

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2010

OBSAH

03. 08. 2010	BOMBARDIER ASI NESTIHNE DODAT DALŠÍ VLAKY PRO DB (TALENT 2)	3
03. 08. 2010	REGIONOVA NARAZILA DO STROMU A VYKOLEJILA (MILOSTÍN).....	3
03. 08. 2010	PŘEJEZDY V OLOMOUCI NEFUNGOVALY, ZLODĚJ NAŘÍZL KABEL	3
04. 08. 2010	ČÍNA PŘIPRAVUJE RYCHLODRÁHU DO EVROPY, CESTA POTRVÁ TŘI DNY....	3
04. 08. 2010	SPOR O NEDOPLATEK ZA ELEKTRINU: PODLE ČD CARGO JE CENA PŘEMRŠTĚNÁ.....	4
05. 08. 2010	NA NÁDRAŽÍCH MŮŽE BÝT VÍC AUTOMATŮ, ODBORY JSOU PROTI.....	4
05. 08. 2010	REGIOJET SVEZL 200 TISÍC CESTUJÍCÍCH, POTOM VRÁTIL VLAKY	5
06. 08. 2010	LIDÉ NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ MOKNOU. NA OPRAVU STŘECHY NENÍ	5
06. 08. 2010	JANČURA VYBERE DODAVATELE VLAKŮ POZDĚJI. PŮVODNÍ TERMÍN FIRMY NESTÍHALY	6
06. 08. 2010	VLAKY MEZI KARLOVARSKÝMI NÁDRAŽÍMI BUDOU JEZDIT I PŘÍŠTÍ ROK.....	7
07. 08. 2010	ZÁPLAVY ZASTAVILY ŘADU VLAKŮ, STOJÍ I TRÁŤ Z DĚČÍNA DO NĚMECKA...	7
08. 08. 2010	NA LIBERECKU NEJEZDÍ VLAKY NA PĚTI TRATÍCH, NA DĚČÍNSKU NA DVOU. 8	
09. 08. 2010	POD ČESKÝM STŘEDOHOŘÍM SE PROPOJÍ CYKLOVLAKY DO JEDNÉ SÍTĚ.....	8
09. 08. 2010	BÁRTA ZASTAVIL VŠECHNY STAVBY NA ŽELEZNICI	9
11. 08. 2010	SŽDC NECHCE V ÚSTÍ NAD ORLICÍ STAVĚT NOVOU BUDOVU	9
11. 08. 2010	DEUTSCHE BAHN SMÍ PŘEVZÍT ARRIVU. VZNIKNE NEJVĚTŠÍ EVROPSKÝ PŘEPRAVCE	9
12. 08. 2010	VLAKY JEZDÍ PŘES ROZTOKY U PRAHY OPĚT PODLE JÍZDNÍHO ŘÁDU	10
12. 08. 2010	DRAHÝ UNIKÁT V KOLÍNĚ: ZVEDACÍ MOST SE NEBUDE ZVEDAT.....	10
12. 08. 2010	VLAKY SE VRÁTÍ NA DALŠÍ PONIČENOU TRÁŤ (DĚČÍN – ČESKÁ LÍPA)	11
12. 08. 2010	DRÁŽNÍ AUTOBUSY ODVEZLY ZA ROK 120 TISÍC LIDÍ (PRAHA – NÜRNBERG)11	
13. 08. 2010	BÁRTA ZASTAVÍ 31 STAVEB NA ŽELEZNICÍCH, NEJVÍC SILNIC STOPNE NA SEVERU MORAVY	12
13. 08. 2010	STROJVŮDCE V PŘEROVĚ NADÝCHAL ČTYŘI PROMILE	13
14. 08. 2010	SLOVENSKO SPOJÍ S PRAHOU PRVNÍ SOUKROMÝ VLAK (WAGON SERVICE, EN 420/421)	13
14. 08. 2010	U HULÍNA NARAZIL VLAK DO MOSTNÍ KONSTRUKCE, NEHODA SE OBEŠLA BEZ ZRANĚNÍ.....	14
14. 08. 2010	ŽELEZNIČNÍ HISTORICI SHÁNĚJÍ STARÉ VAGONY, PŘIPRAVUJÍ "ČESKÝ ORIENT-EXPRES"	14
15. 08. 2010	ŽELEZNIČNÍ KATEDRÁLY ZDOBÍ EVROPU I ČESKO	14
16. 08. 2010	DRÁHY KOUPI DALŠÍ NOVÉ MOTORÁKY	17
16. 08. 2010	U JEŠETIC SE MÁLEM SRAZILY DVA VLAKY, CHYBOVAL ZAMĚSTNANEC	17
16. 08. 2010	VLAKŮ Z LIBERCE DO CHRASTAVY SE CESTUJÍCÍ DOČKAJÍ AŽ KONCEM ŘÍJNA	18
17. 08. 2010	PROBLÉMOVÉ OPENCARD MAJÍ POMOCI ČESKÉ DRÁHY. ALE TAJNĚ	18
17. 08. 2010	BÁRTA: PENÍZE NA ŽELEZNICI V PŘÍŠTÍM ROCE VRÁTÍME Z BUDOUCÍCH ÚSPOR	19
17. 08. 2010	NA TANVALDSKU BUDOU NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY	19

17. 08. 2010	MEZI ZLÍNEM A OLOMOUCÍ BUDE MOŽNÁ MEZIREGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	20
17. 08. 2010	RYCHLOVLAK ICE HAVAROVAL, NA KOLEJE SPADL POPELÁŘSKÝ VŮZ	20
18. 08. 2010	ODBORÁŘI POVAŽUJÍ STOJÍCÍ STAVBY ZA NEBEZPEČNÉ, MINISTERSTVO JE UKLIDŇUJE	20
18. 08. 2010	BLUDNÝ VLAK VEZL ŠVÝCARY DO ITÁLIE A ITALY DO CURYCHU	21
18. 08. 2010	OHROŽENÉ TRATĚ V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI.....	21
18. 08. 2010	NA TRATĚ Z FRÝDLANTU DO JINDŘICHOVIC SE VLAKY VRÁTÍ AŽ NA KONCI SRPNA	22
19. 08. 2010	PENDOLINO SE LOUČÍ S VÍDNÍ, NEVYPLATÍ SE HO TAM POSÍLAT. LÁKÁ HO BERLÍN.....	22
19. 08. 2010	ČESKÉ DRÁHY SKONČILY POLOLETÍ SE ZISKEM 21 MILIONŮ	23
20. 08. 2010	PRVNÍ PARNÍ VLAK PŘIJEL NA MASARYČKU Z OLOMOUCE (20. SRPNA 1845)	23
20. 08. 2010	ŽELEZNICE LETOS NEZAČNE STAVĚT 19 PROJEKTŮ ZA 47 MILIARD KORUN	24
21. 08. 2010	V ČÍNĚ SE ZŘÍTIL MOST, PO NĚMŽ PROJÍZDĚL VLAK. VŠICHNI CESTUJÍCÍ PŘEŽILI	26
21. 08. 2010	ČD PRODALY 16 TISÍC ZLEVNĚNÝCH JÍZDENEK, PENĚZ Z NICH MOC NEMAJÍ	26
22. 08. 2010	SOUKROMÉ EXPRESY PRAHA – OSTRAVA POJEDOU AŽ V ČERVNU 2011	27
22. 08. 2010	REGIOSHUTTLE SI NEROZUMÍ SE ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM.....	27
23. 08. 2010	ČD CARGO MOŽNÁ POVEDE BANKÉŘ Z FIA. O MÍSTO SI ŘEKL SÁM	28
23. 08. 2010	ČD ZMODERNIZUJÍ EXPRESNÍ VAGONY ZA 2,2 MILIARDY KORUN	28
23. 08. 2010	RESORT DOPRAVY TLAČÍ NA KRAJE, ABY RUŠILY NEVYTÍŽENÉ VLAKY	29
24. 08. 2010	ČESKO MŮŽE PŘIJÍT O 20 MILIARD NA DOTACÍCH NA ŽELEZNICI.....	29
24. 08. 2010	DO ČD CARGO MÍŘÍ BANKÉŘ Z FIA JIŘÍ VODIČKA.....	30
24. 08. 2010	ŠESTINÁPRAVOVÁ "LAMINÁTKA" UŽ STOJÍ V TECHMANII (S 699.001)	31
25. 08. 2010	ZMĚNY V ŽÁKOVSKÉM JÍZDNÉM VE STŘEDOČESKÉM KRAJI	31
25. 08. 2010	VLAKY Z POLSKA ZAČNOU DO HARRACHOVA JEZDIT 28. SRPNA.....	31
25. 08. 2010	MEZI BŘEZNICÍ A ČIMELICEMI SE TESTUJE NOVÝ ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉM	32
26. 08. 2010	KARLOVARSKÝ KRAJ SE BOJÍ, ŽE PŘIJDE O ČTVRTINU LOKÁLEK	32
27. 08. 2010	BÁRTA VYHLADOVĚL STAVEBNÍ FIRMY. ŽELEZNICI ZLEVNÍ O PĚT PROCENT	33
27. 08. 2010	BUDOVA ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ NAD ORLICÍ BUDE KULTURNÍ PAMÁTKOU	33
30. 08. 2010	ČESKÉ DRÁHY ODŠKODNÍ CESTUJÍCÍ ZA ZPOŽDĚNÍ A NEPOHODLÍ (OD 20. ZÁŘÍ 2010).....	34

03. 08. 2010 Bombardier asi nestihne dodat další vlaky pro DB (Talent 2)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97502-bombardier-asi-nestihne-dodat-dalsi-vlaky-pro-db/>)

Německá dopravní společnost DB Regio se zřejmě nedočká dodávky nových elektrických souprav Talent 2 od Bombardieru. Výrobce měl sestavit 42 jednotek pro norimberskou příměstskou železnici, kterou DB Regio provozuje. Vlaky mají začít jezdit letos v prosinci, podle vyjádření dopravce je ale Bombardier zřejmě nestihne dodat. Nejde o první zpoždění při výrobě jednotek Talent 2, již loni v prosinci měl Bombardier dodat jejich první sérii pro regionální linky v Braniborsku, ale nestihl to, protože Spolkový drážní úřad nové vlaky včas neschválil k provozu. Situace se dodnes nezměnila, DB Regio přitom objednala další série talentů. "Pracujeme velmi intenzivně na schválení těchto vozidel," řekl ředitel německé Bombardier Transportation Klaus Baur. Protože na nich ale drážní úřad stále nachází nedostatky, vlaky stále nemohou na koleje.

DB Regio již nepočítá s tím, že by do konce roku dostala talenty pro norimberskou příměstskou dopravu. V provozu se tak objeví další soupravy starších vagonů s lokomotivou, aby pokryly plánované rozšíření provozu. "Protože chceme posílit příměstskou dopravu, připravujeme náhradní opatření. Z dalších regionů můžeme získat dost lokomotiv a vagonů," uvedl předseda bavorského regionálního vedení DB Regio Norbert Klimt. Bombardier je v posledních letech jedním z největších dodavatelů DB. Z jeho produkce jsou například novější série dvoupodlažních vlaků, stejně jako dieselové jednotky s naklápacím systémem Pendolino.

03. 08. 2010 Regionova narazila do stromu a vykolejila (Milostín)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97480-regionova-narazila-do-stromu-a-vykolejila/>)

Motorový vlak, který jel z Lužné u Rakovníka do Jirkova, narazil dnes ráno nedaleko Milostína do stromu, který spadl na trať. Nikomu z cestujících se nic nestalo. Dvouvozová souprava Regionova po nárazu vykolejila jednou nápravou řídicího vozu. Na jednokolejně trati musel být zcela zastaven provoz. Téměř deset hodin po nehodě jezdila mezi Milostínem a Měcholupy náhradní autobusová doprava, vlaky se na trať vrátily až po čtvrté hodině odpoledne. Ranní spěšný vlak jel téměř prázdný, podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala jím cestovali pouze čtyři lidé, žádnému z nich se při nehodě nic nestalo. Oprava škod po havárii však bude stát téměř milion korun, na 800 tisíc vyjde oprava vlaku.

**03. 08. 2010 Přejezdy v Olomouci nefungovaly, zloděj nařizl kabel**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97524-prejezdy-v-olomouci-nefungovaly-zlodej-narizl-kabel/>)

Na železničních přejezdech v Olomouci na trati na Prostějov dnes dopoledne nefungovala výstražná světla. Podle Tomáše Drvoty ze Správy železniční dopravní cesty to byl důsledek pokusu o krádež kabelů z kabelovodu v lávce přes Moravu. Zloděj, který chtěl kabel ukrást, ho nejprve nařizl. Poruchu zabezpečovacích zařízení se podařilo včas odhalit, a tak se na nechráněných přejezdech nestala žádná nehoda. "Jedná se o silný kabel, který obsahuje 30 párů vodičů. Ty přenášejí informace o stavech a řízení železničních přejezdů," přiblížil Drvota.

Signalizace nefungovala na přejezdech v ulicích Holická, Rybářská, Dolní Novosadská, Požárníků, na křížení ulic Tovární a Vejdovského, v ulicích Polské, U Botanické zahrady, Rooseveltově, Domovině, Wittgensteinově a v městské části Nemilany z ulice Raisová směrem na polní cestu. Podobný případ se v Olomouci nestal poprvé. Naposled na téže místě řádili zloději zhruba před třemi týdny.

04. 08. 2010 Čína připravuje rychlodráhu do Evropy, cesta potrvá tři dny

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97591-cina-pripravuje-rychlodrahu-do-evropy-cesta-potrva-tri-dny/>)

Čína by chtěla zanechat ve světě větší otisk než kdo jiný v podobě vysokorychlostní železniční trati napříč Eurasii. Rychlovlaky by měly jezdit průměrnou rychlostí 300 km/h z Pekingu přes Moskvu a Berlín až do Londýna, celou cestu by měly ujet za tři dny. Trať by se měla otevřít do deseti let. Plán

je podle všeho reálný, ačkoli odborníci nevyklučují, že stavba může trvat i déle. S podobně rozsáhlou vysokorychlostní tratí dosud nikdo nemá zkušenosti. Dosavadní rychlodráhy jsou dlouhé několik stovek kilometrů, v Evropě ještě zdaleka není hotova ani vysokorychlostní magistála z Paříže přes Mnichov a Vídeň do Bratislavy. Plánovaná transeurasijská trať by měla být dlouhá desetitisíce kilometrů, vše může ještě zkomplikovat politika, protože se bude muset stavět v Rusku a na Ukrajině. "Čína vyniká v rychlosti stavby tratí – tempem tisíc kilometrů nových tratí ročně postupuje málokterý stát," poukázal ovšem Jiří Pohl ze Siemensu. "Odbočka do Evropy je reálná," dodal.

