorů a obnovu drážního vozového parku. Stát také peníze splácí, formálně však figurují v účetnictví SŽDC jako závazek vůči státnímu rozpočtu. Proto je vláda od roku 2005 každoročně umazává. Pravidelné umořování dluhu je podle ministerstva dopravy nezbytné k tomu, aby mohla být SŽDC považována za bezdlužnou a mohla čerpat dotace z evropských fondů. Výše ročně splácených částek se zpravidla pohybuje v rozmezí čtyř a pěti miliard korun podle možností státního rozpočtu. Za předchozích sedm let se z dlužné částky podařilo podle ministerstva dopravy odmazat 41 miliard korun. Splácení dlužné částky by mělo pokračovat do roku 2020. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty se mimo jiné stará o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor výstavby tratí. V loňském roce pracovala s rozpočtem přes 35 miliard korun.

17. 10. 2012 Mezi Brnem a Kuřimí bude moderní trat', nejdřív ale přijdou výluky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/199979-mezi-brnem-a-kurimi-bude-moderni-trat-nejdriiv-ale-prijdou-vyluky/>)

Stárnoucí trat' mezi Brnem a Kuřimí začne Správa železniční dopravní cesty v příštím roce modernizovat. Cestování po dráze, která do roku 2000 sloužila jako součást hlavní spojnice Prahy s Brnem, bude potom klidnější a rychlejší. Nejprve se ale musí cestující připravit na tvrdé období, kdy budou v souvislosti s rekonstrukcí probíhat výluky. Železniční správa začne v příštím roce opravovat

úsek mezi brněnskými Maloměřicemi a Kuřimí. Za 550 milionů korun dojde nejenom ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 100 km/h na 120 km/h, ale také k vylepšení zabezpečovacího zařízení. V plánu je sanace jedenácti mostů a devíti propustků a oprava nástupišť v Řečkovcích a České. Podle mluvčího SŽDC Pavla Tesaře je nutné rekonstrukci neodkládat. "Trať je v takovém stavu, že by mohlo dojít na některých místech k poruchám a musela by se kvůli bezpečnosti snížit rychlost," vysvětlil mluvčí.

SŽDC upozornila České dráhy, které na trati provozují osobní a spěšné vlaky i rychlíky, na plánovanou výlukou jedné koleje. Dopravce už začal zařizovat provoz náhradní autobusové dopravy. Ačkoli je trať dvukolejná, provoz v plném rozsahu nebude možné během prací zachovat. Velmi vytížená je trať zejména v ranní špičce, kdy jezdí vlaky v patnáctiminutovém intervalu, dráha také slouží nákladnímu tranzitu. "Konkrétní opatření ale budeme teprve řešit," poznamenala mluvčí ČD Kateřina Šubová. Oprava kolejí mezi Brnem a Kuřimí bude poslední částí prací na trati z Brna do Havlíčkova Brodu. V dalších úsecích probíhají opravy již několik let, nyní se dokončují práce mezi Tišnovem a Říkonínem.

Trať z Brna do Havlíčkova Brodu v současné trase je v provozu od roku 1953. Po elektrizaci v roce 1966 se z ní stal jeden z nejdůležitějších tahů v zemi, přes Brno a Havlíčkův Brod jezdily veškeré vlaky mířící od Prahy na Bratislavu a později i na Vídeň. V roce 2000 po elektrizaci trati Brno – Česká Třebová se však dálková doprava od Prahy na Brno odstěhovala na nově vzniklý koridor, zatímco havlíčkobrodská trať zůstala kromě osobních vlaků a rychlíků k dispozici nákladní dopravě. Expresní vlaky na ni občas zavítají, například když dojde k nehodě na koridoru.

17. 10. 2012 Dráhy zveřejnily tajemství: Na krnovské trati jezdíme za 165 Kč na kilometr

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-zveřejnily-tajemství-na-krnovske-trati-jezdíme-za-165-kc-na-kilometr-924067>)

V těchto dnech vrcholí soutěž o to, kdo bude od roku 2014 za státní peníze provozovat rychlíky na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Zároveň s tím nabývají na intenzitě spory mezi jednotlivými dopravci. Do tendru na provoz rychlíků se přihlásily dvě firmy, Arriva a RegioJet. Druhá jmenovaná nabídla v soutěži nižší cenu, konkrétně 188 korun za vlakokilometr. Arriva pak chce po státu o korunu a deset haléřů vyšší částku. Jde o takzvané dorovnání prokazatelné ztráty.

Majitel RegioJetu Radim Jančura se následně nechal slyšet, že obě nabídky jsou nižší, než za kolik nyní jezdí České dráhy. Dráhy se proto dnes rozhodly učinit krok, který až dosud striktně odmítaly s poukazem na obchodní tajemství. Na žádost serveru E15.cz poskytly finanční čísla za zmíněnou trať. Podle údajů ČD zde nyní takzvaná prokazatelná ztráta loni činila 175,46 koruny za vlakový kilometr, letos je toto číslo ještě o deset korun nižší. Pokud se odečte šest korun za údržbu nádraží a zajištění do Polska (což v kalkulacích účastníků soutěže není), pak se dráhy dostávají na 159 korun za vlakokilometr. Toto číslo se blíží hodnotě, kterou jako předpokládanou zveřejnilo ministerstvo při vypisování tendru (156 korun na kilometr). Pokud tedy bude v soutěži vyhlášen vítěz, tak stát za provoz rychlíků na trati zaplatí více peněz než dnes. „Nikdo nemůže tvrdit, že oproti stávajícímu stavu budou konkurenční dopravci jezdit o desítky milionů korun levněji. Takové tvrzení je nefér a poškozuje národního dopravce,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

Celá věc má ale ještě jeden háček. Ministerstvo dopravy neplatí pro každou trať jinou taxu, nýbrž dává Českým drahám plošně 120 korun za vlakový kilometr. Dráhy pak z výnosnějších tratí, kde je ztráta nižší než 120 korun na kilometr, přesouvají peníze na méně výnosné tratě, jako je ta krnovská. Ve finále tak může být liberalizace dotované železnice pro stát výrazně nákladnější než současný stav. České dráhy se do soutěže nepřihlásily, neboť by prý nestihly nakoupit požadované nové vlaky. Dráhy mohou na ztrátě krnovské tratě paradoxně vydělat. Ze sítě jim zmizí relace, kde prodělávají více, než činí dotace ministerstva dopravy.

Na ministerstvu jsou ale s vývojem pilotního tendru spokojeni. I přesto, že obě nabídky výrazně převyšují předpokládanou cenu. „My jsme přímo nadšení,“ řekl E15.cz ředitel odboru veřejné dopravy Ondřej Michalčík. Ministerstvo požaduje nové vlaky s klimatizací, dnes tu jezdí starší zrekonstruované vozy ČD. Všechny spory se ale mohou ukázat jako zbytečné. Soutěž o rychlíky zkoumá antimonopolní úřad a je možné, že ji zruší. „Řešíme to velmi intenzivně. Potřebujeme si vyjasnit pojem síťovost, nikdo od nás na to není odborník a ani ministerstvo dopravy v tom není kované,“ řekl serveru E15 předseda ÚOHS Petr Rafaj. Úřad si tak na „síťovost“ chce najmout externího experta. Právě zmíněný pojem je základním bodem ve stížnosti Českých drah na ÚOHS. Podle ČD liberalizace naruší síťové uspořádání české železnice, které je výhodné pro cestující.

18. 10. 2012 Exministr Slamečka opustí ztrátové ČD Cargo s ročním platem navíc

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/slamecka-dostane-od-cd-cargo-odstupne-pet-milionu-fbs-ekonomika.aspx?c=A121018_1842285_ekonomika_cen)

ČD Cargo vyjde časté střídání nejvyšších manažerů stále draž. Zhruba pět milionů korun musí státní nákladní dopravce vyplatit svému exšéfovi Gustavu Slamečkovi, který na začátku října rezignoval po velkém tlaku ze strany odborářů i vedení drah. Gustav Slamečka sice odešel bez odstupného, podle smlouvy má však nárok na konkurenční doložku v podobě 12 měsíčních platů – ten se podle informací MF DNES pohyboval kolem 400 tisíc korun. Během dvou a půl roku se v čele ČD Cargo vyměnili tři šéfové, každý odešel s podobnou konkurenční doložkou.

Na o něco méně si na ochraně před přechodem ke konkurenci přijde někdejší provozní šéf Jiří Špička, který odchází s konkurenční doložkou ve výši 10 měsíčních platů. Informaci o konkurenční doložce potvrdila ředitelka kanceláře představenstva ČD Cargo Lada Hlaváčková. Po roce a půl od odchodu ombudsmana drah Petra Fejka s devítiměsíčním platem vychází znovu najevo, že dráhy své nejvyšší manažery zajišťují bez ohledu na to, jakých výsledků dosáhnou. Dráhy doložku vysvětlují obavami, aby manažeré nevynešli ven citlivé informace. "Hrubě s tím nesouhlasím, zvláště v situaci, v jaké se ČD Cargo nachází," říká Radek Nekola z Odborového sdružení železničářů, který zasedá i v dozorčí radě ČD Cargo.

Nadělal víc škody než užítu, zlobí se odbory

Odboráři dlouhodobě Slamečku kritizovali především kvůli tomu, že se za jeho vlády zhoršilo hospodaření firmy. "Udělal tam více škody než užítu," tvrdí šéf OSŽ Jaroslav Pejša. Podle něj však není princip konkurenčních doložek špatný. "Takto nám utekli někteří lidé s patřičným know-how například ke konkurenci," podotkl Pejša. Slamečka se k výši konkurenční doložky nevyjádřil, na dotaz nereagoval. V ČD Cargo působil jen šestnáct měsíců. Podle Jana Bubeníka ze společnosti Bubenik Partners, která se zabývá vyhledáváním manažerů, jsou konkurenční doložky poměrně obvyklé. "Je to prozíravý nástroj, když firma cítí, že je vysoké riziko úniku důležitých informací," tvrdí Bubeník. Často se podle něj takové konkurenční doložky používají hlavně v bankovníctví. Neexistují přesné statistiky o tom, kolik manažerů má konkurenční doložku. Podle Karla Palaty ze společnosti Aon Hewitt však dlouhodobě smluv s takovými doložkami ubývá, především po změně zákona před několika lety.