Zatím není jasné, zda bude mít nová trať charakter běžné železné dráhy, nebo bude fungovat na principu Maglev – vlaku na vzduchovém polštáři, který dnes jezdí pouze v Šanghaji a na zkušebním okruhu v Německu. "Je otázka mezinárodních dohod, jaké vlaky tam budou provozovány," upozornil Josef Kolář z Ústavu automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel ČVUT. Jisté ale je, že ve většině trasy bude nutné postavit docela novou dráhu. Stávajících vysokorychlostních tratí bude možné použít pouze v západní Evropě a části Ruska. Železnice by mohla také zkrátit cestování na kratší vzdálenosti než do Číny. Cesta z Prahy přes Polsko do Moskvy po nové rychlodráze by mohla trvat několik hodin místo více než dne současným rychlíkem.

04. 08. 2010 Spor o nedoplatek za elektřinu: Podle ČD Cargo je cena přemrštěná

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/97642-spor-o-nedoplatek-za-elektřinu-podle-cd-cargo-je-cena-premrštena/>)

Dvě státní firmy se hádají o nedoplatek za elektřinu a možná padne i žaloba. ČD Cargo odmítá doplatit bezmála 300 milionů korun za dodávky energie pro nákladní vlaky v roce 2009. Argumentuje tím, že cena se loni náhle zvýšila víc, než bylo nutné, a tak dál posílala pouze sumy odpovídající starému ceníku. Protivníkem ve sporu je překvapivě Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Plnila totiž funkci zprostředkovatele mezi energetiky a dopravci a sjednávala také nové ceny, podle ČD Cargo podepsala nevýhodnou smlouvu.

Ve sporu o elektřinu pro ČD Cargo je spokojený jen ČEZ. Právě on loni vyhrál tendr na dodávky elektřiny na železnici. Tříletý zhruba 2,5miliardový kontrakt podepsala za České dráhy a ČD Cargo Správa železniční dopravní cesty. Přestože se ceny za megawatthodinu na trhu tehdy pohybovaly kolem 1 500 korun, SŽDC přistoupila na sumu 1 981 korun. "Železnice má jedno specifikum, a to je, že my nemůžeme přesně předpovídat, jaký objem energie od dodavatele odebíráme," vysvětlil Tomáš Drvota z oddělení komunikace SŽDC. Správa objednala, ČEZu vše zaplatila a energetická válka na železnici se pak přenesla dál právě mezi SŽDC a dva velké dopravce. Zatímco jeden z nich – České dráhy - za drahou energii celý rok platil, druhý, ČD Cargo, zdražení odmítl a posílal jen tolik peněz, kolik platil v roce 2008. Dluh začal narůstat. "Pohledávka za společností ČD Cargo činila k 31. 5. 294 milionů korun," upřesnil Drvota.

SŽDC udělalo chybu, ČD Cargo za ni platit odmítá

Josef Bazala Josef Bazala "SŽDC nemůže uspět, protože nemůže svoji vlastní chybu, to znamená to, že oni uzavřeli tříletou nevýhodnou smlouvu, přenášet na svoje odběratele, a tím zneužívat dominantní postavení," řekl ČT24 bývalý ředitel ČD Cargo Josef Bazala.

Vedení ČD kvůli elektřině čelí trestnímu oznámení

S čistým štítem ze sporu nevyšly ani České dráhy, které celý rok za elektřinu řádně platily nasmlouvané sumy. Předseda jednoho ze železničářských odborových sdružení Jindřich Berounský si myslí, že se měly vzepřít stejně, jako to udělalo ČD Cargo, a podal dnes kvůli tomu trestní oznámení. "Generální ředitel poškodil České dráhy o více jak 300 milionů korun," vysvětlil Berounský. Vedení drah se ovšem vinné necítí a z trestního oznámení si nedělá příliš těžkou hlavu. "Věříme, že policie, pokud se vůbec začne tímto problémem zabývat, potvrdí správnost našeho postupu," prohlásil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Problém téměř 300milionového dluhu ČD Cargo teď dospěl do rozhodující fáze. Poté, co firma nedávno odmítla i poslední výzvu k jeho uhrazení, připravila na ni Správa železniční dopravní cesty žalobu. Tu chce podat nejpozději do konce srpna.

05. 08. 2010 Na nádražích může být víc automatů, odbory jsou proti

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97730-na-nadrazich-muze-byt-vic-automatu-odbory-jsou-proti/>)

České dráhy chystají razantní krok směrem k současnosti. Podobně jako v Německu, Rakousku nebo Francii chtějí na nádraží umístit více automatů, kde si cestující budou sami koupit jízdenku.

Oproti stávajícím automatům, z nichž většina přijímá platby pouze z elektronické peněženky na věrnostní kartě ČD, by ty nové měly přijímat i hotovost a nabízet všechny možné slevy. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka by se měly nové automaty objevit na 80 největších nádražích. Odborům se tato myšlenka nezamlouvá, obávají se propouštění a také ztráty tržeb.

Zatímco pro německé nebo rakouské cestující je nákup jízdenky v automatu denním chlebem, čeští cestující by s tím podle odborářů měli problém. "Bojíme se, aby to nebyla ztráta tržeb, protože ne každý zákazník si je schopen s tím automatem poradit," řekl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Odboráři se ale především bojí, aby nepřišli o práci pokladní. Vedení společnosti skutečně počítá s tím, že část z nich skončí, ačkoli nemá jít o hromadnou výpověď. "Půjde o postupný proces, část pracovníků odchází do důchodu, jiní budou přeškoleni a převedeni na jinou práci," slíbil mluvčí Joklík.

Pokud vedení drah skutečně přistoupí k nákupu nových automatů, bude muset pořídit několik stovek přístrojů. Na každém nádraží jich totiž bude muset být několik. Každý automat stojí stovky tisíc korun. Spolu s nimi bude muset nadále být k dispozici alespoň část běžných pokladen. Automaty se snaží na nádražích zavést ČSD a později ČD již několik desetiletí. Prvních šestnáct automatů od firmy AEG zprovoznily tehdejší státní dráhy v 70. letech minulého století, na konci 80. let přibýly další automaty od firmy Klüssendorf. V obou bylo možné platit pouze mincemi a u cestujících si nezískaly větší popularitu. Od roku 2008 jsou na řadě nádraží k dispozici automaty umožňující platbu prostřednictvím zákaznické karty, několik přijímá i mince nebo platební karty. Komplexní odbavení ovšem nabízí pouze jeden automat v Brně.

05. 08. 2010 RegioJet svezl 200 tisíc cestujících, potom vrátil vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97736-regiojet-svezl-200-tisic-cestujicich-potom-vratil-vlaky/>)

Po sto dnech ukončil železniční dopravce RegioJet provoz dvou motorových vlaků Desiro, kterými od dubna vozil cestující v několika regionech nejprve za pětkorunu, později za běžné jízdné. V době, kdy společnost jezdila s motoráky půjčenými z Německa, svezla 200 tisíc cestujících, vlaky najely celkem 80 tisíc kilometrů, informoval provozní ředitel RegioJetu Jan Paroubek. "Mnoho lidí říkalo, že nejsme schopni železniční dopravu zajistit, že nemáme žádná vlastní vozidla a spoustu dalších důvodů, proč bychom nemohli jezdit. Tato prezentace měla lidem ukázat, že to umíme," uvedl Radim Jančura, vlastník společnosti Student Agency, jejíž dceřinou firmou RegioJet je.

Jízdy s nízkopodlažními jednotkami Siemens Desiro z větší části platil dopravce z vlastních zdrojů, jízdy měly charakter prezentace společnosti. Regiojet nejprve jezdil po tzv. Kozí dráze v Ústeckém kraji, poté se žlutými vlaky mohli svézt cestující v Olomouckém, Jihomoravském, Jihočeském a Plzeňském kraji. Od poloviny června do konce července jezdily motoráky jako spěšné vlaky z Plzně do Domažlic řádně uvedené v knižním jízdním řádu. Naprostou novinkou, kterou RegioJet přivezl na české koleje, byla možnost bezdrátového připojení k internetu ve vlaku. "Přes naše WiFi se připojilo 11 328 zařízení, s nimiž uživatelé prosurfovali celkem 6 841 hodin a přenesli 176 258 megabytů dat," přiblížil Jan Paroubek.

Prezentační jízdy vyprovokovaly k činnosti i České dráhy. Ty si na jaře rovněž nakrátko půjčily moderní motorák a do oblastí, kde jezdily vlaky RegioJetu, přivezly své elektrické jednotky CityElefant. Navíc dráhy vyhlásily několik výběrových řízení na nákup a modernizaci jednotek a vagonů. Zatímco Desira byla pronajata a dopravce je nyní musel vrátit, na české území už dorazily lokomotivy, které RegioJetu patří. Od italské dopravní společnosti pořídil devět elektrických lokomotiv vyrobených v plzeňské Škodě na počátku 90. let minulého století. Ty by měly v příštím roce začít vozit vlaky Intercity z Prahy na Ostravsko a zpět. V současné době probíhá výběrové řízení na vagony pro tyto soupravy.

06. 08. 2010 Lidé na pražském hlavním nádraží moknou. Na opravu střechy není

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/lide-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-moknou-na-opravu-strechy-zeni-p76-/domaci.asp?c=A100806_102059_praha-zpravy_ab)

Na cestující na pražském hlavním nádraží bude i nadále pršet. Správa železniční a dopravní cesty totiž nemá na opravu střechy nad prvním až čtvrtým nástupištěm. Střecha je přitom v doslova havarijním stavu. Zrekonstruované nástupiště hlavního pražského nádraží na první pohled působí reprezentativním dojmem. Když ale zaprší, lidé si pečlivě vybírají, kam se postavit. Prosklená střecha, zakrývající první čtyři nástupiště, je totiž v dezolátním stavu a v některých místech jí protéká voda. Přestože se oprava střechy již delší dobu plánuje, její realizace stále vázne. "Na opravu se sice

chystáme, ale nemáme na ni v tuto chvíli peníze, proto ji zatím odkládáme," řekl Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty, která bude střechu opravovat.

Oprava se prý neodkládá na neurčito

Důvodem chybějících peněz jsou škrty ve státním rozpočtu. Peníze na opravu střechy totiž měla Správa železniční a dopravní cesty dostat ze Státního fondu dopravní infrastruktury. A do něho chce vláda dát podstatně méně peněz, než v minulosti. "Čekáme na rozhodnutí ministerstva dopravy. Opravu rozhodně neokládáme na neurčito, jen se posune a bude později, až se rozhodne, na co peníze půjdou přednostně," ubezpečil Drvota. Rekonstrukce haly a Fantovy budovy by však měla být dokončena včas. "V průběhu srpna či začátkem září letošního roku dokončíme část rekonstrukce hlavní haly. Do měsíce by zde měly vyrůst tři nové obchody. Celá hala pak bude dokončena na konci roku," vysvětluje Martin Hamšík, mluvčí společnosti Grandi Stazioni, která halu rekonstruuje.

V roce 2011 se dočká opravy i kavárna

Počátkem příštího roku se pak v hale objeví další obchody a začnou finální práce na rekonstrukci Fantovy budovy. "Počítáme, že Fantova budova bude zrekonstruovaná do tří let," dodává Hamšík, který vysvětluje, že rekonstrukce secesní budovy vyžaduje speciální péči. Nově do Fantovy budovy povedou eskalátory, kvůli kterým bude na nějaký čas uzavřen podchod z jednotlivých nástupišť. Mimo kavárny se nově ve Fantově budově mohou cestující těšit na relaxační a kulturní centrum či novou restauraci. O prostory se uchází také společnost Apple, která zde chce prodávat své výrobky.

Co se změní

Do konce prázdnin bude dokončena další část hlavní haly. Začátkem září se zde otevřou tři obchody. Rekonstrukce hlavní haly bude kompletně dokončena na konci letošního roku. Nově opravené prostory pak opět obsadí obchodníci. Počátkem příštího roku se práce přesunou do Fantovy budovy. Zde vzniknou například nově eskalátory a secesní stavba se dočká opravy. Práce na rekonstrukci zaberou tři roky. Oprava střechy se odkládá z důvodů nedostatku financí Správy železniční a dopravní cesty.

Oprava nádraží

Hlavní nádraží opravuje společnost Grandi stazioni a měla by být hotova v roce 2012. Podle původního termínu to mělo být již o rok dříve. Na nádraží se již začaly objevovat nové obchody a restaurace s rychlým občerstvením. Celkem vyjde přestavba "hlaváku" na 850 milionů korun.

06. 08. 2010 Jančura vybere dodavatele vlaků později. Původní termín firmy nestíhaly

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancura-vybere-dodavatele-vlaku-pozdeji-puvodni-termin-firmy-nestihaly-1on-/ekonomika.asp?c=A100806_160935_ekonomika_spi)

Společnost RegioJet Radima Jančury otevře obálky s nabídkami na dodávku vagonů pro své expresy z Prahy do Ostravy o tři týdny později, než původně plánovala. Uchazeči o zakázku si totiž od firmy vyžádali řadu dodatečných informací a nestíhali podat nabídky do soboty 7. srpna, což byla původní uzávěrka tendru. "Termín se posunul na 31. srpna," sdělil MF DNES provozní ředitel společnosti Jan Paroubek. Podle něj by tato změna neměla ohrozit včasnost dodání vozů. "Firmy s tím počítají," potvrdil Paroubek.

RegioJet chce začít provozovat své expresy v březnu příštího roku. Zatím má koupených devět lokomotiv. Pro začátek provozu potřebuje mít dopravce 30 vagonů, aby mohl sestavit šest pětivozových souprav. Ty obstarají v každém směru mezi Prahou a Ostravou osm spojů denně. Část z nich bude zajíždět až do Českého Těšína, Třince a Žiliny.

Jeden vagon přijde na 25 milionů Kč

Za jeden vagon chce RegioJet utratit milion eur (zhruba 25 milionů korun). To je o pět milionů na vůz méně, než před třemi lety zaplatily České dráhy za kompletní rekonstrukci vagonů pro dálkovou dopravu. Dohromady chce RegioJet do roku 2012 nakoupit 50 vozů. V jejich vybavení by neměla chybět klimatizace či elektrické zásuvky. Paroubek odmítá, že by byl důvodem prodloužení lhůty pro podání nabídek nezájem firem o dodávku vozů. "Zadávací dokumentaci si vyzvedlo 12 zájemců," uvedl Paroubek.

06. 08. 2010 Vlaky mezi karlovarskými nádražími budou jezdit i příští rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97629-vlakly-mezl-karlovarskymy-nadrazlmy-budou-jezdit-i-prlsti-rok/>)

Vlaky mezi horním a dolním nádražím v Karlových Varech budou jezdit i v jízdním řádu pro rok 2011, ačkoli je České dráhy původně chtěly zrušit. Karlovarský kraj se rozhodl, že trať zařadí do systému základní dopravní obsluhy a za vlaky drahám zaplatí. Dosud byly jízdy mezi oběma stanicemi oficiálně vykazovány jako manipulační do depa u dolního nádraží, kraj tak za spoje neplatil. Dráhy ale už depo nepoužívají a peníze za jízdy mezi oběma karlovarskými stanicemi chtěly.

Na dolní karlovarské nádraží zajiždějí z horního nádraží vlaky přijíždějící z Merklína a z Potůčků. Podle původního návrhu nového jízdního řádu měly všechny končit už na horním nádraží, které je dále od centra než dolní nádraží. Dráhy nemínily spoje dotovat po zrušení depa u dolní stanice, kam motoráky dříve musely zajiždět. "V souvislosti se zrušením depa v Karlových Varech-Tuhnicích nemáme jediný důvod tyto jízdy provozovat," zdůvodnil ředitel krajského centra ČD Vladimír Omelka.

Města chtěla vlaky, peníze ale nedala

Ukončení spojů na horním nádraží se ale vůbec nelíbilo Karlovým Varům a především menším obcím v okolí, jejichž obyvatelé dojíždí vlakem na dolní nádraží. "Důležité instituce – VZP, sociálka, poliklinika – jsou hned vedle dolního nádraží, navíc je tam autobusové nádraží," upozornila starostka Perninku Jitka Tůmová. Krajské město odmítlo nabídku Českých drah, aby vlaky platilo, situaci nakonec zachránil Karlovarský kraj. Slíbil, že vlaky zaplatí. Podle nové verze návrhu jízdního řádu tak má mezi oběma stanicemi příští rok jet nejméně 34 spojů. Z nich pojedě 27 do Potůčků nebo zpět, dalších pět do Merklína a dva budou vyjíždět z dolního nádraží na trať Chomutov – Cheb.

Počet vlaků by se mohl ještě zvýšit o spoje dopravní společnosti Viamont. "Budeme jednat o možné spolupráci mezi společnostmi Viamont a ČD o prodloužení některých spojů z Mariánských Lázní směřujících na karlovarské dolní nádraží až na horní nádraží," upozornil náměstek karlovarského hejtmana Petr Navrátil.

Ministerstvo dá drahám méně

Zatímco v Karlovarském kraji se podařilo Českým drahám dojednat zvýšení plateb, ministerstvo dopravy by naopak chtělo dopravci dávat méně peněz na rychlíkové a expresní spoje. Ve vlaku na cestě z Prahy do Ústeckého kraje to oznámil ministr dopravy Vít Bárta. V rámci úspor v resortu dostanou dráhy méně peněz na obnovu vozového parku, uvažuje také o zákazu navyšování dotací na dálkové vlaky o inflaci, čemuž by dráhy musely následně přizpůsobit provoz.

07. 08. 2010 Záplavy zastavily řadu vlaků, stojí i trať z Děčína do Německa

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97911-zaplavy-zastavily-radu-vlaku-stoji-i-trat-z-decina-do-nemecka/>)

Kvůli povodním stojí železniční doprava na řadě míst na severu Čech, vlaky nejezdí i na páteřní trati mezi Děčínem a německým Bad Schandau. Trať je neprůjezdná v úseku Děčín – Prostřední Žleb. Už od dopoledne je přerušen v důsledku povodní i provoz mezi Libercem a německou Žitavou. V Ústeckém a Libereckém kraji nejezdí vlaky i po několika dalších tratích. Uzavírky potvrzují nejméně do nedělního rána. Náhradní autobusová doprava je omezená, řada silnic zmizela pod vodou a policie je uzavřela. Bez proudu jsou desítky domácností, energetici je preventivně odpojili.

V Ústeckém kraji nejezdí vlaky mezi Úpořinami a Chotiměří, na trati je naplavená zemina. Mimo provoz je dále trať Velké Březno – Boletice nad Labem, na kterou se sesula půda. Podobně je na tom trať mezi Českou Kamenicí a Jedlovou. Náhradní autobusová doprava je na těchto dvou tratích zajišťována podle sjízdnosti silnic. V úseku Benešov nad Ploučnicí a Jedlová je trať pod vodou. Náhradní doprava není možná, zatopeny jsou i silnice. Stromy popadaly na trať mezi Rumburkem a Sluknovem. Rychlíky mezi Libercem a Děčínem jezdí jen mezi Libercem a Českou Lípou. Lidé, kteří jedou do Ústí a Děčína, musejí jet z České Lípy do Lovosic a odtud do cílových stanic. Stejně to platí pro opačný směr.

V Libereckém kraji je stále mimo provoz trať mezi Raspenavou a Bílým Potokem pod Smrkem. Mezi Frýdlantem v Čechách a Jindřichovicemi pod Smrkem nefunguje ani náhradní doprava, silnice jsou pod vodou. Stejně je to mezi Frýdlantem v Čechách a Černousy. Téměř odříznuté od světa zůstalo Frýdlantsko, kde voda zaplavila nejen centrum Frýdlantu, ale i okolní komunikace. Záplavy si v těchto místech vyžádaly také lidské životy.

Soupis tratí v Ústeckém a Libereckém kraji s přerušným provozem:

- Děčín – Prostřední Žleb
- Úpořiny – Chotiměř (Lovosice – Teplice v Čechách)
- Velké Březno – Boletice nad Labem (Ústí nad Labem-Střekov – Děčín)
- Rumburk – Šluknov (Rumburk – Dolní Poustevna)
- Česká Kamenice – Jedlová (Děčín – Rumburk; Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa)
- Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem
- Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem
- Liberec – Varnsdorf (Liberec – Zittau – Rybníště)
- Frýdlant – Černousy (Liberec – Černousy)

08. 08. 2010 Na Liberecku nejedí vlaky na pěti tratích, na Děčínsku na dvou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97933-na-liberecku-nejedí-vlaky-na-peti-tratich-na-decinsku-na-dvou/>)

V Libereckém kraji nejedí i po dnešku vlaky na pěti tratích, podle odhadů Správy železniční dopravní cesty tento stav bude trvat minimálně do 18. srpna. Problémy jsou především ve Frýdlantském výběžku, kde jsou podemleté tratě. Na částech přerušných tratí funguje náhradní autobusová doprava, některé oblasti ale dosud nejsou napojeny. Situace je lepší na Děčínsku, kde večer vlaky nejedly na dvou tratích.

Vlaky ani náhradní autobusová doprava dosud nejedí podle údajů Českých drah z Hejnic do Bílého Potoka pod Smrkem, v místech jsou totiž poškozené nebo zatopené silnice. Stejná je situace také mezi Hrádkem nad Nisou a Varnsdorfem a mezi Frýdlantem v Čechách a Černousy. I tam, kde autobusy jezdí, nemohou obsloužit všechny zastávky. To se týká zastávek Frýdlant v Čechách předměstí, Bílý Kostel nad Nisou, Chotyně, Dopravní Mlýny a Kytlice.

Podle Správy železniční dopravní cesty jsou na některých místech Liberecka tratě podemleté tak, že desítky metrů doslova visí ve vzduchu, někde jsou na kolejích závaly, do některých míst se ještě ani nikdo nedostal. Lepší je situace na Děčínsku, tam byl během dneška obnoven provoz na trati mezi Lovosicemi a Teplicemi v Čechách. Autobusy místo vlaků jezdí z Děčina do Františkova nad Ploučnicí.

09. 08. 2010 Pod Českým středohořím se propojí cyklovlaky do jedné sítě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97986-pod-ceskym-stredohorim-se-propoji-cyklovlakly-do-jedne-site/>)

Od příštího roku by měla západ a východ Ústeckého kraje spojit Chmelařská dráha, čímž vznikne plnohodnotná dopravní síť cyklovlaků pod celým Českým středohořím. Dva páry turistických vlaků o každém letním víkendu by měly stát obce okolo trati asi 500 000 korun ročně, informoval o tom místostarosta Litoměřic Jaroslav Tvrdík. Projekt Chmelařské dráhy navazuje na již fungující Švestkovou dráhu, liší se v ní ale v řadě věcí. Nebude obnovovat provoz na opuštěné trati, zato přinese dosud neexistující přímý spoj mezi Litoměřicemi, Louny a Žatcem. "Šlo nám o to, aby byla tahle města spojená výletním vláčkem. A právě úspěch Švestkové dráhy nás inspiroval," řekl Tvrdík. Švestková dráha funguje od loňska a už za první polovinu prázdnin přepravila víc lidí než za celou první sezonu.

Nový projekt má ještě jeden význam – napojení až do Blatna u Jesenice na druhou fungující výletní dráhu, takzvanou Doupovskou z Kadaně do Podbořan. "Mohla by vzniknout celá síť výletních vlaků, což by mohlo přitáhnout další zájemce," doplnil koordinátor provozu Švestkové dráhy Karel Mikolášek. Provoz Chmelařské dráhy by měl být tříměsíční, dopravce teprve vzejde z výběrového řízení. Předpokládá se vypravování dvou párů vlaků denně historického motorového vozu s cyklovozem. Trasu dlouhou 65 kilometrů by měla souprava urazit za dvě hodiny. Uvažuje se i o napojení Budyně nad Ohří a Úštěka.

09. 08. 2010 Bárta zastavil všechny stavby na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97988-barta-zastavil-vsechny-stavby-na-zeleznici/>)

Šéf dopravního resortu Vít Bárta (VV) s okamžitou platností rozhodl o zastavení veškerých staveb na železnici, jež jsou financovány Správou železniční dopravní cesty (SŽDC). Ministerstvo dosud počet zastavených staveb neupřesnilo. Podle Bárty vedla k zastavení výstavby skutečnost, že stavební společnosti nenabídlly státu požadované slevy. Firmy podle Bárty přišly se slevami v řádu promile, maximálně jednotek procent, což ministra neuspokojilo.

Bárta chystá velké kontroly

Současně Bárta přistoupil k zastavení proplácení faktur a nařídil jejich prověrku "z hlediska věcného, časového a finančního plnění". Bude tak docházet k analýzám smluv, porovnávání jejich plnění se stavebními deníky. U složitějšího plnění z hlediska stavebních konstrukcí půjde podle ministra také o zkoumání samotných konstrukcí. V souvislosti s tím SŽDC přijala nového náměstka pro audit Pavla Habartu, který dosud pracoval jako krizový manažer pro společnost ČD-Telematika. Bárta prý na Habartu dostal doporučení a věří, že díky jeho zkušenostem se železnici by mohl být ministerstvu velice užitečný. Jelikož se firmy odvolávají na uzavřené smlouvy, posílil Bárta i svůj tým právníků.

Šéf dopravního resortu Vít Bárta: "Nebojím se postihů, protože se domnívám, že mé jednání je mravné." Vít Bárta v průběhu minulého týdne vyzval firmy podílející se na železničních stavbách, aby státu navrhly výrazné slevy kvůli nedostatku peněz ve státním rozpočtu. Železniční stavitelé ale s dostatečně sníženými požadavky nepřišli. Do úterý by pak měly se slevami přijít i firmy, které se podílejí na silničních stavbách. Šéf správy železnic Jan Komárek uvedl, že se na zastavení staveb s ministrem dohodl. Podle něj jde o zhruba 15 staveb, za které měl stát letos zaplatit 10 miliard korun. Jde především o třetí a čtvrtý koridor, které vedou z Prahy na západ a jih Čech. SŽDC má jen na III. a IV. koridoru od letošního roku do roku 2016 proinvestovat přes 84 miliard korun. Odstraňování škod po povodních se podle zástupců státu opatření netýká.

11. 08. 2010 SŽDC nechce v Ústí nad Orlicí stavět novou budovu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98197-szdc-nechce-v-usti-nad-orlici-stavet-novou-budovu/>)

Cestujícím a železničářům možná bude v Ústí nad Orlicí i po rekonstrukci stanice sloužit stávající historická nádražní budova. Správa železniční dopravní cesty oznámila, že vzhledem k tomu, že není možné budovu zbourat, jak se původně plánovalo, počítá s tím, že nevznikne nová odbavovací budova na druhé straně kolejí. Na jižní straně ústeckého nádraží budou mít podle vyjádření SŽDC cestující k dispozici pokladnu, aby nemuseli dvakrát podcházet koleje pouze kvůli nákupu jízdenky.

Při rekonstrukci by měla být napříměna trať, aby vlaky nemusely v Ústí zpomalovat na 70 kilometrů v hodině, a vybudována ostrovní nástupiště s podchodem. Nádraží má být přístupné od jihu, kde má vzniknout také odstavné parkoviště pro auta a autobusová zastávka. Cestujícím má být podle představy SŽDC na jižní straně nádraží k dispozici informační systém a minimalizovaný prostor pro odbavení cestujících. Železničáři však mají mít zázemí nadále ve stávající budově, kterou ministerstvo kultury prohlásilo za kulturní památku. "Představou investora, se kterou jde SŽDC do projednání, je však nalezení funkčně a nejen v dnešní době především ekonomicky rozumného řešení a nerealizovat žádný nový objekt, který by svým určením mohl případně suplovat činnosti dopravy v současné výpravní budově. Za tímto účelem probíhají v rámci přepracování projektové dokumentace další jednání s městem Ústí nad Orlicí a společností České dráhy," uvedl náměstek ředitele SŽDC Miroslav Konečný.

Původní plán rekonstrukce ústeckého nádraží počítal s demolicí historické budovy. Měla ji nahradit docela nová odbavovací budova. Proti zbourání té staré se ale postavilo občanské sdružení Nádraží nedáme!, které dosáhlo prohlášení stavby kulturní památkou. Ukázalo se ale, že České dráhy, kterým původní budova patří, ani město Ústí nad Orlicí ji nechťejí. Zatím ale počítaly s tím, že po boku historické stavby vyroste i ta nová.