V některých případech je konkurenční doložka už teď zbytečná. Například bývalý provozní ředitel Jiří Špička má dostat celkem deset platů, krátce po jeho odchodu z ČD Cargo ho šéf Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář jmenoval náměstkem pro řízení provozu bez výběrového řízení. Jeden z bývalých manažerů státní firmy vysoké konkurenční doložky ve státních podnicích obhájuje. "Nezáleží tam ani tak na vašem výkonu, ale jak se zrovna mění ministr či vláda. Takže je to taková kompenzace za nejistotu, kdy vás odvolají a ještě na vás vytáhnou něco nesmyslného," řekl manažer, který si přál zůstat v anonymitě.

ČD Cargo se za Slamečky dostalo do velkých problémů. Firma, která měla Českým drahám vydělávat stamiliony, propadla do čtvrtmiliardové ztráty a její podíl na trhu stále klesá. Ve firmě však Slamečka na druhou stranu zprůhlednil zadávání veřejných zakázek. Vedení ČD Cargo převzal nově šéf drah Petr Žaluda. Firma si nechává zpracovat analýzu, co bude dělat především s jednotlivými vozovými zásilkami, které jsou dosud pro firmu nejztrátovější, ale zaměstnávají tisíce lidí.

Gustav Slamečka

Absolvoval Fakultu ekonomiky služeb a cestovního ruchu Vysoké školy ekonomické v Banské Bystrici, následně v Czech Management Center Čelákovice a pak pokračoval na University of Pittsburgh. Do roku 2007 působil v ABN Amro Bank, za dob Aleše Řebíčka a dalších ministrů dopravy vedl Státní fond dopravní infrastruktury, v úřednické vládě byl sám ministrem dopravy. ČD Cargo vedl od června loňského roku do začátku letošního října.

19. 10. 2012 Kombinovaná doprava v Maďarsku končí (RoLa Szeged – Wels)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kombinovana-doprava-v-madarsku-konci-924620>)

Brzy, snad od Vánoc, přibude na už tak přeplněných maďarských dálnicích dalších třicet tisíc kamionů. Právě tolik se jich mezi maďarským Segedínem a rakouským Welsem každoročně převáží po železnici. Rakouská společnost Ökombi a maďarská Hungarokombi totiž končí s kombinovanou dopravou a ruší společnou firmu Ro-La (Rollende Landstrasse). Více než rok obě firmy bojovaly

za zachování ekologické přepravy, ale po zastavení státní podpory utrpěly příliš vysoké ztráty. Pokud by už v Maďarsku existovalo elektronické mýtné, Ro-La by silniční přepravě dokázala konkurovat, ale zatím nebyl ani řádně vypsán tendr.

Elektronické mýtné bude zavedeno nejdříve příští rok v létě, ale do té doby Ro-La jistě nevydrží. Kamiony přijíždějící od Turecka se dosud ve stanici Kiskundorozsma u Segedína nakládaly na vlak a jejich konečná byla v západorakouském městečku Wels. „V lednu zrušil stát dotaci na poplatky za použití železnice. Kamiony se tak přesunují po maďarských dálnicích doslova za drobné, zatímco Ro-La platila státním železničním MÁV za používání kolejí více než 400 milionů forintů (36 milionů korun),“ vysvětluje jednatel Hungarokombi István Tomcsányi. „Původně mělo být elektronické mýto zavedeno už v roce 2009, pak bychom byli rentabilní. Suma státní dotace se rovnala poplatkům pro MÁV. Linka se ale stala ztrátovou a rakouský většinový vlastník se proto rozhodl stáhnout rolety,“ dodává.

Zpočátku se přitom zdálo, že firma bude velmi úspěšná. V roce 2002 po železnici cestovalo sto tisíc kamionů. Po vstupu Maďarska do EU už jen osmdesát tisíc ročně a po integraci Bulharska a Rumunska klesl počet na třicet tisíc. Podnikatelé několikrát neúspěšně lobbovali u vlády za podporu Ro-La. Nezabralo ani to, že železnice ročně přijde o 1,3 miliardy forintů, když firma přestane využívat její služby. „Argumentovali jsme i tím, že EU podporuje železniční přepravu, ale zdá se, že teorie a praxe jsou rozdílné věci. Když zavřeme firmu, ztratí práci sto lidí,“ stěžuje si Tomcsányi. Také ekologická organizace nazvaná Pracovní skupina vzduch v otevřené výzvě ostře kritizuje, že vláda jde proti směrnicím a představám unie. „Jedním z cílů společné dopravní politiky EU je zvyšovat efektivitu a konkurenceschopnost železničních systémů,“ připomínají ochranáři.

Železnice versus dálnice

Jediná vlaková souprava by ušetřila ovzduší o výfukové plyny a hluk a silnice o zátěž 27 kamionů. Na úseku Severín – Wels dlouhém 613 kilometrů ale stojí kamionový lístek téměř 300 tisíc forintů (necelých 27 tisíc korun). Po silnici to při započtení pohonných hmot a dálničního poplatku vychází na 217 tisíc forintů. V případě elektronického mýta by už byla zřejmě výhoda na straně kombinované přepravy. Cesta po dálnici by sice vyšla na 274 tisíc forintů, ale je třeba vzít v úvahu i stále nasazení řidiče a amortizaci vozidla. Na kombinovanou přepravu se navíc nevztahují víkendová omezení. Kromě toho se zvýšením počtu kamionů zhorší bezpečnost na silnicích. Pokud by už v Maďarsku existovalo elektronické mýtné, Ro-La by silniční přepravě dokázala konkurovat. Zatím ale nebyl ani řádně vypsán tendr.

19. 10. 2012 Dráhy pošlou víc pendolin na západ Čech

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/clanek.aspx?c=A121019_150059_eko-doprava_neh)

České dráhy od března navýší počet spojů své kategorie SuperCity, které z Prahy zajíždějí na západ Čech. Od 3. března mají jezdit pendolina z Prahy do Františkových Lázní i v neděli, nově také bude zajíždět jeden vlak v neděli večer do Plzně a v pondělí ráno zpět. "Pendolino si na této trati našlo své zákazníky," vysvětlil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Sobotní spojení do Františkových Lázní, které umožňuje například cestu do lázní bez přestupu cestujícím Moravy, pojedje v 8.45, nedělní v 10:45 z Prahy. Zpět se vlaky vydají ve 12:47 v sobotu a 14:47 v neděli, vlaky pak pokračují až do Bohumína. Vlaky staví jen v Plzni, Mariánských Lázních a Chebu, jejich jízdní doba je kratší díky tomu, že v některých úsecích mohou jet díky naklápění skříňe rychleji. Novinkou bude i nedělní večerní spojení Ostravy s Plzní, vlak přijede do Plzně po desáté hodině večer, v pondělí ráno v 5:45 pojedje z Plzně až do Ostravy. Pendolina budou i nadále jezdit hlavně mezi Prahou a Ostravou, od příštího jízdního řádu však dráhy mírně sníží počet spojů mezi oběma městy na 50 týdně.

19. 10. 2012 Škodovácká lokomotiva získala homologaci na Slovensku (109 E2)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skodovacka-lokomotiva-ziskala-homologaci-na-slovensku-924851>)

Škoda Transportation dokončila homologaci nové lokomotivy Škoda 109 E2 pro slovenské dráhy. Při schvalování ve zkušebním provozu najely oba objednané stroje přes dvacet tisíc kilometrů. Lokomotiva je již zapsána v Evropském registru vozidel a může začít tahat vlaky v běžném provozu s cestujícími. „Získali jsme od slovenského ministerstva dopravy klíčové rozhodnutí o schválení typu drážního vozidla a zároveň jsme mohli zapsat lokomotivu 109 E2 do evropského registru,“ uvedla mluvčí plzeňského výrobce Lubomíra Černá. Podle ní to znamená, že by se první pasažéři mohli svézt ve vlacích tažených touto lokomotivou již tento měsíc.

Úspěšnému završení homologace předcházely schvalovací proces. Lokomotivy při něm plnily řadu testů, včetně jízdních zkoušek přímo na slovenských tratích, a to i na nejnáročnějším úseku tamější železnice, takzvané Štrbské rampě. „Lokomotiva na této hornaté trati utáhla náklad, který vážil od 1 549 do 2 735 tun. Během jízd naměřili technici soupravě s nákladem 1 549 tun v nejprudším úseku Petrovská rychlost 42 kilometrů v hodině,“ uvedl generální ředitel Škody Josef Bernard. Celkem ve zkušebním provozu najely stroje víc než dvacet tisíc kilometrů.

Univerzální třísystémové lokomotivy 109 E2 řady 381 jsou schváleny pro rychlost 160 km/h. Železniční společnost Slovensko (ZSSK) je bude využívat hlavně v kombinaci s vlaky push-pull od Škody Vagonky, dceřiné firmy Škody Transportation. První z dvojice objednaných strojů řady 381 dorazil na Slovensko v závěru loňského roku, kdy začaly zkušební jízdy na tratích v okolí Bratislavy. Ještě před tím absolvoval testy ve středočeské Velimi. Slovenské železnice chtějí do dvou let vyměnit až pětinu regionálních a příměstských vlaků za podpory evropského operačního programu Doprava. Koupily zatím dvě lokomotivy, téměř identické se stroji určenými pro České dráhy. Ty objednaly dvě desítky lokomotiv Škoda 109 E řady 380 za 2,6 miliardy korun.