11. 08. 2010 Deutsche Bahn smí převzít Arrivu. Vznikne největší evropský přepravce

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/deutsche-bahn-smi-prevzit-arrivu-vznikne-nejvetsi-evropsky-prepravce-1mm-eko-doprava.asp?c=A100811_175625_eko-doprava_abr)

Deutsche Bahn získala svolení Evropské unie k převzetí britské autobusové firmy Arriva. Sloučená skupina bude největším přepravcem cestujících v Evropě. Deutsche Bahn se na převzetí Arrivy

dohodla letos v dubnu. Její nabídka ohodnocuje britský podnik na zhruba 2,5 miliardy liber (75 miliard korun). Deutsche Bahn chce po dokončení transakce prodat německou divizi Arriva Deutschland, aby vyhověla antimonopolním pravidlům EU. "Prodej divize Arriva Deutschland zajistí, že konkurence na německém železničním a autobusovém trhu se bude vyvíjet v souladu s legislativou EU," uvedl eurokomisař pro hospodářskou soutěž Joaquín Almunia. Generální ředitel německé společnosti Rüdiger Grube v dubnu uvedl, že největší akvizice v historii Deutsche Bahn by měla firmě pomoci v další expanzi v Evropě. Arriva provozuje autobusové a železniční služby ve dvanácti evropských zemích. Společnost Deutsche Bahn se na domácím trhu potýká se zostřenou konkurencí, takže by ráda rozšířila aktivity v zahraničí.

12. 08. 2010 Vlaky jezdí přes Roztoky u Prahy opět podle jízdního řádu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98243-vlakly-jezdi-pres-roztoky-u-prahy-opet-podle-jizdneho-radu/>)

Vlaky na trati Praha - Kralupy nad Vltavou jezdí ode dneška opět podle pravidelného jízdního řádu. Pracovníci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) tam zprovozнили zabezpečovací zařízení na nádraží v Roztokách u Prahy. Porucha od 29. července komplikovala provoz na frekventované trati do Ústí nad Labem, informovali o tom mluvčí SŽDC a Českých drah. Spoje kvůli poruše nabíraly až hodinová zpoždění. Mezi Prahou a Kralupy tak opět jezdí osobní vlaky, které během poruchy nahradily vlaky dálkové dopravy. Ty zastavovaly ve všech stanicích a zastávkách mezi Kralupy a Prahou, čímž vznikala zpoždění. Soupravy také úsekem bez funkčního zabezpečení projížděly 40kilometrovou rychlostí, u nefunkčních přejezdů musely zpomalit na 10 kilometrů za hodinu. Na konci července tam došlo k požáru skříňě napájecích systémů, který zároveň poškodil staniční zabezpečovací zařízení. Nefungovaly tam vlakové semaforey a na všech návěstích svítilo červené světlo, vlaky tak jezdily na písemný rozkaz.

12. 08. 2010 Drahy unikát v Kolíně: Zvedací most se nebude zvedat

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/spolecnost/clanek.phtml?id=674358>)

Sto let starý most prochází důkladnou rekonstrukcí, která má skončit v listopadu. Mostní panely jsou odděleny a to umožňuje dostavbu hydraulického mechanismu, který střední pole mostu zdvihne o 1,8 metru. Koleje se však zatím zdvihát nebudou.



Zakázka pro Viamont

Státní investor Ředitelství vodních cest konečnou fázi odkládá, protože není potřeba. Zdvihání mostu mělo umožnit, aby po Labi až do Chvaletic proplouvaly lodi s nákladem do výšky 7 metrů. Stavitelé se však spokojili s řešením, které most jenom zvyšuje ze současných 4,5 metru o 70 centimetrů. Důvody jsou dva. Nedávno rekonstruované mosty v Nymburce a Poděbradech připouštějí přepravu nákladů také jen do výše 5,2 metru. Bez dostavby děčínských jezů přitom není možné labskou vodní cestu významným způsobem využívat. Přesto kolínská rekonstrukce o evropský primát zřejmě nepřijde, protože spolyká neuvěřitelnou částku. Cena 1,3 miliardy korun přesahuje třináctkrát nejdražší rekonstrukci posledních let, kterou je zvýšení nymburského železničního mostu o 80 centimetrů.

V posledních pěti letech se rekonstruoval také most na rychlíkové trati mezi Mostem a Ústí nad Labem, za který stát zaplatil 60 milionů. Zvyšování kolínského i nymburského mostu prosadil někdejší ministr dopravy Aleš Řebíček (ODS) a obě zakázky získala firma Viamont DSP, kde držel ještě během ministrování akcie.

Deset milionů za metr mostu

Cenu kolínské rekonstrukce překračují ze srovnatelných projektů pouze dva dálniční mosty, konkrétně kilometrový most přes Lužnici na dálnici D3 a dvoukilometrová Lahovická estakáda na pražském okruhu. Žádný z mostů na nejdražší dálnici D8 tolik nestojí ani v obtížném terénu, kde trasa přetíná České středohoří a Krušné hory. Most v Kolíně přitom měří jen 132 metrů a nebyl postaven úplně znova. Stavitelé zpevnili oba břehy a staré pilíře, na ně pak nasadili železnou konstrukci.

Ředitelství vodních cest uvádí, že se investice neomezila na obnovu mostu. Viamont také modernizoval 2,9 kilometru železničních tratí, aby dosáhly kvality koridoru. Přes most tak bude možné jezdit místo současných čtyřiceti kilometrů v hodině o deset kilometrů rychleji. Ovšem ani tato investice nevysvětluje celkovou cenu. Koridory se dnes v Česku staví v ceně mezi 100 a 200 miliony

korun za kilometr. Na koridoru z Prahy do Plzně stojí úsek Beroun – Zbiroh 190 milionů za kilometr, úsek Zbiroh – Rokycany vyjde na 135 milionů za kilometr.

Jeden parník zastaví celou železnici

Ředitelství vodních staveb ani ministerstvo dopravy prozatím neodpověděly na otázku Aktuálně.cz, kdy chtějí most osadit hydraulickou zdviží. Státní fond dopravní infrastruktury takovou investici neplánuje. Dotázaní experti však předpokládají, že k ní nedojde nikdy. Zdvihání mostu by totiž tuzemskou dopravu naopak zkomplikovalo. "Zdrželo by dopravu na jedné z nejméně frekventovaných tratí nejméně o hodinu. Zastavil by se tak provoz na celé trati," upozorňuje železniční expert a bývalý ministerský náměstek Zdeněk Žák. Železnice má totiž specifické zákony. Brzdná dráha těžkých nákladních vlaků například dosahuje dvou kilometrů a musí dostat červenou aspoň pět kilometrů před mostem. V určité vzdálenosti za ním pak zabrzdí i další soupravy. Pokud jedna z nich bude nákladní, tak se musí počítat s tím, že se rozjíždí deset minut.

Zvedací most by ohrozil také bezpečnost. Dnes návěstí obsluhuje automatický systém. Pokud jedno návěstí vyhodí červenou, vrátí se k zelené až poté, co nějaký vlak projede následující návěstí. Protože ale dopravu zastaví zdvihací most, bude nutné zelenou nastavit ručně. Proto také mají všude ve světě vlaky přednost nejen před vodní dopravou, která má navíc v Česku okrajovou roli, ale také před automobily.

12. 08. 2010 Vlaky se vrátí na další poničenou trať (Děčín – Česká Lípa)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98311-vlakly-se-vrati-na-dalsi-ponicenou-trat/>)

Mezi Děčínem a Českou Lípou začnou zítra opět jezdit vlaky. Vrátil se také na odbočku z děčínsko-lipské dráhy, která vede do České Kamenice. Trať o minulém víkendu poškodila velká voda, dráhy proto musely přerušit provoz a zavést náhradní autobusovou dopravu. Železniční správě se trať podařilo opravit. Naopak oprava dalšího úseku trati, která vede z České Kamenice do Jedlové, zřejmě potrvá až do podzimu. Mimo provoz zůstávají na severu Čech i čtyři dalších trati včetně hlavní mezistátní trasy z Liberce do německé Žitavy.

Trať známá peáží přes Polsko je vážně poškozena mezi Libercem a Chrastavou, kde jezdí autobusy. Podle mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové potrvá tato výluka do konce příštího týdne. Už během týdne by se měly vrátit vlaky na trasu z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem. Do konce srpna počítají dráhy s výlukami na tratích Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem a Liberec – Černousy, na níž zatím vlaky končí v Mníšku u Liberce. Ačkoli je zavedena náhradní autobusová podél všech tratí, které povodeň poškodila a dosud nejsou sjízdné, na několik zastávek se autobusy nedostanou. V Libereckém kraji stále zůstává uzavřeno šestnáct silnic.

12. 08. 2010 Drážní autobusy odvezly za rok 120 tisíc lidí (Praha – Nürnberg)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98337-drazni-autobusy-odvezly-za-rok-120-tisic-lidi/>)

Autobusy na lince, kterou společně provozují České dráhy a Německé dráhy (DB) mezi Prahou a Norimberkem, přepravily za první rok svého provozu zhruba 120 tisíc cestujících. Každý den se na cestu vydává sedm párů spojů, průměrně tak jedním autobusem cestuje méně než 30 lidí. Přesto je linka podle DB úspěšná. "Těší nás, že bylo naše nové spojení tak dobře přijato," pochválil statistiku ředitel oddělení osobní dopravy DB Ulrich Homburg. Dodal, že letos v červenci jezdily autobusy nejvytíženější. Ovšem vzhledem k tomu, že jejich provoz začal až loni v srpnu, byl letošní červenec první prázdninový měsíc, kdy autobusy mezi turisticky atraktivními městy jezdily.

Přibližně dvě třetiny cestujících podle informací Německých drah využily toho, že jsou autobusy tarifně napojeny na železniční síť, lze v nich tedy použít vlakové jízdenky. Oproti konkurenčním rychlíkům je ale v autobusu nutné mít místenku.

České dráhy prostřednictvím autobusů konkurují svým vlastním rychlíkům Praha – Norimberk, které však v Německu provozuje soukromý dopravce Arriva. Cesta autobusem je zhruba o hodinu kratší, spoje zastavují přímo před budovami hlavních nádraží v Praze a Norimberku. Na rozdíl od vlaků však nemají po cestě žádnou zastávku, nemohou je tedy použít například lidé, kteří by chtěli jet z Plzně do Norimberku.

13. 08. 2010 Bárta zastaví 31 staveb na železnicích, nejvíc silnic stopne na severu Moravy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/barta-zastavi-31-staveb-na-zeleznicich-nejvic-silnic-stopne-na-severu-moravy-1bh/-eko-doprava.asp?c=A100813_120208_eko-doprava_vem)

Ministr dopravy Vít Bárta potvrdil zastavení prakticky všech staveb na železnici na úkor silničních staveb. Stát ale zabrzdí i některé stavby silnic: čtyři velké projekty a dalších jedenáct, které jsou před zahájením nebo na nich proběhlo jen minimum prací. Bárta představil škrty v Liberci, kam přijel kvůli povodním. Podle šéfa Správy železniční a dopravní cesty Jana Komárka se zastavují všechny stavby, které jsou rozestavěné nebo se počítalo s jejich zahájením v nejbližší době. Takřka okamžitě podle něj mohou skončit čtyři, dalších osm bude ukončeno postupně. "Některé stavby nejde uzavřít okamžitě, objekty se musejí postupně dostavět, aby nebyla ohrožena bezpečnost," vysvětlil Komárek. Podle něj se dokončí všechny výluky a cestující nemusí mít obavy, že by zamrzla stavba tratě, kde teď musí kvůli opravám jezdit autobusy.

Největší úspory ve stavbách silnic potkají Moravskoslezský kraj. Tři ze čtyř zastavených staveb silnic jsou odsud. Podle ministra stát vybíral silnice na zastavení podle jejich důležitosti. Mezi stavbami před zahájením nebo lehce rozestavěnými jsou například obří křižovatka u Opatovic nad Labem nebo obchvat Chrudimi či Frýdku-Místku. Bárta podle svých slov bojuje nejen se škrty na příští rok, ale i s nedostatkem peněz na letošek oproti původnímu rozpočtu. Resortu chybí pět miliard, především kvůli slabšímu výběru mýta a silniční daně, než byl plán.

Podle původních plánů Bárta uvažoval o zastavení 14 staveb na železnici, nakonec jich stopne 31. Vysvětluje to tím, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nenašla tolik úspor jako Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). "Jsme ministerstvo, které bude ze všech resortů nejvíce šetřit," řekl Bárta. Jen na provozních výdajích podle něj státní dopravní organizace mohou příští rok ušetřit 3,8 miliardy korun, ty použije na dopravní stavby. Naopak v případě ŘSD stát zvažoval celkem 37 staveb ke škrtnutí, z toho 16 už v pokročilé fázi výstavby. Nakonec Bárta seškrtnal jen čtyři a dalších jedenáct před zahájením nebo těsně po začátku výstavby. Úspory mají dál pokračovat. Bárta hodlá prověřit zjištění MF DNES o vysokých maržích některých firem navázaných na státní dopravní zakázky. "Pokud se to potvrdí, tak je zřejmé, že tlak na stavební firmy je oprávněný," dodal Bárta.

Rozestavěné stavby, které je možné stopnout prakticky ihned

- Optimalizace Planá – Cheb
- Optimalizace Č. Velenice – Veselí n. Lužnicí
- CDP Přerov
- Racionalizace tratě Svitavy – Ždárec u Skutče

Rozestavěné, které se zastaví postupně

- Optimalizace Stříbro – Planá
- Optimalizace hranice se SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší
- Modernizace Votice – Benešov u Prahy
- Optimalizace Beroun – Zbiroh
- Optimalizace Bystřice nad Olší – Český Těšín
- Rekonstrukce ŽST Přerov
- Modernizace Praha-Libeň – Praha-Běchovice

Stavby, jejichž zahájení se zastavuje

- Plzeň – průjezd uzlem
- Modernizace Rokycany – Plzeň
- Modernizace Ševětín – Veselí nad Lužnicí (úsek Horusice – Veselí)
- Zabezpečovací systémy Kolín – Břeclav
- GSM-R (bezdrátová komunikace) Děčín – Všetaty – Kolín
- GSM-R Ostrava – státní hranice a Přerov – Česká Třebová
- Rekonstrukce a zkapacitnění Studénka – Mošnov
- Rekonstrukce Střelenského tunelu

- Optimalizace Praha-Vysočany – Lysá nad Labem
- Rekonstrukce stanice Stará Paka
- Rekonstrukce trakční měnirny Pečky
- Úprava zabezpečení Kolín – Choceň
- Rekonstrukce mostu na trati Čerčany – Skochovice
- Rekonstrukce Chrudim – Hrochův Týnec
- Rekonstrukce plochy 1. nástupiště Pardubice
- Modernizace Tábor – Sudoměřice
- Modernizace železničního uzlu Brno
- Průjezd Ústím nad Orlicí

13. 08. 2010 Strojvůdce v Přerově nadýchal čtyři promile

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98380-strojvudce-v-prerove-nadychal-ctyri-promile/>)

Pracovníci železniční stanice v Přerově ve čtvrtek odhalili strojvůdce, který řídil lokomotivu pod vlivem alkoholu. Policie mu naměřila přes čtyři promile. Opilý devětačtyřicetiletý zaměstnanec společnosti ČD Cargo s lokomotivou ujel jen asi půl kilometru. Událost se obešla beze škod a zranění. Muž za to přijde o práci.

Strojvedoucí ve čtvrtek nastoupil opilý na odpolední směnu. Nastartoval lokomotivu, se kterou přijel k návěstidlu, kde stroj zastavil. "Na základě anonymního telefonického oznámení byl následně strojvedoucí odvolán a kontaktován dozorcím provozu, který ho vyzval k provedení orientační dechové zkoušky," uvedla mluvčí přerovské policie Miluše Zajícová. To ale strojvůdce odmítl. Dýchnout mu proto dali až policisté. Ti mu při dvou dechových zkouškách naměřili zhruba 3,5 a přes čtyři promile alkoholu. Muž je podezřelý z ohrožení pod vlivem návykové látky. Hrozí mu za to až rok vězení a jistý si může být i ztrátou zaměstnání. Muž byl okamžitě postaven mimo službu. "Protože se jedná o velmi vážné porušení pracovní kázně, jak v ČD, tak v ČD Cargo se toto řeší jediným možným způsobem, a to je ukončení pracovního poměru u společnosti," řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

14. 08. 2010 Slovensko spojí s Prahou první soukromý vlak (Wagon Service, EN 420/421)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/slovensko-spoj-s-prahou-prvni-soukromy-vlak-fou/eko-doprava.asp?c=A100813_185851_eko-doprava_abr)

Mezi Českem a Slovenskem začne v průběhu jízdního řádu platného od prosince jezdit první soukromý vlakový expres. Provozovat ho chce slovenská firma Wagon Service, která získala licenci na začátku roku. Firma už má v návrhu jízdního řádu platného od prosince přidělený čas, kdy bude vlak jezdit. Vlak zařazený do kategorie EuroNight spojí Košice s Prahou. V Česku bude stavět jen v Praze a Pardubicích, ostatními městy projede bez zastávky. Trasu zvládne zhruba za deset hodin.

Podle jednatele firmy Ivana Gálíka tak chce napravit nenormální stav, kdy mezi oběma státy jezdí více lidí autobusy než vlaky. Nalákat je chce například na méně lidí v kupé nebo na ostrahu vlaku. "Chceme být k cestujícím vstřícnější, hlavně k ženám," dodal. Podle něj vedou autobusy zejména kvůli špatnému stavu vlaků, které dosud přes noc na trase mezi Českem a Slovenskem jezdí. "Autobus má svoje místo při kratších vzdálenostech," míní Gálík. Firma dosud pronajímá několik lůžkových vozů slovenským železnicím, jezdí s nimi i do Prahy. Teď chce podnikat na vlastní triko.

Wagon Service chtěl původně přesvědčit k provozu vlaků České dráhy nebo Železniční společnost Slovensko, ale u nich s nápadem narazil. "Státním železnicím stačí, když dají k dispozici zastaralé socialistické, například lehátkové vagony," dodal Gálík. Dráhy to však odmítají. "Společně se slovenským partnerem provozujeme do Košic vlastní spoj kvality EuroNight sestavený ze slovenských vozů, které jsou z větší části klimatizované," hájí dráhy jejich mluvčí Petr Šťáhlavský. Podle něj navíc budou v takovém standardu od příštího jízdního řádu všechny lůžkové vozy a k vlaku bude připojen i vagon na přepravu osobních aut.

Ceny jízdného zatím nejsou známy, podle Gálíka ale nepůjdou níže, než je dosavadní tarif. Nejlevnější zpáteční jízdenka pro tento typ vlaků stojí 1 474 korun. I to je důvod, proč řada lidí dává přednost cestě autobusem: jízda do Košic po silnici je sice trošku delší, ale běžně se dá zpáteční

jízdenka pořídít pod tisíc korun. Na Slovensko se chystá i Student Agency, jejíž dcera RegioJet začne jezdit příští rok mezi Prahou a Ostravskem. "Nechceme se ale autobusů na Slovensko rozhodně vzdát," uvedl šéf firmy Radim Jančura.

14. 08. 2010 U Hulína narazil vlak do mostní konstrukce, nehoda se obešla bez zranění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98459-u-hulina-narazil-vlak-do-mostni-konstrukce-nehoda-se-obešla-bez-zraneni/>)

Dnes nad ránem narazil na trati mezi Třeběticemi a Hulínem na Kroměřížsku osobní vlak do uvolněné kovové části konstrukce místního mostu, která ležela na kolejích. Při nehodě nedošlo k žádnému zranění. K uvolnění konstrukce mohlo dojít po bouřce. K nehodě došlo dnes ve 04:17. "Vlak na kovovou překážku najel. Nikomu se ale nic nestalo. Provoz na trati musel být přerušen do 06:50. Dopravu jsme zajišťovali náhradními autobusy," uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Příčinu nehody kriminalisté dosud šetří. Podle zlínské policejní mluvčí Jany Bartíkové prověřují i to, zda se kovová část konstrukce mostu nedostala na koleje cizím zaviněním. Další možností je podle ní to, že se na kolejště sesunula vlivem podmáčené půdy.

14. 08. 2010 Železniční historici shánějí staré vagony, připravují "český Orient-expres"

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98301-zeleznicni-historici-shaneji-stare-vagony-pripravuji-cesky-orient-expres/>)

Do původního stavu by se v příštích letech měly vrátit staré rychlíkové vagony, ze kterých by chtěly České dráhy a Národní technické muzeum vytvořit soupravu pracovně nazývanou českým Orient-expresem. Jednotlivé vozy budou zastupovat tradiční české vagonky, z nichž většina už neexistuje, řekl přednosta Depa historických vozidel ČD Jindřich Rachota. Náklady na obnovu jednoho vozu přednosta odhadl na pět až deset milionů korun. Pokud se vagony skutečně podaří sehnat a zrekonstruovat, budou jezdit na nostalgických vlacích, dráhy je také budou pronajímat pro soukromé akce.

Předválečných čtyřnápravových rychlíkových vagonů se dochovalo jenom málo. V historických soupravách jsou tak k vidění především dvounápravové vozy, které sice také bývaly k vidění na rychlíkových soupravách, nikdy však netvořily "elitu" vozového parku ČSD. Několik velkých prvorepublikových vagonů však dodnes existuje – po zásadních přestavbách z nich vznikly například ubytovací vozy stavebních vlaků. Podle Rachoty má luženské muzeum všechny tyto vozy podchycené a chystá jejich přesun do odborných dílen. "Celý projekt závisí na tom, kolik seženeme peněz, rozhodně je to otázka řady let," upozornil Rachota.

Na nedostatek velkých historických vagonů narazily dráhy například loni, když připravovaly soupravu vlaku Winton Train, který připomněl záchranu židovských dětí z Československa před vypuknutím druhé světové války. Protože v Česku ani na Slovensku nejsou provozní předválečné vagony, které by bylo možné vypravit za hranice, byly nakonec zařazeny vagony vypůjčené z Německa a Maďarska. Muzeum ČD v Lužné chystá kromě obnovy starých vagonů také zprovoznění několika lokomotiv. Na koleje se možná vrátí "Kafemlejnek" z roku 1899, který donedávna zdobí českobudějovické nádraží. Stále ale není jisté, bude-li na jeho opravu dost peněz. Podle Rachoty je téměř jisté zprovoznění Pětikoláku řady 524.1, který je nyní umístěn v České Lípě. Letos v červenci se na koleje vrátila také Ušatá 464.008, která nyní jezdí každý víkend na Šumavě na vlacích Jihočeského parního léta. Dráhy přispívají na provoz svého muzea zhruba osmi miliony ročně, další řádově miliony korun věnují sponzoři. Nezanedbatelnou položkou je také vstupné. Návštěvnost podle Rachoty každým rokem roste, loni do muzea zavítalo 35 000 fanoušků železnice, kteří za vstupenky zaplatili 2,5 milionu korun.

15. 08. 2010 Železniční katedrály zdobí Evropu i Česko

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97580-zeleznicni-katedraly-zdobi-evropu-i-cesko/>)

Napříč Evropou stojí velkolepé stavby, které slouží jako brány do jednotlivých měst, ačkoli jsou v jejich samotném srdci. Nádraží odrážejí charakter a ambice každého města, někdy jsou také symbolem úpadku. I mnoho zchátralých nádraží ale ponechá každého kolemjdoucího stát v údivu.

Evropské železniční katedrály

Amsterdam (Centraal Station)

Stanice Amsterdam Centraal vítá návštěvníky ve městě, které architektonicky skvěle reprezentuje. Velkolepě pojatá dvorana, již dominuje budova z roku 1889, skrývá jedenáct kolejí, odkud odjíždějí rychlovlaky do Berlína, Bruselu i Paříže, amsterdamská železničářka vypravují také mamutí noční vlaky, které vozí přímé vagony do Varšavy, Prahy, Mnichova, Curychu i Moskvy. Nádraží stojí na jednom z amsterdamských umělých ostrovů. Staniční budova je dílem architektů Pierra Cuyperse a Adolfa van Gendta, dvoranu se třemi oblouky vytvořila anglická slévárna Andrew Handyside.



Antverpy (Centraal)

Ztělesněním sousloví železniční katedrála je bezesporu stanice Antwerpen Centraal. Třípodlažní stanice z let 1895 až 1905 udiví na první pohled velkou kupolí a pravidelně bývá zahrnuta v žebříčcích nejpozoruhodnějších nádraží. Celkem má stanice čtrnáct kolejí, většina je kusých. Průjezdny jsou pouze nové koleje v podzemí, kudy projíždějí dálkové vlaky. Budova je dílem Louise Delacenseria, neméně impresivní viadukt, po kterém přijíždějí vlaky do prvního patra, navrhl architekt Jan van Asperen.



Berlín (Hauptbahnhof)

Hlavní berlínské nádraží je novodobou dominantou města. V provozu je od roku 2006 a kříží se v něm vlaky, které projíždějí podzemní jiho-severní městskou drahou i starou východo-západní tratí, která vede napříč Berlínem na vyvýšeném tělese. Berlínské nádraží Berlínské nádraží Skleněné a betonové nádraží stojící na místě neméně velkolepého Lehrtského nádraží strženého v 50. letech je dílem Meinharda von Gerkana, který však s výslednou podobou stavby není zcela spokojen. Ačkoli je stanice Berlin Hauptbahnhof jednou z nejdůležitějších evropských železničních křižovatek a jezdí na ní vlaky z celého Německa i z metropolí sousedních států, není příliš velké. Horní část (tzv. Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof) má pouhá dvě nástupiště běžných vlaků a jedno nástupiště pro městskou železnici S-Bahn, která potřebuje vlastní koleje, dolní část (Hauptbahnhof-Tief) má další čtyři nástupiště. Většina vlaků tak na hlavním nádraží nekončí, ale jezdí až na některou ze sousedních stanic – Gesundbrunnen na severu, Südkreuz na jihu, Ostbahnhof (dříve označované také jako hlavní nádraží) na východě, popř. Zoologischer Garten na západě.



Lipsko (Leipzig Hauptbahnhof)

Ačkoli lipské hlavní nádraží v počtu odbavených cestujících zaostává za Berlínem, Mnichovem a Frankfurtem, má ze všech německých i evropských stanic největší plochu. Leží na 83 tisících čtverečních metrech, přestup mezi jednotlivými spoji tak nemá daleko k celodennímu výletu. Lipské nádraží je dílem architektů Lossowa a Kühna, v provozu je od roku 1915. Protože 24 nástupišť bohatě postačuje veškeré dopravě – přes hlavové nádraží jezdí především vnitrostátní dálkové vlaky, které tak musí měnit směr jízdy a s některými soupravami se musí i manipulovat – součástí stanice je i malé železniční muzeum. V současnosti v Lipsku vzniká tzv. městský tunel, který by měl zásadně změnit podobu hlavního nádraží, dálkové vlaky už nebudou omezovány kusými kolejemi a budou jezdít pod zemí.



Londýn (London St. Pancras)

Londýn má řadu nádraží, tím nejpozoruhodnějším je asi dnešní konečná vlaků Eurostar. Pseudogotická budova stanice St. Pancras vznikla v letech 1864 až 1868 podle návrhu architekta George Scotta. Ač jde o jedno z nejpůsobivějších nádraží vůbec, které podobně jako to antverpské nechybí ve většině přehledů pozoruhodných železničních stanic, čelilo v 50. letech minulého století snahám o zrušení a stržení. V současnosti je z něj naopak jedno z nejdůležitějších nádraží britské metropole, od roku 2008 je totiž v provozu terminál rychlovlaků Eurostar, které spojují Londýn s Paříží nebo Bruselem. V budoucnu by do terminálu měly jezdít také rychlovlaky ICE z Německa.



Madrid (Madrid Estación de Atocha)

Nádraží Estación de Atocha z roku je známé především kvůli džungli, kterou do staré odbavovací budovy z roku 1892 umístil po sto letech architekt Rafael Moneo. Ten zároveň vyprojektoval nové kolejiště, aby uvolnil původní halu zeleni. Cestující se tak v původní budově setkají s masožravými rostlinami i želvami. Stanice Atocha je ovšem známá také kvůli teroristickému útoku, při kterém v roce 2004 zahynulo 192 lidí. Z nádraží jezdí dálkové vlaky do různých míst Španělska a také noční vlak Euronight do Paříže.