19. 10. 2012 Na řadě je železnice. Polsko vypisuje desítky tendrů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-rade-je-zeleznice-polsko-vypisuje-desitky-tendru-924622>)

Mnohé polské dálniční úseky, které měly být hotovy do červnového mistrovství Evropy, sice stále nejsou dokončeny, ale vláda premiéra Donalda Tuska již svou pozornost přesouvá na koleje. Premiér v minulém týdnu v projevu pro Sejm naznačil, že během příštích tří let by se mělo na železnicích investovat třicet miliard zlotých (zhruba 180 miliard korun). Během uplynulé pětiletky vlády Občanské platformy a lidovců bylo nákladem 2,2 miliardy eur renovováno 2172 kilometrů kolejí. Na renovaci dalších 3953 kilometrů jsou podepsány smlouvy v hodnotě 4,4 miliardy eur. Současně se modernizují čtyři desítky nádraží, dvacet se přestavuje a pro další dvacítku se připravují projekty rekonstrukcí. Během posledních dvou let na to bylo vynaloženo sto milionů eur a jen na letošek připadne stejná částka.

Do konce roku má správce železniční infrastruktury PKP PLK vypsát padesát projektů v hodnotě přes 560 milionů eur. Podle deníku Rzeczpospolita náklady na modernizaci drážní infrastruktury stoupnou z loňských 3,8 miliardy na letošních šest miliard zlotých. Stavební firmy se však obávají, že s přesunem investic ze silnic na koleje se přesunou i problémy. „Všechny firmy se zkušeností s drahami předloží nabídky v rozumných mezích,“ uvedl v rozhovoru pro Rzeczpospolitu Zbigniew Jakubas, vlastník firmy Feroco. Zdůraznil, že jeho firma drží minimální marži – při letošním obratu půlmiliardy zlotých bude činit pouhé procento. Některé firmy však tlačí cenu pod kalkulaci nákladů. „Mnozí, kteří na tento trh teprve chtějí vstoupit, předkládají buď z nevědomosti, nebo záměrně velmi nízké nabídky,“ zdůrazňuje Maciej Radziwill, šéf dozorčí rady firmy Trakcja Tiltra zaměřené na stavbu drážní infrastruktury.

Další projekty mají brzy následovat. Ministerstvo dopravy zaslalo rezortu pro místní rozvoj seznam 52 převážně železničních investic, které mají být spolufinancovány z evropského programu Infrastruktura a životní prostředí. PKP PLK a její sestra PKP InterCity plánují 33 investic. Tak budou polské dráhy moci utratit peníze, které jsou pro ně určeny ve finanční perspektivě a které vláda pro odpor Evropské komise nedokázala přesunout do silničních projektů. Největším z těchto plánů je nákup osobních vagonů pro PKP InterCity za 320 milionů eur, z čehož čtyřicet procent uhradí EU. Čtvrt miliardy eur má stát vybavení pro PKP PLK, které zvýší bezpečnost na kolejích. K novým projektům patří i modernizace 500 kilometrů kolejové cesty. Nezbývá však příliš času, aby se předložené záměry uskutečnily s podporou prostředků nynější finanční perspektivy. Musely by totiž být hotovy do roku 2015.

Privatizace

V Polsku má konečně začít odstátnění drah. Ještě letos má být znám nový vlastník lanovek PKL a patrně i padne rozhodnutí o privatizaci druhého největšího železničního nákladního dopravce v Evropě PKP Cargo. K tomu se váže doporučení představenstva zastřešující společnosti PKP SA, aby se nákladní přepravce privatizoval prodejem na burze. Samotná PKP SA by měla splatit dlužných 1,1 miliardy eur a pak zmizet, jak uvádí ekonomický deník Puls Biznesu. Na to ale má čas do roku 2022. Navíc firma místo tlumení aktivit plánuje investice: ze zisku svých dcer chce financovat zvětšení jejich vozového parku. Za kolik, to se zatím neví.

22. 10. 2012 Slovensko a Polsko by pod Tatrami mohl spojit železniční tunel

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/slovensko-a-polsko-by-pod-tatrami-mohl-spojit-zeleznicni-tunel/855715>)

Štrbské Pleso na Slovensku s polským Zakopaným by mohl v budoucnu spojit železniční tunel pod tatranskými štíty. Nové drážní spojení by podle majitele tatranských lyžařských středisek Tatra mountain resorts (TMR) bylo součástí příprav na zimní olympijské hry v roce 2022, o které se chce Slovensko ucházet spolu s Polskem, napsal dnes portál hnonline.sk. "Bez takového propojení by se hry těžko mohly uskutečnit," vysvětlil předseda dozorčí rady TMR Igor Rattaj. Náklady na sedmikilometrový tunel jsou odhadovány na 100 až 150 milionů eur (až 3,7 miliardy korun).

Z projektu, který by navázal na současnou trasu tatranské elektrické dráhy, ale nejsou nadšeni ekologové. Mimo jiné se jim nelíbí, že by koleje vedoucí z rušného turistického centra Zakopaného ústily do chráněných dolin Tichá a Kôprová. Podle Rattaje by se ale železnice mohla oběma údolím vyhnout. Postoj správy tatranského parku se portálu prozatím nepodařilo zjistit. Při první kandidatuře v 90. letech ale tehdejší vedení parku s tunelem nesouhlasilo. Tehdy však šlo o jinou trasu, která se měla napojit na Starý Smokovec, připomněl hnonline.sk.

První úvahy o novém společném pořadatelství olympiády média zveřejnila před dvěma roky. O uplynulém víkendu podepsaly olympijské výbory obou zemí deklaraci o společné kandidatuře a rozdělily si sportovní disciplíny. Hry by podle odhadů mohly stát 1,15 miliardy eur. Na odevzdání přihlášek zbývá rok, verdikt pak padne v roce 2015. Hlavním kandidátským městem by se měl stát polský Krakov. Za pomlčkou v názvu olympiády by za Krakovem měly následovat Tatry. Olympijské výbory si již také předběžně rozdělily pořádání disciplín. Sjezdy by se konaly v největším slovenském lyžařském středisku Jasná v Nízkých Tatrách, boby a sáňky v Tatranské Lomnici a na biatlon by diváci jeli do Štrbského Plesa.

23. 10. 2012 Leo Express bude jezdit bez záložního vlaku

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-bude-jezdit-bez-zalozniho-vlaku/856339>)

Leo Express, který v prosinci začne jezdit na železnici mezi Prahou a Ostravou, nebude mít v případě poruchy k dispozici žádné náhradní vozidlo. Každou neděli odpoledne bude totiž všech jeho pět vlaků na trati. Pokud se nějaký z nich porouchá, nebo například někoho srazí, zůstanou pravděpodobně cestující v nejbližší stanici. Podle odborníků oslovených ČTK neexistuje nařízení, které by zajištění záložních vozidel nařizovalo. Ostatní provozovatelé ale rezervní vozy mají. "Výrobce a dodavatel, firma Stadler, nám garantuje provozuschopnost," uvedl mluvčí společnosti Petr Kopáček. Řada mimořádných událostí v dopravě ale nemá nic společného s technickým stavem vozidel a jejich případnou poruchou. Vozidlo může vyřadit z provozu například vandal nebo se na trati z nějakého důvodu zastaví doprava. Takovéto události nejsou podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka výjimečným. ČD na stejné trati využívají záložní vozidlo jen za rychlovlaků pendolino dvakrát až třikrát do měsíce. V takovém mimořádném případě dopravce automaticky počítá s finanční náhradou pro cestující, nebo by zajistil náhradní dopravu, uvedl Kopáček. Podrobnosti, kdo přesně by cestující odvezl, ale nevedl. Ponechání záloh dopravce neplánuje ani do budoucna. Naopak uvažuje o možném využití páteho vlaku, který funguje od pondělí do pátku jako záloha a který by od jara mohl začít jezdit ještě na jiné trati. Podle Kopáčka přichází v úvahu zejména trať z Prahy do Chomutova.

Případné nedodržení jízdního řádu na železnici postihnutele není, připustilo ministerstvo dopravy. Na rozdíl od zákona o silniční dopravě, kde podobné postihy zakotvené jsou, nemá Drážní úřad v zákoně o drahách nástroje, jak tuto situaci řešit, doplnil Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva. Je to prý dáno historickými důvody, neboť České dráhy, které v minulosti zajišťovaly velkou většinu tratí, disponovaly vždy dostatkem vozidel k zajištění náhradních vlaků. V novém zákoně, jehož věcný záměr hodlá úřad předložit vládě na jaře 2013, prý už ale podobná klauzule bude. Se záložními vozidly ale počítají i menší dopravci. "My bychom do takového rizika nešli," řekl ČTK Daniel Adamka, manažer rozvoje a železniční dopravy ve společnosti Veolia Transport, která v ČR provozuje železnici v Desné. RegioJet, který jezdí na stejné trase, na kterou hodlá vstoupit i Leo Express, každý den používá šest lokomotiv. Celkem jich má devět, uvedl obchodní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt. Obdobné to je i na Slovensku, kde společnost vozí cestující mezi Bratislavou a Komárnem. Tam si ponechává alespoň jednu záložní soupravu, druhá prochází pravidelnou údržbou a zbylých sedm vozí cestující, dodal.

Leo Express podnikatele Leoše Novotného plánuje zahájit provoz na trati Praha – Ostrava – Bohumín nejpozději 9. prosince, kdy by měl na tuzemské železnici platit nový jízdní řád. Zkušební provoz

s cestujícími by ale chtěl zahájit už v průběhu listopadu. Sází zejména na nová vozidla Flirt švýcarského výrobce Stadler a vysoký standard úrovně služeb. Ceny jízdného společnost představí na přelomu října a listopadu.

23. 10. 2012 Stavba trati na mošnovské letiště čeká už jen na dotaci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/200775-stavba-trati-na-mosnovske-letiste-ceka-uz-jen-na-dotaci/>)

Stavba prvního železničního napojení letiště v Česku čeká už jenom na evropské peníze. Správa železniční dopravní cesty i Moravskoslezský kraj, které trať ze Studénky na mošnovský aeroport postaví, vybraly dodavatele. Státní úsek ze Studénky do Sedlnice zmodernizuje firma Viamont DSP, docela novou trať dále do Mošnova postaví pro kraj Eurovia CS. Stavba může začít na jaře. Napojení na železnici má být trumfem ostravského letiště v konkurenčním boji s dalšími aeroporty – vlaky zatím nejezdí ani k největšímu českému letišti v Praze. Ke spojení letiště s hlavní přerovsko-bohumínskou tratí má posloužit dnešní lokálka ze Studénky do Veřovic, od které u Sedlnice odbočí docela nová kolej. Nový úsek bude tříkilometrový. Kdy jeho stavba začne, záleží především na tom, zda Moravskoslezský kraj dostane evropskou dotaci. Ta by podle mluvčí kraje Šárky Vlčkové měla činit 85 procent zakázky, již získala Eurovia CS s cenou 438 milionů korun. "Výzva je otevřena do ledna. Pokud úřad regionální rady podmínky stavby schválí, mohlo by se na jaře začít stavět," upřesnila mluvčí Vlčková.

K řádnému spojení k letišti je ale nutné zrekonstruovat i již existující úsek ze Studénky. "Současná jednokolejná trať bude elektrizována až k zastávce Sedlnice, kde bude v blízké budoucnosti napojena odbočující kolej na letiště Mošnov," shrnul jádro rekonstrukce ředitel stavby Bedřich Šafařík z Viamontu DSP. SŽDC požaduje kromě elektrizace také zvýšení traťové rychlosti a navýšení kapacity trati. Tomu má pomoci i nová výhybná kolej u Bartošovic. Na trati se očekává intenzivní osobní i nákladní doprava, podle Bedřicha Šafaříka unese podobné zatížení jako koridorové dráhy. Modernizace šestikilometrového úseku železnice ze Studénky k Sedlnici vyjde na 327 milionů korun. Stavba trati k mošnovskému letišti bude pro lokálku z roku 1881 znamenat již druhou velkou rekonstrukci. První proběhla v 50. letech minulého století, rovněž souvisela s letištem. Trať byla mezi Studénkou a Kopřivnicí přeložena, aby uvolnila prostor pro stavbu vzdušného přístavu.

24. 10. 2012 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne jedenácti nočních dálkových vlaků (28. října 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14771/>)

V noci ze soboty 27. na neděli 28. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude 11 přímých nočních vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Výjimkou bude noční vlak EN 444 Slovakia z Košic do Prahy, který na českém území zastavuje pouze pro výstup cestujících a po změně času pojedje s náskokem. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v době změny času žádné nejedou.

Přehled vlaků, kterých se dotkne na českém území změna času (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou):

- EC/Ex 402 Silesia Krakov – Praha: odjede ze stanice Bohumín ve 3:52 hod. středoevropského času (SEČ), v době změny času stojí v Bohumíně
- EC/Ex 403 Silesia Praha – Krakov: odjede ze stanice Bohumín ve 3:07 hod. SEČ, v době změny času stojí v Bohumíně
- R 406 Chopin Vídeň – Varšava: čeká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 2:05 hod. SEČ
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň: čeká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:10 hod. SEČ
- R 440 Excelsior Košice – Cheb: čeká ve stanici Pardubice hl. n. a odjede ve 02:21 hod. SEČ
- R 441 Excelsior Cheb – Košice: čeká ve stanici Česká Třebová a odejde ve 02:03 hod. SEČ
- R 442 Šírava Humenné – Praha: čeká ve stanici Třinec a odjede ve 2:26 hod. SEČ
- R 443 Šírava Praha – Humenné – vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 2:01 hod. SEČ

- EN 444 Slovakia Košice – Praha: vlak nečeká v žádné stanici na změnu času, do stanic Olomouc hl. n., Pardubice hl. n., Kolín a Praha hl. n. přijede s hodinovým náskokem (v úseku mezi Bohumínem a Prahou hl. n. vlak zastavuje pouze pro výstup cestujících)
- EN 445 Slovakia Praha – Košice: čeká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:23 hod. SEČ
- EN 476 Metropol Budapešť – Praha – Berlín: čeká ve stanici Pardubice hl. n. a odjede ve 02:48 hod. SEČ
- EN 477 Metropol Berlín – Praha – Budapešť: čeká ve stanici Brno hl. n. a odjede ve 03:19 hod. SEČ

Všem, kteří se chystají cestovat vlakem v noci ze soboty na neděli, doporučujeme ověřit si aktuální odjezdy nočních vlaků na lince Kontaktního centra Českých drah na telefonu 840 112 113. Tato linka je k dispozici 24 hodin denně ve čtyřech jazycích.

24. 10. 2012 Obří železniční tendry: osm miliard si rozdělí OHL ŽS, Metrostav a Subterra

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obri-zeleznicni-tendry-osm-miliard-si-rozdeli-ohl-zs-metrostav-a-subterra-926171>)

První dvě z pětice obřích železničních staveb schválených v dubnu vládou mají vítěze tendrů. Pro modernizaci železniční trati mezi Tábořem a Sudoměřicemi u Tábora hodnotící komise vybrala nabídku společnosti OHL ŽS a pro rekonstrukci železniční trati mezi pražskými Holešovicemi a Bubenečí doporučila konsorcium firem Metrostav a Subterra. Celkovou hodnotu zakázek, mezi které kromě výše uvedených patří i modernizace kolejiště v Ústí nad Orlicí a v Břeclavi a rekonstrukce nádraží v Olomouci, odhadla SŽDC na 8,4 miliardy korun. Tato suma se ale pravděpodobně sníží.

OHL ŽS totiž za rekonstrukci koridorové trati požaduje 1,437 miliardy korun, což je proti původně předpokládané částce téměř o miliardu méně. I sdružení Metrostavu a Subterra nabídlo v řízení částku nižší, než SŽDC předpokládala. Proti zhruba miliardě korun požadují 738 milionů korun, uvedla SŽDC. Rozhodnutí hodnotící komise u těchto dvou tendrů SŽDC už zaslala všem účastníkům výběrových řízení, uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Pokud se nikdo z nich neodvolá, mohlo by se podle něj přikročit k podpisu příslušných smluv a začít se stavebními pracemi. U zbylých zakázek podle něj hodnotící komise rozhodne o výběru nejvhodnějších nabídek v nejbližší době.

Modernizace tratě mezi Tábořem a Sudoměřicemi je součástí výstavby IV. tranzitního železničního koridoru od hranice s Německem přes Prahu, Tábor a České Budějovice na hranici s Rakouskem. Stavba počítá s rozšířením současné trati na dvoukolejnou a její uzpůsobení pro maximální rychlost do 160 kilometrů v hodině. Zhruba dvanáctikilometrový úsek se podle ministerstva dopravy zkrátí dvěma přeložkami a výstavbou nového tunelu u Sudoměřic v délce 430 metrů. V rámci rekonstrukce pražského spojení mezi Holešovicemi a Bubenečí mají být obnoveny koleje i násypy bezmála čtyřiapůlkilometrové trati. Opraveny budou rovněž obě nádražní budovy a vznikne nová zastávka v Podbabě.

25. 10. 2012 Dráhy hledají autobusového dopravce (Hranice na Moravě – Nový Jičín – Frýdek-Místek)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-hledaji-autobusoveho-dopravce-926197>)

České dráhy (ČD) po několika měsících pilotního provozu vypsaly první tendr na svou jedinou pravidelnou autobusovou linku. Vítěz by měl zajišťovat spojení od 9. prosince, kdy začne platit nový drážní grafikon, na trase z Hranic na Moravě přes Nový Jičín a Příbor do Frýdku-Místku. Dráhy s ním uzavřou smlouvu na čtyři roky, odhadují přitom, že za služby autobusového partnera zaplatí přes 50 milionů korun. „Smlouva s vítězem bude podepsána v případě, že pilotní projekt vyhodnotíme kladně a další pokračování autobusové linky odsouhlasí dozorčí rada společnosti,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Podle informací deníku E15 hodnotí na dráze dosavadní pilotní provoz autobusů s umírněným optimismem, počet cestujících v posledních měsících roste především díky začátku školního roku. Autobusy v závazku Českých drah jezdí na severní Moravě od začátku května, prozatím je provozuje společnost Veolia. Tu dráhy vybraly přímo, neboť jde o podlimitní zakázku. Železniční dopravce přitom uvažuje, že své silniční aktivity ještě rozšíří. „Pracujeme s různými modely spolupráce a zvažujeme

i různé relace, kde by autobusy fungovaly jako prostředek svážení cestujících k našim vlakům. Konkrétní rozhodnutí ale zatím nepadlo," doplnil Joklík.

Dráhy o zavedení autobusů, které by vozily cestující k navazujícím rychlíkům, uvažují už několik let. Především dva roky například v podniku vznikl plán na 25 autobusových linek ČD, které by ale dotovaly kraje. Plán skončil takzvaně u ledu. Obměněný nápad s autobusy dráhy oprášily až s příchodem konkurenčního RegioJetu podnikatele Radima Jančura. Ten žlutými autobusy sváží pasažéry z Ostravska na svůj expres na nádraží v Olomouci.

25. 10. 2012 Na Smíchov dorazil Orient Express, letos naposledy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/na-smichov-dorazil-orient-express-letos-naposledy-926442>)

Téměř načas a bez velkého zájmu veřejnosti dorazil dnes po patnácté hodině na smíchovské nádraží legendární vlak Venice Simplon-Orient-Express. Luxusní souprava přijela z Benátek aniž by se o ní zmínily nádražní cedule nebo rozhlas. Amplion na nádraží pouze suše oznámil uzavření třetího nástupiště z provozních důvodů. To ovšem nijak nevadilo skupině štamgastů u občerstvovacích kiosků, s nimiž se posléze začaly mísit „nablýskaní“ stewardi, kuchaři a cestující v elegantních oblecích. Pasažéry si po krátkém rozkoukání rozebrali zástupci pražských pěťhvězdičkových hotelů. Orient Express si v Praze vybral zanedbané smíchovské nádraží ačkoliv by jeho provozovatelé raději končili na zrekonstruovaném „hlaváku“. Tam se ale vlak se svými 17 vagony nevejde. „Zcela jistě bychom chtěli jezdit na hlavní nádraží, podívejte se, jak to tady vypadá,“ řekla česká zástupkyně vlaku Kateřina Šrubařová. Legendární vlak jezdí do Prahy obvykle dvakrát ročně, letos už je zde ale potřetí.