**Paříž (Paris Gare de Lyon)**

Lyonské nádraží není v Paříži největší ani nejstarší, má ale své nezaměnitelné kouzlo. Stavbu s výraznou věží vytvořil pro průmyslovou výstavu v roce 1900 architekt Marius Toudoire. Podobně jako na dalších hlavních pařížských stanicích se ve stanici dnes kloubí historické a soudobé prvky, odbavovací halu ozvláštňují také palmy. Na Lyonském nádraží končí nejstarší evropská rychlodráha, která spojuje Paříž s Lyonem a do stanice také nejedí žádné jiné vlaky než TGV.

**Canfranc (Estación Canfranc)**

Největší nádražní budova světa stojí v zapomenuté pyrenejské obci na španělsko-francouzských hranicích. Na nádraží jezdí dva regionální vlaky denně ze Zaragozy, trať z Francie je už desítky let snesena. Canfrancké nádraží společně s železniční tratí Pau – Canfranc – Zaragoza vznikalo čtvrt století, otevřeno bylo v roce 1928. Protože ve Francii a Španělsku mají koleje jiný rozchod, bylo nutné postavit skutečně velkou přechodovou stanici, která poskytla cestujícím veškeré zázemí – čekárny, restaurace, banku i hotel. Svoji odbavovací halu postavila francouzská i španělská železnice. Náročná horská trať ale byla příliš náročná na údržbu, přitom na ní musela být často přerušována doprava – kvůli válkám i nehodám. Přesto se obě strany snažily udržovat železnici i nádraží v chodu. V roce 1970 však Francouzi svoji část trati zrušili a nádraží zcela opustili. Španělská část je udržována jenom málo, a tak do Canfrancu občas přicházejí turisté proto, aby si prohlédli zchátralého hnědého mamuta, kde dodnes zůstala většina starého a opuštěného vybavení – v pyrenejské pustině ho těžko někdo ukradne. Že se nádraží opět vrátí alespoň část jeho slávy, ale není vyloučeno. Letos v červnu se vlády obou zemí shodly, že by chtěly pyrenejské železniční spojení obnovit.

**České železniční katedrály****Brno hlavní nádraží**

Hlavní nádraží v Brně patří k nejstarším v Česku. Právě tam končila první parostrojní železnice v českých zemích, která od roku 1839 do Brna vedla z Břeclavi. Impozantní nádražní budova je jednou z nejstarších dochovaných staveb tohoto druhu, v provozu je už od roku 1850. V současnosti není v dobrém stavu, případnou rekonstrukci ale oddalují spory o možném přesunu hlavního nádraží dále z centra města, čímž by stará odbavovací hala ztratila svůj původní účel. Dnes z deseti kolejí brněnského hlavního nádraží jezdí vlaky, které spojují město s Prahou, Vídní a Bratislavou, ale také s Berlínem nebo Hamburkem.

**České Budějovice**

České Budějovice jsou kolébkou evropské železnice. Právě mezi jihočeskou metropolí a nedalekým Lincem začaly jezdit první vlaky na kontinentu. Slavná koňská železnice byla v provozu od roku 1827. Současné nádraží, jehož velikost zdůrazňuje železničně-historický význam města, stojí od roku 1914 v místě, kde se setkávají trati z pěti směrů. Od čtyř nástupišť jezdí vlaky do Lince, Plzně, Prahy, Brna, Vídně a Českého Krumlova.

**Hradec Králové hlavní nádraží**

Má-li nádraží reprezentovat město, jehož je "branou", podařilo se to v Hradci Králové téměř dokonale. Modernistická budova Václava Rejchla z let 1928 a 1929 dokonale vystihuje charakter celého Gočárova města.



Navíc po nedávné rekonstrukci, kdy u nádraží vyrostl také autobusový terminál, dostalo nádraží příjemný interiér, a tak patří mezi ty stanice, na kterých se cestujícím ani nechce nastoupit do zastaralého vlaku.

Praha hlavní nádraží

Nádraží prezidenta Wilsona, které od 40. let nese také označení hlavní nádraží, je největší a snad i nejvýstavnější železniční stanicí v Česku. Jde o jediné nádraží s krytou dvoranou, majestátní secesní budova architekta Josefa Fanty se může na první pohled směle srovnávat i s proslulým antverpským nádražím. Kdo si ale chce pohled na budovu skutečně vychutnat, musí vystoupit na nedalekou Jindřišskou věž, nebo nastoupit do auta. Fantova budova dokončená v roce 1909 je odříznuta od světa Severojižní magistrálou a většina cestujících do jejího nitra vůbec nevstoupí. Řada míst je také značně zchátralá, ačkoli by se to mělo brzy změnit. V současnosti prochází rekonstrukcí nová odbavovací hala ze 70. let minulého století od architektů Dandy, Bočana a manželů Šrámkových. Nádraží má osm nástupišť, odkud odjíždějí regionální a dálkové vlaky například do Mnichova, Berlína, Hamburku, Amsterdamu, Curychu, Varšavy, Budapešti, Vídně nebo Moskvy.



Meziměstí

Španělsko má Canfranc, Česko má Meziměstí. Ačkoli velké pohraniční nádraží není v tak špatném stavu jako pyrenejská ruina, jeho osud není až tak odlišný. Do pohraniční stanice, která vznikla na někdejších rakousko-německých hranicích (které jsou dnes hranicemi česko-polskými) a zpoza hranic na ni vedla elektrizovaná trať, jezdí dnes pouze regionální motoráky z českého vnitrozemí. Přeshraniční doprava stále funguje, ale je pouze nákladní. V samotné nádražní budově, která je jednou z největších v republice, jsou odbavovací prostory, restaurace a také tělocvična a divadelní sál.

16. 08. 2010 Dráhy koupí další nové motoráky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98561-drahy-koupi-dalsi-nove-motoraky/>)

Další čtyři nové motoráky nakoupí České dráhy. Vypsaly na ně výběrové řízení, požadavky jsou podobné jako při předchozí soutěži na dodávku nových dieselových jednotek, která proběhla na jaře. Tehdejší tendr vyhrál Stadler, který dopravci dodá 33 vlaků Regioshuttle, které jsou nízkopodlažní a klimatizované, nabízejí místo k sezení zhruba pro 70 sedících cestujících. Za čtyři nová vozidla dráhy zaplatí celkem 212 milionů korun, vyplývá z informací Informačního systému veřejných zakázek. Dráhy dnes oznámily vypsání také dalšího výběrového řízení na radiostanice GSM-R pro lokomotivy.

Čtveřice nových motoráků bude jezdit v Pardubickém kraji, dráhy k jejich nákupu chtějí použít peněz z Regionálního operačního programu, jednotky by se tak vůbec neměly objevovat za hranicemi regionu. Do výběrového řízení se mohou firmy přihlašovat do 4. října, o den později budou ČD otevírat obálky. Letos na jaře proběhlo výběrové řízení na dodávky nových dieselových jednotek pro Liberecký kraj a Vysočinu. Motoráky typu Regioshuttle na jejich tratích začnou jezdit příští rok, shodný typ vlaku představily dráhy na začátku května v Jihlavě, Praze a Liberci, svážet se jím mohli cestující na Olomoucku.

Lokomotivy dostanou radiostanice GSM-R

Vedle nových motorových jednotek chtějí České dráhy nakoupit radiostanice GSM-R pro 600 lokomotiv. Na jejich dodávku vypsaly další výběrové řízení, předpokládaná hodnota dodávky činí 270 milionů korun.

16. 08. 2010 U Ješetic se málem srazily dva vlaky, chyboval zaměstnanec

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98603-u-jesetic-se-malem-srazily-dva-vlaky-chyboval-zamestnanec/>)

V Ješeticích na Benešovsku dnes proti sobě vyjely dva vlaky na jednokolejně trati. Vlaky InterCity z Prahy do Linze i rychlík z Českých Budějovic do Prahy se ale podařilo včas zastavit a ke srážce nedošlo. Nebezpečnou situaci zřejmě zavinil zaměstnanec železnice. Na trati byl celé dopoledne přerušen provoz. Rychlík směřující z Českých Budějovic do Prahy vyjel ze stanice Ješetice v 08:30, proti němu ve stejnou dobu po jednokolejně trati vyrazil ze stanice Heřmaničky vlak InterCity jedoucí z Prahy do Linze. "Oba vlaky výpravčí zastavila použitím funkce 'generální stop', k žádnému zranění ani škodě nedošlo," uvedl Martin Drápal z Drážní inspekce. "Drážní inspekce na místě vyloučila

pochybení techniky nebo selhání systému. Pro tento okamžik se domníváme, že došlo k pochybení konkrétních zaměstnanců železnice," přiblížil situaci Jan Kučera, náměstek generálního inspektora Drážní inspekce. Ta vybrané zaměstnance stále vyslýchá.

16. 08. 2010 Vlaků z Liberce do Chrastavy se cestující dočkají až koncem října

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98607-vlaku-z-liberce-do-chrastavy-se-cestujici-dockaji-az-koncem-rijna/>)

Kvůli rozsáhlým povodňovým škodám nemohou v Libereckém kraji vlaky stále jezdit ve čtyřech úsecích. A někde se obnovování provozu pořádně protáhne. Na trati z Liberce do Frýdlantu potvrzuje výluka až do konce září. Mezi Libercem a Chrastavou by to mělo být ještě o měsíc déle. Ještě tento týden by naopak měl být obnoven provoz v úseku Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem. Na většinu míst, kam se nedostanou vlaky, nahrazují přerušené železniční spojení autobusy. Ty ale nabírají nemalá zpoždění odpovídající provozu na silnicích. Na trati Mníšek u Liberce – Raspenava – Frýdlant to bývá deset minut až půl hodiny. Do některých stanic se ale nedostanou ani autobusy. Příkladem je třeba část trati z Liberce do Chrastavy. Kvůli nesjízdne silnici nemohou stavět v zastávkách Machnín hrad a Chrastava Andělská Hora.

Vlaky z Frýdlantu do Jindřichovic vyjedou ještě tento týden

Místo se už ale daří poničenou železnici opravovat. Obnoven již tak byl provoz všech vlaků v úseku Chrastava - Hrádek nad Nisou - Žitava - Varnsdorf. Tento týden ve středu mají začít jezdit vlaky také z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem. Náhradní autobusová doprava tam zatím funguje v celém úseku, není však obsluhována zastávka Frýdlant předměstí. Trať Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem se má rozjet na konci prázdnin, autobusy tam nyní fungují na celé trase.

17. 08. 2010 Problémové Opencard mají pomoci České dráhy. Ale tajně

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-45730130-problemove-opencard-maji-pomoci-ceske-drahy-ale-tajne>)

Podle smlouvy, jíž má dnes schválit rada zastupitelstva, je tajné i to, jak se má projekt rozvíjet a kolik se komu bude platit. "Není možné, aby projekt, který financují daňoví poplatníci, byl prohlášen za obchodní tajemství," argumentují kritici. Pražský magistrát doufá, že mu s problémovou Opencard, na jejíž předražení a podezřelé smlouvy kolem ní poukázal audit koncem loňského roku, pomohou České dráhy. Již v červnu obě instituce uzavřely memorandum o spolupráci, nyní se má spolupráce prohloubit. A to tak, že se pražská Opencard propojí s drážní In-kartou. Má to ovšem jeden háček: Vše má být tajné. Náměstek pražského primátora Milan Richter, jenž má Opencard na starosti, totiž na úterní jednání rady města připravil k odsouhlasení Smlouvu o ochraně důvěrných informací mezi Magistrátem a Českými drahami. A ta říká: Veškeré informace týkající se spolupráce na projektu Opencard a In-karty jsou důvěrné.

Protiprávní, či ne?

Proti tomu ovšem protestuje jak opozice, tak experti na přístup k informacím. "Není možné, aby projekt, který financují daňoví poplatníci, byl prohlášen za obchodní tajemství," říká zastupitelka za Stranu zelených Petra Kolínská. A stejný názor má i spoluautor zákona o svobodném přístupu k informacím Oldřich Kužílek, jenž dnes působí ve sdružení Otevřená společnost. "Smlouva je protiprávní, značná její část bude od počátku neplatná pro rozpor s právním řádem," upozorňuje ve stanovisku, které poslal i Richterovi. "Právní řád neumožňuje povinným subjektům dle zákona o svobodném přístupu k informacím takovýmto způsobem prohlašovat nějaké informace za důvěrné a smlouvat se na tom, že je před veřejností utají," uvedl Kužílek.

ČD: Zveřejněním bychom se poškodzovali

Utajení požadovaly České dráhy. "Jsme podnikatelský subjekt a poškodili bychom sami sebe, kdybychom poskytovali obchodní informace magistrátu, který by je mohl volně poskytovat dál," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Jenže v tom, co se utajuje, není podle smlouvy jen know-how, ale i věci, jež by měla veřejnost běžně znát - například i to, k čemu má projekt sloužit či kolik bude stát. "Za důvěrné informace jsou považovány zejména informace ekonomické, marketingové, o produktech a odměňování, jakož i informace o vizech a cílech projektu a veškeré další informace, které jsou nebo budou jako důvěrné informace označeny," stojí v návrhu smlouvy, který mají HN k dispozici.

Joklík a Richter ale argumentují paragrafem ve smlouvě, který říká, že důvěrnost se nevztahuje na informace, jejichž zveřejnění ukládá obecně závazný předpis. "Takovým předpisem je samozřejmě i zákon 106 o svobodném přístupu k informacím," podotýká Richter. Kužílek ovšem takové vysvětlování znění smlouvy označuje za komedii. "Je jasné, že při jejím praktickém používání se bude protiprávně odepírat mnohem větší okruh informací, než zákon připouští. To vyvolá spory a náklady a ztráty na image," upozorňuje.

17. 08. 2010 Bárta: Peníze na železnici v příštím roce vrátíme z budoucích úspor

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/98646-barta-penize-na-zeleznici-v-pristim-roce-vratime-z-budoucich-uspor/>)

Ministr dopravy Vít Bárta včera nevyhověl protestům zástupců Moravskoslezského kraje. Bárta minulý týden pozastavil v rámci úsporných opatření přes desítku silničních staveb, z toho většinu právě na Moravě. Úspory ale nakonec odnesla nejvíce železnice, kde ministr zastavil výstavbu všech koridorů, tedy celkem 31 staveb. Peníze by se na ni měly vrátit v příštím roce z budoucích úspor. Předchozí ministři dopravy podle Bárty spustili neuváženě stavební boom, který byl velkorysejší než možnosti státní kasy. Ministr uvažuje rovněž o rozšíření konkurenčního prostředí v oblasti stavitelství na ministerstvu dopravy či zdražení dálničních známek a mýtného.