Poprvé přijel na jaře, podruhé začátkem října. Z Prahy zamíří v sobotu po poledni dál do Paříže a Londýna. V mezidobě bude o vlak postaráno v depu českých drah na Odstavném nádraží jih. Luxusní vlak, který vyjel poprvé před 125 lety, do Prahy jezdí víceméně pravidelně od roku 1994. Jízdenka z Benátek přes Prahu do Londýna vyjde na 2 950 eur, úsek z Prahy do Paříže na 1 850 eur. Příští rok by se souprava měla objevit v českém hlavním městě rovněž třikrát, z toho dvakrát na konci jara a jednou v říjnu. Vlak křížuje Evropu po různých trasách, do Prahy obvykle jezdí z Benátek, k vidění ale bývá také například v Krakově, Drážďanech, Istanbulu, Budapešti nebo Vídni.

26. 10. 2012 Vlak u Rosic vykolejil kvůli nedbalosti SŽDC (Pardubice-Rosice nad Labem, 18. 11. 2011)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/201106-vlak-u-rosic-vykolejil-kvuli-nedbalosti-szdc/>)

Špatný technický stav kolejnice a to, že správce trati vadu včas neodhalil, je podle vyšetřovatelů drážní inspekce příčina nehody vlaku, který loni v listopadu vykolejil na trati mezi Hradcem Králové a Pardubicemi u Rosic nad Labem. Pod vlakem se doslova rozpadla část kolejnice, nehoda se obešla bez zranění. Podle vyšetřovatelů byl na pojízdné části kolejnice defekt, kvůli kterému vznikly trhliny vedoucí až k lomům části kolejnice, jež se následně rozpadla na kusy, píšou v závěrečné zprávě. Vyšetřovatelé potom jako další ze zásadních příčin nehody stanovili to, že provozovatel, tedy Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), při pravidelných kontrolách neodhalil tento defekt a nepřijal odpovídající opatření. Škoda po nehodě dosáhla téměř 700 000 korun.

Osobní vlak vykolejil v noci na 18. listopadu a nehoda trať uzavřela na řadu hodin, cestující museli využívat náhradní autobusovou dopravu. Měnilo se tehdy asi 60 metrů kolejnice. Po obnovení provozu vlaky na stometrovém úseku jezdily v režimu takzvané konsolidační jízdy, což znamená, že tam preventivně dodržovaly sníženou rychlost na 30 kilometrů v hodině. Inspekce v závěrečné zprávě doporučila SŽDC v nejkratším možném termínu, nejpozději do příchodu zimy, vykonat na všech tratích mimořádnou kontrolu výskytu a stavu povrchových vad na hlavách kolejnic se zaměřením na výskyt trhlin a jejich možný rozvoj. Doporučila také zkrátit interval mezi kontrolami.

26. 10. 2012 Z Břeclavi do Znojma o polovinu rychleji, plánuje SŽDC

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/201171-z-breclavi-do-znojma-o-polovinu-rychleji-planuje-szdc/>)

Rozsáhlou modernizací železniční trati Břeclav – Znojmo začala připravovat Správa železniční dopravní cesty. Příprava projektu ještě není dokončena, očekávaným výsledkem by však mělo být

významné zrychlení cestování na této neelektrizované jednokolejce. Traťová rychlost by mohla vzrůst ze stávajících 80 až na 120 km/h, dráha by potom byla lépe využitelná i při cestování ze Znojma do Brna. Současné cestování vlakem ze Znojma do Břeclavi znamená, že cestující stráví v motoráku obvykle hodinu a půl a při cestě dále do Brna ještě nejméně půl hodiny. Naopak přímé autobusy jsou v Brně za hodinu a čtvrt a cesta autem je ještě rychlejší. Po modernizaci znojemsko-břeclavské železnice by se situace mohla změnit, vlaky by potom mohly hrát prim v tomto úseku – kde nejsou kvalitní přímé silnice – i získat více cestujících až do Brna.

Výsledkem rekonstrukce jihomoravské transverzální trati má být kromě zvýšení traťové rychlosti až na 120 kilometrů za hodinu i zrychlení průjezdu stanicemi, kde se rychlost zvýší ze stávajících 40 na 80 kilometrů za hodinu, nádraží se přitom dočkají i dalších úprav. "Ve stanicích a zastávkách se zrekonstruují nástupiště a zvýší se jejich úroveň, aby bylo nastupování snazší. Zlepší se přístup pro lidi se sníženou pohybovou schopností," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Železniční správa chce dráhu z roku 1872 vybavit také novým zabezpečovacím zařízením. Zvýšit se má i zabezpečení železničních přejezdů. Mezi Znojmem a Břeclaví jich je dnes hned dvacet, které jsou chráněny pouze výstražným křížem. Během modernizace trati by měly dostat také výstražná světla nebo závory.

26. 10. 2012 V Bratislavě se srazily vlaky, 21 zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/201176-v-bratislave-se-srazily-vlak-21-zranenych/>)

V Bratislavě se srazily dva osobní vlaky. Po nehodě je jeden člověk v ohrožení života a dvacet dalších je zraněno. Většinu z nich záchranáři hospitalizovali. Jeden vlak narazil zezadu do druhého. Příčiny havárie nejsou zatím známy. Nehoda se stala na vytížené trati, po které jezdí také vlaky z Maďarska do Česka. Ke srážce souprav došlo mezi hlavním nádražím a jednou z lokálních stanic na hlavním tahu z Bratislavy na sever a jih země. Jeden z vlaků zezadu narazil do druhé soupravy. Vážná zranění utrpěl strojvůdce jednoho z nich, který zůstal zaklíněný v kabině. Hasiči ho vysvobodili až po několika hodinách. Nehoda ochromila provoz vlaků ve slovenské metropoli. Rychlíky až do opětovného zprovoznění kolejí pojedou oklikou přes jednu z bratislavských stanic, což způsobí jejich zpoždění nejméně o 100 minut. Osobní vlaky v Bratislavě se dopravce rozhodl nahradit autobusy.



27. 10. 2012 Leo Express nabídne cestujícím lacinější pronájem automobilu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-nabidne-cestujicim-lacinejsi-pronajem-automobilu/858200>)

Železniční dopravce Leo Express, který nejspíše v prosinci plánuje zahájit provoz na trati mezi Prahou a Ostravskem, vsadil na kombinaci vlaku a dopravy automobilem. Cestujícím bude nabízet možnost výhodnějšího pronájmu vozidla, které mu přistaví na nádraží v Praze nebo v Ostravě, dohodl se na tom s autopůjčovnou Sixt. Půjčit auto si budou moci cestující při objednání jízdenky na internetu nebo během jízdy u stevarda, uvedl majitel Leo Expressu Leoš Novotný. Odvoz z železniční stanice je podle dopravce požadavek, který vyplývá z průzkumů mezi cestujícími. Stejný požadavek už v minulosti zaregistroval konkurenční RegioJet ostravského podnikatele Radima Jančury, který cestujícím nabízí zvýhodněné parkování v Ostravě. Cenově zvýhodněná má být podle mluvčího Petra Kopáčka i nabídka Leo Expressu. Rozdíl proti běžným ceníkům autopůjčovny by měl být v rozmezí deset až 30 procent v závislosti na dostupnosti požadovaného vozidla a čase, kdy si vůz rezervují.

Kromě výše uvedené autopůjčovny připravuje společnost smlouvy s dalšími půjčovny a taxislužbami. Leo Express plánuje zahájit provoz na trati Praha – Ostrava – Bohumín nejspíše 9. prosince, kdy by měl na tuzemské železnici platit nový jízdní řád. Zkušební provoz s cestujícími by ale chtěl zahájit už v průběhu listopadu. Sází zejména na nová vozidla Flirt švýcarského výrobce Stadler a vysoký standard úrovně služeb. Ceny jízdného společnost představí na přelomu října a listopadu. Sixt byla založena v Německu před 100 lety, nyní má po celém světě 3 500 poboček. V Česku je největší autopůjčovnou; věnuje se krátkodobým i dlouhodobým pronájmům vozidel, operativnímu leasingu a pronájmu limuzín. Obhospodařuje zde 4 000 vozidel v operativním leasingu. Společnost SPEED LEASE a.s., která půjčovny Sixt v ČR provozuje, hospodařila v roce 2011 se ziskem před zdaněním 31 milionů korun.

27. 10. 2012 Polámané stromy zastavily vlaky na lokálkách i na železničním koridoru

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/snih-a-vitr-problemy-na-zeleznici-dqx-/krimi.aspx?c=A121027_142957_krimi_jan)

Počasi působí problémy nejen na silnicích, ale i na železnici. Pod tíhou sněhu a námrazy se lámou větve i celé stromy, zastavily bezmála deset tratí. Odpoledne narazil rychlík do stromu na hlavním koridoru mezi Prahou a Ústím na Labem. Strhl trolej a místem se hodiny nedalo projet. Tak jak od severozápadu houstlo sněžení, postupovaly i problémy na železnici. Kvůli překážce na trati, což dnes znamená ulámané větve nebo celé zlomené stromy, se zastavily úseky z Chebu do Německa, Blatno u Jesenice – Lubenec, Domoušice – Mutějovice, Chomutov – Most a Rumburk – Šluknov. Na dvou úsecích dokonce do kmene na kolejích najel vlak – v úseku Zbraslavice – Zruč nad Sázavou a Mostek – Horka u Staré Paky. "Obě nehody jsou bez zranění a bez vykolejení vlaku," informoval iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Tomáš Drvota. Místo vlaků České dráhy zajistily náhradní autobusovou dopravu.

Krátce před 14. hodinou se zastavil i koridor z Prahy na Ústí nad Labem a do Německa. U Nelahozevsí najel do stromu rychlík 615 do Prahy. "Vlak zastavil, ale žádný náraz jsme necítili. Průvodčí nám řekla, co se stalo, a že to bude trvat dlouho. Souprava zůstala bez proudu, nesmíme větrat, nefunguje totiž ani topení," hlásil z vlaku reportér MF DNES. "Došlo tam ke stržení trakčního vedení nad oběma kolejemi, oprava může trvat hodiny," upřesnil Drvota. Po 15. hodině přijel pracovní vlak s technikou a hasiči se pustili do řezání dřeva a spravování drátů. Cestující zůstali až do půl páté ve vlaku, který zůstal stát mezi skálou a řekou. Poté se vydali po kolejích do nedaleké Nelahozevsí, kam pro ně přijely autobusy. České dráhy mezitím začaly posílat další vlaky po trati na opačném břehu Labe, nabraly tak desítky minut dlouhá zpoždění. Jeden z odpoledních spojů EC ještě vyjel na koridor, přestože už byl zablokovaný. Z Prackovic se musel vrátit do Ústí a vydat se po objížďce. Osobní vlaky na trati byly nahrazeny autobusy. V půl šesté se podařilo zprůjezdit jednu z kolejí, jako první se sem vrátí mezinárodní vlaky, sdělila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Kvůli sněhové kalamitě se zcela zastavila horská trať z Chomutova do Vejprt, která vede po hřebenu Krušných hor. Zde ale nebudou následky nijak vážné: dnes tudy mělo projet už jen po jednom vlaku v každém směru, zítra dva páry vlaků. Stromy ztěžklé první sněhovou nadílkou se lámaly i podél trati mezi Prahou-Radotínem a Smíchovským nádražím. I tady se jezdilo po jedné koleji. Cestování se výrazně protáhlo i mezi Olomoucí a Bruntálem. Kvůli opravě domašovských tunelů tudy už před kalamitou jezdily náhradní autobusy. A těch se na silnicích dotkly problémy způsobené počasím a nehodami jiných řidičů.

29. 10. 2012 Nové vlaky nabídla jen Škoda, je tak na cestě k další miliardové zakázce (Jihomoravský kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-a-tendr-na-nizkopodlazni-jednotky-f0m-/ekonomika.aspx?c=A121028_204819_ekonomika_ert)

Škoda Transportation má šanci získat miliardovou zakázku od Českých drah. V tendru na sedm nízkopodlažních jednotek pro Jihomoravský kraj totiž zůstala jen plzeňská vagonka s jednotkami RegioPanter. Opakuje se tak situace z předchozích soutěží. Jeden z tenderů už zkoumá antimonopolní úřad. Na rozdíl od předchozích dvou zakázek, kde byla Škodovka jediným zájemcem, se teď do vícekolové soutěže hlásily na začátku čtyři firmy. "Nakonec přišla jediná nabídka," uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá pak potvrdila, že jde o jejich nabídku. Škoda dosud získala většinu zakázek od drah v soutěžích, kde byla jediným uchazečem.

V předchozích dvou soutěžích, jejichž vítězem se staly soupravy RegioPanter, dokázala pouze Škodovka vyhovět předepsané šířce dveří, která činí 150 cm a je tak větší než třeba v pražském metru či u jiných vlaků Českých drah. Pro nový tendr už dráhy tak široké dveře nepožadovaly. Nepřekonatelnou překážkou se však pro další uchazeče staly dodací termíny, které může splnit pouze firma, jež už má k dispozici odpovídající jednotku, která byla v Česku objednána už před rokem 2011. Tím pádem nemusí být schvalována podle platných předpisů. Takový vlak je v Česku prakticky jediný – RegioPanter od Škody Transportation. Plzeňská firma přitom s panterem vyhrála dřívější tendr ve chvíli, kdy byla připravovaná jednotka pouze na papíře. Elektrickou jednotku si sice objednal ještě v roce 2010 Leo Express u Stadleru, jejich vlak je ovšem na jinou napájecí soustavu než požadovaný RegioPanter. Stadler ještě před uzávěrkou podání nabídek neúspěšně zkušel u drah vyjednat posun termínu dodání, protože v Česku dosud nemá schválení pro vícesystémové napájení. Neúspěšně.

Škoda na termínech dodání nic špatného nevidí

"Za striktně požadovaných patnáct měsíců není prakticky možné uskutečnit dodávku vozidel včetně ukončení celého kompletního schvalovacího procesu podle v Česku platných předpisů," hodnotí zadávací podmínky obchodní ředitel Stadleru pro střední Evropu Rudolf Kvetan. Výrobce zatím nechce říct, zda kvůli tomu podá námítky u drah, nebo se obrátí na antimonopolní úřad. O tendr měl zájem ještě španělský výrobce CAF a polská Pesa, ta byla však vyloučena.

Škoda Transportation na termínech nic problematického nevidí. "Termíny dodávek, které jsou v tomto konkrétním tendru zadány, jsou dnes ve světě naprosto obvyklé," říká mluvčí Černá. Jako příklad dává tendr na tramvaje pro turecké město Konya, který počítá s dodávkou prvního vozu už po šesti měsících. "Obecným trendem posledních let v Evropě je stanovovat velmi tvrdé obchodní podmínky a je velký tlak na co nejkratší dodací lhůty," dodala Černá.

Dráhy prý byly znevýhodněny

Podle nového zákona o veřejných zakázkách by měly České dráhy zrušit tendr, pokud se přihlásí pouze jediný zájemce. Tak to dráhy už udělaly v případě soutěže na soupravy pro rychlíky mezi Ostravou a Olomoucí, kdy nabídku podala jen polská Pesa. Dráhy upozorňují, že tak byly znevýhodněny proti soukromým dopravcům ucházejícím se o tuto trať, na které se toto ustanovení zákona nevztahuje. Soutěž na vlaky pro jižní Moravu ovšem dráhy vypsaly ještě podle starého zákona – několik dnů před skončením jeho platnosti – takže nic rušit nemusí. "O dalším postupu bude rozhodnuto v příštích dnech," dodal Štáhlavský. První soupravy RegioPanter už na kolejích jezdí, dráhy je daly do provozu minulý měsíc. Pokud Škoda Transportation zakázku vyhraje, celkem už bude v Česku jezdit 26 jednotek RegioPanter.

29. 10. 2012 NKÚ: SŽDC zbytečně utrácela za pronájem a nákup aut, právní služby

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nku-szdc-zbytecne-utracela-za-pronajem-a-nakup-aut-pravni-sluzby/858832>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) podle Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ) v uplynulých letech zbytečně utrácela za pronájem a nákup aut, právní služby či ostrahu některých objektů. Vyplývá to z dnešní tiskové zprávy NKÚ. Kontrola například zjistila, že stát prostřednictvím SŽDC zaplatil téměř 12 miliard korun za odkup majetku Českých drah, tento majetek ale dráhy získaly o pět let dříve bezplatně. SŽDC ale popírá, že by se chovala neehospodárně. Auta prý nakupovala laciněji, než stanovil znalecký posudek, a o vyplacení 12 miliard za převod majetku rozhodla vláda.

SŽDC podle NKÚ špatně hospodařila při pronájmu a nákupech aut. NKÚ spočítal, že průměrné roční náklady na opravu a udržování jednoho automobilu byly v letech 2009 až 2011 u ředitelství SŽDC téměř 80.000 korun, což je o 241 procent víc než u jiných kontrolovaných složek této státní organizace. "Ředitelství si také některé vozy pronajímalo - v letech 2009 až 2011 za to zaplatilo tři miliony korun. I u těchto pronájmů kontroloři narazili na zbytečné utrácení. Nájemné se například odvíjelo od počtu dnů. SŽDC tak zaplatila za 436 dnů pronájmu jednoho auta 830.000 korun, přestože vůz skutečně jezdil jen 146 dnů," uvádí zpráva. Nejvyšší kontrolní úřad v této studii srovnává nesrovnatelné, reagoval na závěry NKÚ Tomáš Drvota z tiskového oddělení SŽDC. Na ředitelství se prý používají jiná vozidla, především Octavie a Superby pro manažery organizace. Proti Fabiím, které se používají na ostatních organizačních jednotkách, se kterými NKÚ srovnává, mají podstatně náročnější a dražší údržbu.

Pochybný je podle NKÚ i následný odkup pronajímaných vozů. Ředitelství SŽDC totiž čtyři pronajímané vozy v březnu 2010 odkoupilo za 2,3 milionu korun. Za jejich předchozí pronájem přitom už zaplatilo 1,9 milionu. "Výhodnost tohoto kroku je pochybná. Například jeden z těchto vozů byl z roku 2008 a měl najeto 113.000 kilometrů. Ředitelství za jeho předchozí pronájem zaplatilo 786.000 korun, odkoupilo ho pak za 595.000. Ceníková cena tohoto auta přitom byla 905.000 korun," zjistila kontrola. Správa železnic se ale podle Drvoty domnívá, že částka za odkup vozidel byla adekvátní, protože SŽDC si před odkupem nechalo na cenu vypracovat znalecký posudek. Proč součet ceny nájmu a následného odkupu překročil ceníkovou cenu vozidla, mluvčí SŽDC vysvětlil tím, že uvedená vozidla měla nadstandardní výbavu a výbavu pro zimní období.

Nehospodárně se ředitelství SŽDC podle NKÚ chovalo i při uzavírání smluv na poskytování právních služeb. Na základě rámcové smlouvy jich v letech 2009 až 2011 podepsalo 26. Jedenáct z nich prý přitom ředitelství uzavřelo bez řádného odůvodnění s uchazečem, který nabídl nejvyšší cenu 4 800 Kč na hodinu. NKÚ ale zároveň konstatoval, že náklady SŽDC od roku 2010 na rozdíl od předchozích let klesaly a v prověřovaných činnostech nebyly zjištěny nedostatky, které by významným způsobem ovlivňovaly hospodaření SŽDC. Nehospodárně, neúčelně nebo neefektivně vynakládání finančních

prostředků bylo zjištěno právě v případech nákladů na provoz osobních automobilů, na právní služby a na ostrahu od roku 1991 nedokončeného areálu. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty se mimo jiné stará o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor výstavby tratí. V loňském roce pracovala s rozpočtem přes 35 miliard korun.