Ještě letos musí stát na dopravě ušetřit 1,5 miliardy korun. Úspory v rozpočtu nejvíce dopadly na Moravskoslezský kraj. Delegace kraje a dotčených obcí proto u Bárty orodovala, aby verdikt přehodnotil – zatím ale neúspěšně. Bárta slíbil, že udělá vše, aby napravil nepříjemnou situaci v Moravskoslezském kraji už v roce 2011. "V tuto chvíli se ovšem s rozhodnutím nedá nic udělat. Rozhodli jsme se tento rok škrtnat na úkor staveb, a ne například na úkor platu učitelů," konstatoval ministr. Exministři dopravy podle Bárty neuváženě spustili stavební boom a firmy postupně zvyšovaly ceny. "Uvažuji o rozšíření konkurenčního prostředí v oblasti stavitelství na ministerstvu dopravy," prohlásil ministr. Na trh by tak mohla být vpuštěna například některá z čínských firem.

Bárta o zastavení staveb: "Rozhodnutí jsem udělal se čtrnáctidenním zpožděním, než jsem ho podle regulí udělat měl. Žádal jsem mezitím stavební firmy o slevy a hledal jsem úspory i ve vlastním rezortu. Postupně jsem mohl z toho seznamu 51 staveb některé odškrtnout." Zastavením staveb železničních koridorů podle ministra Česko o peníze z unie nepřijde. "EU velmi vítá mou snahu o efektivizaci při výstavbě dopravních staveb. Bude jiný systém financování tak, abychom o peníze nepřišli," pronesl Bárta.

Bárta zvažuje zdražení mýtného i dálničních známek

Ministerstvo dopravy se snaží hledat chybějící peníze ve svém rozpočtu i tak, že chce zdrazit dálniční známky a mýtné, uvádí dnešní Mladá fronta Dnes. Poplatky za používání silnic a železnic totiž letos nepřinesou tolik peněz, kolik stát plánoval. Chybět budou až 2,5 miliardy korun. Podle ministra dopravy Víta Bárty by se měla snížit taky sazba za dopravu zboží po železnici. Jeho část by se mohla přesunout z kamionů do vlaků. "Mýto je objektivně ze všech zemí okolo nejnižší u nás a mým zájmem je to změnit," uvedl Bárta. Zdražení se má dotknout i ceny dálničních známek. "Hledám ale zároveň cesty, jak ulevit českým dopravcům," dodal. Kvůli mýtnému vzniká na ministerstvu pracovní skupina, která má za úkol připravit Bártovi patřičné podklady.

Autodopravci se zdražováním nesouhlasí, podle nich není možné mýtné zvýšit jen tak, kalkulace totiž podléhá evropským pravidlům a odvozuje se od nákladů na stavby nových silnic. Nesouhlasí ani s argumentem, že je mýtné v Česku nejlevnější z okolních zemí. Vít Bárta Vít Bárta Na Facebooku se nedávno objevil ministrův profil, který je ovšem dílem vtipálka a pomocí komentářů si dělá legraci například z Jany Bobošíkové či Radka Johna. "Sociálním sítím fandím a mrzí mě, že jsem zatím nenašel čas se tomuto formátu věnovat. Považuji za svou chybu, že toto médium zatím nevyužívám," řekl Bárta. Ten alespoň jezdí každý pátek do regionů seznámit se s tamní situací.

17. 08. 2010 Na Tanvaldsku budou nové železniční zastávky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98679-na-tanvaldsku-budou-nove-zeleznicni-zastavky/>)

V mikroregionu Tanvaldsko začnou letos fungovat čtyři nové železniční zastávky. Dvě jsou plánované v Desné, třetí by měla být zprovozněna v září ve velkých Hamrech a poslední, která stojí ve Smržovce, má za sebou již zkušební provoz. Projekt přijde na 29 milionů korun, z toho přes 85 procent bylo získáno z Evropské unie, informovala o tom manažerka projektu Kateřina Preusslerová.

Zastávka Velké Hamry město má být dokončena pravděpodobně v září, poté ji čeká půlroční zkušební provoz. "Její poloha lépe odpovídá současné hustotě osídlení než původní rozmístění stanic z 19. století, kdy byla železniční trať postavena," podotkla Preusslerová. Další novou zastávkou v regionu je stanice Smržovka - Luční, která zlepšuje dostupnost veřejné dopravy pro oblast ulice Luční a okolí ulice Hlavní. Zkušební provoz zastávky byl zahájen již na konci loňského roku, od minulého týdne pak byla uvedena do běžného provozu.

Zastávky v Desné jsou na frekventované trati z Liberce přes Tanvald do Harrachova. Stanice Desná-Pustinská začala vyrůstat na jaře a do zkušebního provozu bude uvedena ve středu. Zastávka Desná-Riedlova víla se stále staví, hotová má být do konce října. Nové stanice by podle starosty Marka Pietera měly zlepšit obslužnost podhorského města nejen pro jeho obyvatele, ale usnadnit přístup do některých oblastí také návštěvníkům. V regionu bylo v posledních měsících obnoveno také 18 autobusových zastávek. Opravovaly se stanice například v Desné, Velkých Hamrech nebo Smržovce.

17. 08. 2010 Mezi Zlínem a Olomoucí bude možná meziregionální železniční doprava

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98717-mezi-zlinem-a-olomouci-bude-mozna-meziregionalni-zeleznicni-doprava/>)

Mezi Zlínem a Olomoucí by v budoucnu mohla jezdit meziregionální železniční souprava. Na nákupu moderního vlaku se shodli hejtmani Zlínského a Olomouckého kraje Stanislav Mišák a Martin Tesařík (oba ČSSD). Projekt přijde na několik desítek milionů korun, regiony na něj chtějí získat peníze z evropských fondů, oznámili to hejtmani po společném jednání v Luhačovicích. "Zvýší se tak šance napojování na jednotlivé rychlíky, a to ať už z Ostravy nebo od Břeclavi. Nyní se budou zpracovávat zadávací podmínky, co se vlastně přesně chce, v jakém rozsahu a podobně," uvedl Mišák.

Vlaky mezi Zlínem a Olomoucí jezdí, nicméně podobný přímý regionální spoj podle Mišáka chybí. Obě krajské samosprávy na společném jednání schválily text memoranda. Musejí jej ale schválit také rady obou krajů. "Projekt musí být zrealizován do konce roku 2013 a proplacen nejpozději do roku 2015," doplnil Mišák. Tesařík upozornil na to, že součástí memoranda je i diskuse o úhradě prokazatelné ztráty. "Dohodli jsme se, že budeme hledat klíč a mechanismus k dělení této ztráty. Zatím není znám dopravce. Ten bude vybrán na základě výběrového řízení," doplnil olomoucký hejtman.

17. 08. 2010 Rychlovlak ICE havaroval, na koleje spadl popelářský vůz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98744-rychlovlak-ice-havaroval-na-koleje-spadl-popelarsky-vuz/>)

Německý rychlovlak ICE na mezistátní lince z Frankfurtu nad Mohanem a Paříží se srazil s popelářským autem. Nehoda se nestala na vysokorychlostní trati, nýbrž na běžné dráze mezi Mannheimem a pohraničním městem Saarbrücken, která je plná oblouků. Přesto při nárazu do automobilu, který se na koleje sesunul ze sousední silnice, utrpělo zranění patnáct lidí včetně řidiče auta, který byl zraněn vážně. Ve vlaku bylo asi 300 cestujících.

Dvousystémová jednotka ICE narazila do popelářského vozu zhruba devadesátikilometrovou rychlostí, když strojvedoucí před nehodou ještě stihl použít rychlobrzdu. Podle prvních informací z vyšetřování nehody automobil na svoz odpadu sklouzl přímo ke kolejím na úzké cestě u obce Lambrecht, když se jeho pětatřicetiletý řidič chtěl vyhnout protijedoucímu vozidlu. Když zjistil, že spadl pod příjezdící ICE, pokusil se ze svého auta uniknout, přitom ale utrpěl vážné zranění. Vlak při nehodě vykolejil, čelo vlaku je vážně poškozeno. Kvůli nehodě uzavřely Německé dráhy trať mezi Mannheimem a Saarbrückenem. Mezistátní spoje, které po ní jezdí do Paříže, pojedou odklonem přes Štrasburk. Výluka zřejmě potrvá celý den.

18. 08. 2010 Odboráři považují stojící stavby za nebezpečné, ministerstvo je uklidňuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98770-odborari-povazuji-stojici-stavby-za-nebezpecne-ministerstvo-je-uklidnuje/>)

Zastavení staveb na železnici ohrozí cestující, železničáře a stejně tak i řidiče aut, která jezdí přes přejezdy na rozestavených úsecích železničních tratí, jejichž modernizaci ministerstvo dopravy zastavilo. Varoval před tím šéf odborářské Federace strojvůdců Jindřich Hlas v otevřeném dopisu ministru Vítu Bártovi. Ministerstvo dopravy ale odmítá, že by po zastavení staveb byla jakkoli ohrožena

bezpečnost provozu na železnici nebo silnicích. Nejkritičtější etapy staveb totiž mají být dokončeny před přerušением prací.

Nebezpečí u Svitav i v Přerově

Jindřich Hlas upozornil, že na řadě rozestavených míst je mimo provoz zabezpečovací zařízení. Jako příklad uvedl trať mezi Svitavami a Žďárce u Skutče, kde se zhruba před patnácti lety stala nehoda, již nepřežilo devatenáct lidí. "S vyhlášeným 'Stop' nemůžeme souhlasit mimo jiné také s přihlédnutím k tomu, že nové zabezpečovací zařízení je zde kompletně nainstalováno, a jak se nám podařilo zjistit, od jeho aktivace nás dělily vlastně už jen dny," varoval předseda Federace strojvůdců. Dokud nebude zařízení v provozu, nebude možná příliš kvalitní komunikace mezi dispečery a posádkou železničních vozidel, řada přejezdů navíc zůstane chráněna pouze výstražným křížem. Pouze provizorní zabezpečovací zařízení je podle Hlase nainstalováno také na rozkopeném přerovském nádraží.

Ministerstvo: Před zastavením prací bude vše bezpečné

Ministerstvo dopravy ale tvrdí, že argumenty Federace strojvůdců jsou mylné. "Ministr dopravy již dříve avizoval, že veškeré stavby, které by měly vliv na bezpečnost cestujících, nemohou být zastaveny," řekl Jakub Ptačinský z tiskového odboru ministerstva. Například modernizace trati Svitavy – Žďárec u Skutče bude dokončena podle plánu, Ptačinský navíc poukázal, že ani nebyla na seznamu zastavených prací. Stavba stojí pouze krátkodobě kvůli předchozímu ministerskému příkazu. "Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek poslechl příkaz pana ministra o okamžitém zastavení všech staveb," řekl Ptačinský. Stavba by ale měla pokračovat, až proplácené faktury projdou auditem. Seznam v současnosti podle něj ještě podléhá dalším auditům a kontrolám. "Takže je možné, že se ještě lehce změní," dodal Ptačinský.

18. 08. 2010 Bludný vlak vezl Švýcary do Itálie a Italy do Curychu

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/bludny-vlak-vezl-svycary-do-italie-a-italy-do-curychu-p0o-zahranicni.asp?c=A100818_1434830_zahranicni_btw)

Bludné kameny jsou i na železnici. Jako by přes něj přešel „Pablo Casals“, noční vlak z Barcelony. Jel přes Francii, kde se dělil. Půlka vlaku mířila do Milána a druhá část do Curychu ve Švýcarsku. Při nočním dělení v Lyonu však vznikl zmatek. Francouzi omylem vyslali každou polovinu vlaku jiným směrem, než měli. Chyba se prokázala po pár hodinách. Italové, kteří dojeli do Ženevy, se divili. Švýcarské dráhy také a vlak se 135 pasažéry okamžitě přesměrovaly do Milána. Další 105 pasažérů druhé části vlaku se od francouzsko-italské hranice muselo vrátit zpět do Lyonu, odkud už nabrali správný směr do Curychu. Výsledek: tři hodiny zpoždění. "Co si pamatuju, něco podobného se zatím nikdy nestalo," řekl Jean-Louis Scherz, mluvčí švýcarských drah, známých pro svou neomylnou dochvilnost. "Bylo to tmou nebo únavou strojvůdců, v každém případě je to pro cestující otrava, i když někomu to přijde jako úsměvná historka," dodal. Informaci o cestě, která se odehrála v noci na pondělí, včera přinesl curyšský deník Blick.

18. 08. 2010 Ohrožené tratě v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/98739-ohrozene-trate-v-moravskoslezskem-kraji/>)

Po zastavení všech železničních a některých silničních staveb se ministerstvo dopravy chystá zavřít i část regionálních tratí. Nejvíce jich vytypovalo v Moravskoslezském kraji. Podle jeho vedení ale zvolilo kritérium, které tyto tratě silně znevýhodňuje. Na seznam se tak dostaly i železnice, jejichž zrušení je údajně nesmyslné. Ministerstvo říká, že o všem bude s kraji ještě jednat.

Nádražní budova v Novém Jičíně září novotou. Stát teď rekonstruuje i osm kilometrů dlouhou trať do Suchdolu nad Odrou. To vše jsou možná peníze vyhozené z okna. Podle ministerstva dopravy by totiž do Nového Jičína - okresního města s 26 tisíci obyvateli - nemusely jezdit vlaky vůbec. Ještě loni tam přitom vedly dvě navzájem nepropojené železnice. Jednu zrušila povodeň, druhou možná zruší ministr. "Napřsto zásadně nesouhlasíme s její demontáží a zbouráním," uvedl místostarosta Nového Jičína Milan Šturm. "Uděláme petici, uděláme cokoliv, ale napřsto nepřichází v úvahu, že by se tato trať měla zrušit," dodal.

Na seznamu je 43 tratí z celé republiky. Devět z nich leží v Moravskoslezském kraji. Bez větších problémů by ale stát mohl zrušit zřejmě jen tři, které jsou velmi málo využívané. Mezi tratě na odpis se ale dostala například i unikátní úzkorozchodka vedoucí z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy. Čeká na zápis mezi kulturní památky. Jsou tam i železnice, po kterých se denně přepraví

přes tisíc cestujících, jako například trať mezi Kravařemi ve Slezsku a Chuchelnou. "Jde o to ty jednotlivé trati a spoje na nich eliminovat v souladu s tou "šetřící" politikou současného kabinetu," říká mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský.