29. 10. 2012 Soud zamítl návrh RegioJetu ve sporu s Českými drahami

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/soud-zamitl-navrh-regiojetu-ve-sporu-s-ceskymi-drahami/858865>)

Krajský soud v Brně zamítl návrh železniční dopravní společnosti RegioJet na vydání předběžného opatření ve správním řízení, které vede od ledna Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) s Českými drahami (ČD). ÚOHS podezřívá ČD ze zneužití dominantního postavení na trase Praha – Ostrava. Úřad zatím nerozhodl. RegioJet podle svého mluvčího Aleše Ondruje chtěl, aby soud úřadu stanovil termín, do kdy má rozhodnout. Podle něj má soud na stole ještě další žalobu na nečinnost ÚOHS, o které dosud nerozhodl.

Antimonopolní úřad začal cenovou politiku ČD zkoumat od podzimu 2011, v lednu 2012 zahájil řízení. RegioJet v žalobě uvedl, že ÚOHS zatím nedospěl k žádnému návrhu ani nevydal předběžné opatření. Podle firmy prý "neplní úlohu, která mu byla svěřena zákonem, to znamená efektivně zajistit a ochránit férové soutěžní prostředí". Firma uvedla, že v důsledku nečinnosti ÚOHS se prohlubuje "ztráta" RegioJetu způsobená chováním ČD ve výši asi deseti milionů měsíčně. Podle Ondruje nejde o ztrátu, ale "o výši škody, tedy únik na tržbách", které firma v důsledku jednání ČD nemůže realizovat. Soud firmě nevyhověl. Uvedl mimo jiné, že "žalobce (RegioJet) neprokázal, respektive ani nemohl prokázat dostatečně intenzivní potřebu zatímne upravit poměry hrozící vážnou újmu".

RegioJet začal na trati z Prahy do Ostravy jezdit loni v září. České dráhy tři dny po zahájení provozu RegioJetu koncem téhož měsíce nabídky 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. Letos v lednu zahájil i správní řízení. Zabývá se možným uplatňováním podnákladových cen. České dráhy dlouhodobě tvrdí, že se porušení pravidel hospodářské soutěže nedopouštějí.

29. 10. 2012 CZ Loko dodá do Běloruska 20 lokomotiv za půl miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cz-loko-doda-do-beloruska-20-lokomotiv-za-pul-miliardy-927318>)

Společnost CZ Loko dodá do Běloruska 20 dvounápravových asynchronních lokomotiv řady 719/TMЭ3. První stroj bude běloruským železničím předán už v závěru listopadu. Další pak postupně do roku 2014. Hodnota kontraktu dosahuje téměř 500 milionů korun. „V době, kdy železniční průmysl v Česku i v eurozóně stagnuje, jde o velký úspěch. Těší mě o to víc, že jde o lokomotivu, jejíž vývoj částečně financoval v rámci projektu Výzkum a vývoj modulových dvounápravových dieselelektrických lokomotiv i český stát. Takže tyto prostředky byly opravdu smysluplně vynaloženy. Navíc nám tento projekt pomohl k vývoji nové čtyřnápravové dieselelektrické asynchronní lokomotivy řady 744, kterou jsme letos už představili na několika železničních veletrzích,“ říká Josef Bárta, generální ředitel a předseda představenstva CZ Loko.



Komponenty pro nové lokomotivy 719/TMЭ3 se budou vyrábět v závodech CZ Loko a montovat a oživovat v Bělorusku. „Je to způsob jak zapojit místní průmysl do zakázek. Stejně postupujeme v Litvě, Lotyšsku nebo Ruské federaci. Zjednodušeně řečeno, nevyvážíme tím jen „železo“, ale zároveň i své know-how. To je pro Česko velmi důležité,“ dodává Josef Bárta. Provozní náklady, především spotřeba nafty a náklady na údržbu, stejně jako jízdní vlastnosti a ekologie jsou proti starším, stále používaným lokomotivám, výrazně lepší.

Nová lokomotiva řady 719/TMЭ3 je určena pro lehkou a středně těžkou posunovací službu, může být ale použita i pro lehké traťové výkony. Pojezd tvoří dvě vypružená dvojkolí. Každému dvojkolí přísluší asynchronní trakční motor. Stroj je vybaven elektrodynamickou brzdou. Zdrojem energie je motorgenerátor tvořený spalovacím motorem Caterpillar.

30. 10. 2012 Žaluda usiluje o smazání hranice mezi Českými drahami a cargem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zaluda-usiluje-o-smazani-hranice-mezi-ceskymi-drahami-a-cargem-927420>)

Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda se po nedávném personálním ovládnutí dceřiné firmy ČD Cargo naplno pustil do zhmotňování svého holdingového snu. Jeho součástí je maximální propojení obou firem, které poslední čtyři roky fungují striktně odděleně. „Společné využívání lokomotiv, dep či zaměstnanců, ať už správkáren nebo posunovačů a podobně, lze udělat ještě do konce roku,“ řekl Žaluda železničním odborářům na nedávném setkání v Krkonoších. Upozornil tak, že obě firmy často vykonávají tytéž činnosti, aniž by si zásadně pomáhaly. Podle Žaludy je třeba sundat dres ČD Cargo, všichni zaměstnanci skupiny by prý měli kopat za značku ČD.

První oficiální krok k „malému holdingu“ ale nastane až v lednu, kdy ve skupině vznikne centrum sdílených služeb. Pro obě firmy se tím sjednotí třeba IT služby, risk management, centrální nákup či strategie. Ekonom Karel Potměšil ze společnosti Cyrrus to považuje za logický krok. „Většina velkých holdingů to takto dělá. Není důvod, proč společné administrativní činnosti nesdílet, může to mít úsporný efekt,“ řekl. „Intenzivně se jedná i o posílení spolupráce mezi ČD a ČD Cargo v oblasti provozní údržby železničních kolejových vozidel s cílem dosáhnout snížení nákladů při vyšší kvalitě údržby,“ doplnil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Společná údržba se bude týkat především vozidel, která mají ve svém parku obě firmy, například elektrických lokomotiv Škoda.

Po centralizaci některých činností příští rok přijde na řadu druhá etapa budování drážního holdingu. Během ní se z ČD vyčlení další dceřiné firmy, například pro osobní dopravu, správu nádraží či servis. Z matky se tak stane pouze zastřešující struktura, která bude pro dcery dělat například mzdovou agendu. „Dcery se pak soustředí jen na svoji hlavní činnost. Také plánování investic a celkové strategie na otevřeném trhu bude dávat větší smysl, když všechny firmy holdingu potáhnou za jeden provaz. Stejný model funguje v Rakousku, Německu nebo v Itálii,“ uvedl Žaluda. Podle Potměšila by ČD mohly zajít ještě dál a do nové dcery vyčlenit všechna vozidla. Ta by si pak osobní a nákladní doprava pronajímala. Takový model funguje například v Rakousku.

Na železnici se čas od času vynořují i úvahy o vytvoření „velkého holdingu“. Ten by vznikl, pokud by se do skupiny včlenila i státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jež se stará o drážní infrastrukturu. „Přineslo by to úspory nákladů i smysluplné plánování investic do železniční infrastruktury,“ uvedl nedávno Žaluda. O takové změně by ale musela rozhodnout vláda.

30. 10. 2012 Leo Express vyjede 7. listopadu. Zatím dvakrát denně

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-vyjede-7-listopadu-dje-eko-doprava.aspx?c=A121030_084248_eko-doprava_fih)

Společnost Leo Express začne od 7. listopadu jezdit v pravidelném provozu mezi Prahou a Bohumínem. Firma už začala nabízet termín startu prvních jízd ve své inzerci. Zahájení provozu potvrdil i mluvčí Petr Kopáček. „Start je podmíněn povolením Drážního úřadu,“ dodal Kopáček. Firma chce ještě tento týden zveřejnit i ceny, za které bude jezdit. Zatím nepůjde o plný provoz: firma bude každým směrem jezdit dvakrát denně. Na plný jízdní řád přejde nový dopravce od 9. prosince. Vlaky budou zatím vyjíždět ve 4:56 a 13:02 z Prahy, z Bohumína v 9:03 a 17:05. Leo Express tak bude zajišťovat provoz zatím jedinou z pěti souprav, které na trasu nasadí. Od prosince začne jezdit každým směrem devětkrát denně. V ostrém provozu v prosinci bude dopravce s černožlatými vlaky jezdit mezi Prahou a Bohumínem každé dvě hodiny. První vlak vyjede každý den mezi čtvrtou a pátou hodinou a poslední mezi šestou a půl devátou večerní.

30. 10. 2012 SŽDC dostala od antimonopolního úřadu pokutu 900 tisíc korun (Lysá nad Labem – Praha-Vysočany)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-dostala-od-antimonopolniho-uradu-pokutu-900-tisic-korun/859374>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dostala od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) pokutu 900 tisíc korun. Chybovala v zakázce o objemu 237 milionů korun na modernizaci tratě mezi Lysou nad Labem a Prahou-Vysočany. ČTK to řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Rozhodnutí zatím nenabýlo právní moci. SŽDC chybovala tím, že z tendru neoprávněně vyloučila společnost Skanska, jejíž nabídka byla o více než čtvrtinu nižší, než nakonec realizovaná cena. Podle SŽDC byla u některých objektů stavby nabídka Skansky mimořádně nízká. Po firmě chtěla zdůvodnění cen.

Zadavatel konkrétně požádal o rozepsání agregovaných položek v nabídce podle podrobných technických specifikací a o ověření cen dodávek u jednotlivých dodavatelů. Společnost Skanska požadované vysvětlení předložila, byla však přesto zadavatelem vyloučena se zdůvodněním, že jednotlivé ceny nebyly podloženy patřičnými podklady. Podle ÚOHS byl tento postup nezákonný. "Skanska požadavky zadavatele na vysvětlení mimořádně nízké nabídkové ceny splnila, neboť položky rozepsala a uvedla jednotkové ceny dodávek a montáže i ceny od dodavatelů. Zadavatel nemohl uchazeči vytýkat absenci dalších dokumentů zdůvodňujících mimořádně nízkou nabídkovou cenu, když žádné další podklady ve své žádosti nepožadoval," uvedl Rafaj.

30. 10. 2012 Dálkové ovládání zabezpečení na trati Česká Třebová – Přerov dokončeno

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

Slavnostně ukončen byl dnes projekt „DOZ Česká Třebová – Přerov“, který zajišťuje systém dálkového řízení dopravy a ovládání technologických zařízení v traťovém úseku Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo), včetně vazeb na stávající zabezpečovací a informační systémy. Vlastní řídicí dispečerské centrum pro tento úsek je umístěno do nové budovy Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zhotovitelem AŽD Praha.

Stavba navázala na modernizaci a optimalizaci spojovacího ramene I. a II. tranzitního železničního koridoru v úseku Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo). V rámci těchto staveb bylo vybudováno mj. také moderní zabezpečovací, sdělovací a napájecí zařízení, které umožnilo úsekové řízení, a tvoří základ pro dispečerské řízení.

Do jednoho z vybudovaných sálů CDP v Přerově byla umístěna nová pracoviště, která tvoří sestavy pracovních stanic uspořádaných ve třech řadách za sebou. Jednotlivé stupně jsou pro přehlednost vzájemně vyvýšeny. V sále vznikla tři pracoviště úsekových dispečerů. Doplněna byla také i přenosová technologie k rozšíření o dispečerské řízení trati Přerov – Česká Třebová.

V jednotlivých stanicích na trati došlo k úpravám softwaru zabezpečovacích a sdělovacích systémů. Železniční stanice jsou nyní vybaveny kamerovými systémy pro sledování vybraných částí staničních obvodů a ve stanicích je pro potřebu dispečerského řízení upravena část sdělovacího zařízení. Železniční přejezdy na silnicích I. až III. třídy jsou vybaveny kamerami začleněnými do kamerového systému s tím, že dispečer CDP může kontrolovat situaci na zmíněných přejezdech. Částečně byly doplněny i elektrické ohřevy výhybek.

Finanční prostředky z národních zdrojů poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Rozhodující část je zajišťována spolufinancováním z prostředků Evropské unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU činí až 84,9 % ze způsobilých nákladů.

Vybraná data

| | |
|------------------------|---|
| Název stavby | „DOZ Česká Třebová – Přerov“ |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| Generální projektant | SUDOP Praha a.s. |
| Zhotovitel | AŽD Praha, s.r.o. |
| Délka koleje DOZ | 109,025 km |
| Traťová rychlost | 160 km/h |
| Začátek stavby | Česká Třebová v km 0,206 |
| Konec stavby | Přerov v km 183,179 (CDP Přerov) |
| Počet ovládaných ŽST | 12 |
| Termín zahájení | listopad 2011 |
| Termín dokončení | srpen 2012 |
| Celkové náklady stavby | 140 000 000 Kč |

30. 10. 2012 D1 express jezdí poloprázdný, dráhy mu uberou jeden vagon

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/d1-express-jezdi-poloprazdny-din-eko-doprava.aspx?c=A121030_132811_eko-doprava_neh)

České dráhy zmenší kapacitu svých před necelých měsícem zavedených D1 expressů. Ze soupravy zmizí od 1. listopadu jeden vůz první třídy, namísto pěti vagonů dráhy nasadí jen čtyři vozy. "Větší zájem je o druhou třídu," vysvětlil změnu mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Souprava má tři vozy druhé třídy, od listopadu bude první třída ve voze s bistro. D1 express dosud stále nejezdí využitý podle představ drah, kapacita je u většiny spojů naplněna hluboko pod padesát procent. To však z expresu na tuto chvíli současně dělá jeden z nejpohodlnějších vlaků na této trase. Dráhy na D1 express nasadily modernizované klimatizované vozy se zásuvkami, navíc jsou to zatím jediné klasické soupravy Českých drah, kde mohou lidé během jízdy bez problémů využívat připojení k internetu. Podle Šťáhlavského je však ještě brzy na to hodnotit vytiženost spojů. Dráhy spustily D1 express na začátku října, větší využití čekají hlavně poté, co začne oprava dálnice D1. Vlak mezi Prahou a Brnem nestaví, přesto kvůli omezené kapacitě na trati zatím jede déle než například spoje EuroCity se zastávkou v Pardubicích. Od prosince bude na trase nejrychlejší. Navíc často je v cílové stanici až o deset minut dříve, než uvádí jízdní řád.

30. 10. 2012 Most budějovicko-linecké "koňky" je zase vidět

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/201538-most-budejovicko-linecke-konky-je-zase-videt/>)

Pilíř mostu, který vznikl před 180 lety pro koněspřežnou železniční trať Budějovice – Linec, je novou příhraniční turistickou atrakcí. Turisté si konstrukci nedaleko Rybníka u Dolního Dvořiště mohou prohlédnout a také se po památce projít. Zpřístupněný most byl jedním ze dvou nejvyšších v českém úseku koněspřežky. Most, který překonává až v desetimetrové výšce údolí nedaleko hranic s Rakouskem, zrekonstruovaly Lesy ČR, kterým dnes patří. Oprava národní kulturní památky, která byla značně poničena v polovině minulého století kvůli stavbě cesty, začala předloni. Stavaři se soustředili na zachovalou polovinu mostu, druhou se rozhodli neobnovovat. Přesto je výsledek výrazný. "Most byl zarostlý, skrytý před zraky kolemjdoucích, prakticky vůbec nebyl vidět. V roce 2010 jsme odstranili dřeviny na mostě i náspu, potom se provedl historický průzkum, na jeho základě byl vyhotoven projekt a následně ve výběrovém řízení byla vybrána firma, která zrealizovala rekonstrukci pod dohledem památkového ústavu," popsal lesní správce Martin Honetschläfer.



Lesy ČR nechaly dozdít opěrnou zeď mostního pilíře, vyspárovat ji a zakonzervovat. Na vrcholu byla vybudována vyhlídka. Oprava starého železničního mostu stála podle mluvčího Lesů ČR Zbyňka Boublíka zhruba 1,5 milionu korun. Nedaleko mostu vede naučná stezka věnovaná historii koněspřežné železnice – první dráhy v kontinentální Evropě. Zpřístupněný most je jejím novým vrcholem. Ačkoli se podobných staveb dochovalo více, jsou většinou špatně přístupné. K mostu u Dolního Dvořiště naopak vede lesní cesta.

Koněspřežná železnice z Českých Budějovic do Lince byla v plném provozu mezi lety 1832 a 1868, první vlak tažený koňmi ovšem po nejstarším úseku jel již v roce 1828. Od 70. let minulého století jsou všechny dochované stavby související s "koňkou" národními kulturními památkami. Věnováno jí je i několik muzeí, to nejzajímavější – s replikou původního vozu jezdící po obnoveném úseku trati – leží u hranic v rakouském Kerschbaumu.

31. 10. 2012 Soukromý dopravce chce do jižních Čech, kraj ho možná pustí (Arriva vlaky)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/201702-soukromy-dopravce-chce-do-jiznich-cech-kraj-ho-mozna-pusti/>)

Po dvou letech se opět v Českých Budějovicích objevil soukromý motorák. Dvoudílná jednotka společnosti Arriva přijela jako mimořádný rychlík z Prahy, aby se Jihočechům představila jako alternativa k vlakům Českých drah. Vlak potom pokračoval do Českého Krumlova – právě tam by společnost chtěla jezdit a nahradit dráhy, které dnes mají smlouvu s Jihočeským krajem na zajištění regionální dopravy. Motorová souprava firmy Arriva vlaky bude v příštím roce vozit cestující na regionální lince z Kralup nad Vltavou přes Prahu do Benešova, výhledově ale společnost zajímají také lokálky – nedávno nabídla své služby Ústeckému kraji na trati do Moldavy, nyní zamířila také

do jižních Čech. Vedení kraje nevyloučilo, že se o trati, na které má Arriva záslusk, skutečně bude soutěžit. "V rámci desetileté smlouvy, kterou máme uzavřenou s Českými drahami, může kraj vysoutěžit až 25 procent tratí. To se opravdu děje," řekl jihočeský hejtman Jiří Zimola.

Arriva, která patří Německým drahám, by ráda jezdila na šumavských lokálkách již od roku 2014. "Půjdeme do jednání takového, abychom mohli včas, v klidu a naprosto precizně připravit nějaký dopravní program," řekl ředitel společnosti Arriva vlaky Jaroslav Richter. České dráhy budou mít obtížnou pozici. Pro Jihočeský kraj sice pořídily nové vlaky, ty jsou ale elektrické, a bude-li se soutěžit o šumavské lokálky, v tendru je nevyužijí. S parkem dieselových vozidel jsou na tom ČD v jižních Čechách hůře. "Na šumavských tratích jsou nasazovány takzvané humanizované jednotky. Jsou to motorové jednotky, které už mají stahovací okna," řekl krajský ředitel drah Jiří Kafka. Jednotka Arrivy naproti tomu disponuje klimatizací, jde o typ vyráběný v 80. a 90. letech pro Německé dráhy jako řada 628. "My jsme na tom provedli určité modernizační práce," dodal Jaroslav Richter. Arriva zatím na české železnici s vlastními vlaky nejezdí – s výjimkou prezentačních jízd – brzy by o sobě ale měla dát vědět. Kromě pražské příměstské linky Kralupy – Benešov usiluje také o smlouvu na rychlíky Ostrava – Olomouc. Do soutěže ministerstva dopravy se ale kromě ní přihlásil také Regiojet.