"Nad rozhodnutími, která dělá v posledních dnech ministerstvo, zůstává mnohdy rozum stát," prohlásil náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Miroslav Novák. Ministerstvo dopravy posuzovalo tratě podle výše poplatku, který vybere od dopravců za jejich užívání. V nevýhodě tak jsou krátké tratě, kterých je právě v Moravskoslezském kraji hodně. "To je trochu zavádějící. Bude nutno posuzovat tyto tratě z různých hledisek, nejen z toho jednoho," myslí si ředitel Krajského centra osobní dopravy společnosti České dráhy Miroslav Klich. "Budeme dále jednat a zástupci Moravskoslezského kraje se nemusí bát, že by krátké tratě byly nějakým způsobem diskriminovány," snaží se uklidnit situaci mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský. Uzavírání železničních tratí není to jediné, o čem ministerstvo dopravy uvažuje, šetřit chce i jinak. Zruší proto možná i část rychlíkových spojů.

18. 08. 2010 Na trať z Frýdlantu do Jindřichovic se vlaky vrátí až na konci srpna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98809-na-trat-z-frydlantu-do-jindrichovic-se-vlaky-vrati-az-na-konci-srpna/>)

Vlaky z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem začnou jezdit nejdříve na konci srpna. Provoz na trati zastavily 7. srpna bleskové záplavy, které ji poškodily. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) původně předpokládala, že bude možné dopravu na trati obnovit už dnes. Práce na opravě kolejí zničených záplavami zpomalil ale nedostatek kamene, uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Velká voda odplavila na trati dva metry vysoký násep pod kolejemi na zhruba třicetimetrovém úseku. Kamenivo na nový násep měl dodat kamenolom v nedalekém Krásném Lese, v regionu jsou totiž zcela zničené cesty a není možné ho dopravit odjinud. Jenže v kamenolomu byla na počátku srpna z rozhodnutí báňského úřadu omezena těžba.

Báňský úřad na žádost krizového štábu Libereckého kraje, který kámen potřebuje také na provizorní opravy silnic, souhlasil s rozšířením těžby. Podmínkou ale bylo odčerpání vody z lomu. Hasiči tam proto v pondělí nasadili výkonné čerpadlo schopné odčerpávat 3 500 litrů vody za minutu a další menší čerpadla zapojil i provozovatel lomu. Těžba v lomu tak znovu jede naplno. To by mělo výrazně zrychlit provizorní obnovu zničených silnic na Frýdlantsku i opravy kolejí. V Libereckém kraji je stále po záplavách zastaven provoz na čtyřech železničních tratích. Na některých úsecích vlaky provizorně jezdí, jinde musí dopravu zajišťovat náhradní autobusy. "Od dnešního dne platí na Frýdlantsku až do odvolání výlukový jízdní řád, cestující ho najdou na internetových stránkách kraje i Českých drah," uvedla vedoucí krajského odboru dopravy Stanislava Jakešová.

19. 08. 2010 Pendolino se loučí s Vídní, nevyplatí se ho tam posílat. Láká ho Berlín

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-45770320-pendolino-se-louci-s-vidni-nevyplati-se-ho-tam-posilat-laka-ho-berlin>)

České dráhy po roce nasadí rychlovlaky na linku do Bratislavy. Další soupravy kupovat nebudou. Expanze rychlovlaku Pendolino do zahraničí je i po letech rozpačitá. Navíc od prosince přestane jezdit do Vídně. České dráhy ale ujišťují, že se z pendolina nestane lokální vlak a jako „náhradu“ za Vídeň nabídnou po roční přestávce obnovení spojení do Bratislavy. Další soupravy se ale určitě kupovat nebudou. „Jako Slovenská strela se jeden pár vlaků v prosinci vrátí na trať do Bratislavy,“ ujišťuje mluvčí drah Petr Štáhlavský. Rozhodnutí je to podle něj logické. Pendolino jelo do Vídně stejně dlouho jako běžná souprava typu Eurocity, které jej nahradí. Na trati na Slovensko bude o dvacet minut rychlejší než současné spoje. Z Prahy souprava vyrazí večer a z Bratislavy se budou vracet brzy ráno. Toto spojení bude také jedinou možností, jak se dostat pendolinem z Prahy do Brna.

Berlín nebo Frankfurt

Konkrétnější obrysy dostávají i snahy dostat pendolina na německou železnici. Jednání s Deutsche Bahn ale dál pokračují a zatím není rozhodnuto, kam přesně by mělo zamířit. Rozhodnout se má na jaře příštího roku a nové linky mají být zprovozněny konci roku 2011. Ve hře je několik alternativ. Nejpravděpodobnější je spojení Prahy s Berlínem, na stole je ale i varianta spojení Prahy s Frankfurtem nad Mohanem. „Podrobnosti ale budou uzavřeny až v příštím roce,“ podotýká Štáhlavský.

19. 08. 2010 České dráhy skončily pololetí se ziskem 21 milionů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7687/>)

V prvním pololetí vykázaly České dráhy kladný hospodářský výsledek, a to i přes to, že na základě dlouhodobých smluv zaplatily kraje za zajištění osobní dopravy během prvních šesti měsíců o 212 milionů méně než loni. Za úspěchem jsou především vnitřní úspory a vyšší tržby. Ke konci června tak ČD vykázaly hospodářský výsledek +21 milionů Kč, což je o 78 mil. Kč lepší výsledek než v loňském roce ve stejném období.

Provozní výsledek před započtením odpisů (EBITDA) dosáhl kladné hodnoty + 935 milionů Kč. „Příznivě se nám vyvíjejí celkové tržby, které v prvním pololetí dosáhly 14,1 miliard korun. Velmi pozitivní je růst tržeb ve vnitrostátní přepravě, kde jsme meziročně utržili o 90 milionů víc, a to bez zdražování jízdného. Stejný trend pokračuje i v červenci,“ doplňuje generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. „Naopak náklady zůstávají meziročně zhruba stejné na úrovni 13,2 miliardy.“ V souladu s uzavřenými smlouvami s objednateli klesla úhrada závazku za pololetí o 212 milionů Kč na 6 miliard. Tento výpadek vyrovnávají právě již zmíněné tržby především za prodej jízdních dokladů, které meziročně rostly o 2 % a dosáhly 3,1 miliardy Kč.

Náklady společnosti zůstávají na úrovni roku 2009. V této oblasti se daří snižovat především osobní náklady (meziroční pokles o 4 %, resp. 252 milionů) a náklady na trakční energii, zejména na elektřinu, kterou nyní České dráhy nakupují přímo a ne od SŽDC. Náklady na elektřinu tak klesly meziročně o necelých 110 milionů Kč. Společnost v prvním pololetí vydala mnohem více na opravy, především železničních vozidel. Tato položka meziročně vzrostla o 350 milionů Kč na 919 milionů Kč.

20. 08. 2010 První parní vlak přijel na Masaryčku z Olomouce (20. srpna 1845)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/98695-prvni-parni-vlak-prijel-na-masarycku-z-olomouce/>)

Ozvaly se salvy z děl, objevil se oblak kouře a pražskými hradbami vjel do města vlak na nynější Masarykovo nádraží. Téměř sedm let poté, co byla slavnostně otevřena první parostrojní železnice v Zemích koruny české mezi Rajhradem a Brnem, dorazil parní vlak do metropole Čech. Praha v té době již měla s vlaky zkušenost, od roku 1830 byla v provozu koněspřežná železnice do Kladna a Lán, jejíž majitelé původně chtěli město propojit s Plzní. Dýmící lokomotiva a cestování ďábelskou rychlostí, které koně nemohli konkurovat, ale bylo něco docela jiného. První slavnostní vlak vedený parní lokomotivou přijel do Prahy na Masaryčku 20. srpna 1845. Pravidelný provoz ale začal až později, 1. září.



Olomoucko-pražská dráha patřila jako první velká železnice v Předlitavsku státu. Navazovala na soukromou Severní dráhu císaře Ferdinanda a společně s ní propojila Vídeň a Prahu, ovšem po velmi dlouhé a nepraktické trase, která vedla z Břeclavi přes Hodonín, Přerov, Olomouc, Českou Třebovou a Pardubice – přes veškerou snahu radních Brna, Jihlavy nebo Kutné Hory. Dráha nastartovala růst mnoha dosud bezvýznamných měst, kterými procházela – třeba Pardubic, Kolína, České Třebové či Chocně. Naproti tomu význam míst, která kvůli rozhodnutí buď vlastních radních – obávajících se znetvoření města ďábelskými parními lokomotivami – nebo projektantů železnice neměla, začal klesat. Úpadek čekal například na Vysoké Mýto, částečně i Kutnou Horu. Železnice byla dílem mladičského Jana Pernera, který projektoval již trať z Břeclavi do Brna a Přerova. Jeho vrcholné dílo, kterým bezesporu olomoucko-pražská dráha byla, mu vyneslo nesmrtelnost – ale zároveň ho stálo život. Týden po zahájení pravidelného provozu utrpěl smrtelné zranění při inspekční jízdě po dokončované trati.

Pokles a vzrůst významu

Nejdůležitějším tahem v českých zemích zůstala olomoucko-pražská trať pouze tři a půl roku. Když byla v lednu 1849 otevřena trať z Brna do České Třebové, která propojila tři hlavní města – metropoli celého Předlitavska Vídeň a zemská hlavní města Brno a Prahu. Cesta z Vídně do Prahy se výrazně zkrátila, nové napojení ale rozpůlilo původní dráhu na dvě části a ještě posílila význam České Třebové. Na původní dráze se nadále cestovalo především z Prahy do Olomouce, později na Ostravsko. V 80. letech dostala trať v Praze druhou koncovou stanici. Spojka Hrabovka ji napojila na nádraží císaře Františka Josefa, jehož význam v dalších letech rostl, ačkoli přídomek hlavní získalo nádraží až ve 40. letech 20. století. Po vzniku Československa opět posílil význam olomoucko-pražské dráhy. Stala se součástí nejdůležitější spojnice obou částí země, jejím prostřednictvím, prostřednictvím části někdejší Severní dráhy císaře Ferdinanda (Přerov – Bohumín) a Košicko-bohumínské dráhy byla Praha spojena s Žilinou, Košicemi i Užhorodem.

Řada rekonstrukcí

Právě trať z Prahy do Košic prošla jako první československá dálková dráha elektrizací. V celém úseku se začalo elektricky jezdit v roce 1957, během rekonstrukce vzniklo i několik přeložek, které pozměnily i trasu původní olomoucko-pražské dráhy. Změny ale nebyly příliš razantní, například jde o dvoukilometrový úsek u Kojic, kde koleje dříve vedly po břehu Labe. V té době již neexistoval choceňský tunel, pohled na nějž stál život Pernera, na přelomu 40. a 50. let byl totiž v jeho místech vytvořen průsek ve skále. Dnes je pohled na toto místo překlenuté mostem monumentální a stěží opakovatelný.

Další velká rekonstrukce začala v roce 1993, kdy začala být trať upravována do podoby tzv. koridoru. Vznikly další přeložky (např. viadukt u Dlouhé Třebové), byly položeny nové koleje a zmodernizováno bylo zabezpečovací zařízení, takže vlaky mohly začít jezdit až 160kilometrovou rychlostí. V roce 2006 dostala docela novou podobu dráha u Třebovic v Čechách, kde zmizel zajímavý úsek z roku 1932. Tehdy vznikla v náročném terénu druhá kolej, která se klikatě vinula nad tou původní. Po otevření nového koridoru u Třebovic navíc zanikl nejstarší tunel, který podle pověsti na trati vznikl na přání samotného císaře Ferdinanda. V době, kdy Olomoucko-pražská dráha slaví 165. výročí od vzniku a 17 let od začátku koridorace, její rekonstrukce stále neskončila. Takřka v původní podobě je dodnes úsek mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí, na rekonstrukci čeká také průjezd pardubickým nádražím i samotná Olomouc.

Všechny cesty vedou na Masarykovo nádraží

Ač na něj dnes zajíždějí pouze regionální vlaky, bylo dnešní Masarykovo nádraží prvním nádražím uvnitř pražských hradeb a prvním, na které dorazil vlak vedený parní lokomotivou. Stanice zprvu nesla název nádraží Praha, po vzniku dalších stanic (kromě konečné kořky na Brusce to bylo v 60. letech 19. století koncové nádraží Západní dráhy na Smíchově) se jí říkalo Státní nádraží. Kolejiště navrhl v roce 1842 Jan Perner, budovy architekt Antonín Jüngling. Postavily je potom firmy Vojtěch Lanna a bratři Kleinové v letech 1844 a 1845. Pět let po příjezdu prvního parního vlaku do Prahy nadále vzrostl význam stanice, která se stala výchozím bodem dalšího úseku státní dráhy, jež vedla do Lovosic, Drážďan a Berlína. Empírová architektura nádraží s prvky novorenesance a klasicismu se více méně dochovala v nezměněné podobě dodnes. Od přestavby kolejiště v roce 1932 má nádraží čtyři nástupiště, z toho první (jižní) s jednou kolejí a zbývající tři oboustranná. Nástupiště jsou přístupná z navazující zastřešené haly mezi restaurační a příjezdovou budovou.

Masaryčku čeká přestavba, ale uvažovalo se i o jejím zrušení

Od poloviny 20. století se opakovaně uvažovalo o zrušení Masarykova nádraží. Středočeští starostové se obávají, že bez "Masaryčky" by se cestující z okolí Prahy dostali pouze na periferii, kapacita hlavního nádraží by nestačila. Podle pražského radního Martina Langmajera (ODS) se Masarykovo nádraží minimálně v dalších 10 až 15 letech rušit nebude. Společnost Grandi Stazioni, která aktuálně rekonstruuje pražské hlavní nádraží, by ráda opravila také sousední Masarykovo nádraží. Spolupráci na jeho obnově už nabídla Českým drahám. Budova nádraží rekonstrukci nutně potřebuje, případný vstup Grandi Stazioni do projektu ale komplikují dohody ČD s konsorciem Masaryk Station Development. Pražští zastupitelé souhlasili v červnu s dalším projednáváním změn, které umožní přestavbu "Masaryčky".

Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského problémy se zahájením rekonstrukce souvisejí s ekonomickou krizí. Řada developerských projektů tak byla ukončena nebo přerušena nejen v České republice, ale v celé Evropě. Revitalizovat by se mělo také okolí Masarykova nádraží, kde byla různá skladiště. Ještě letos na podzim by měla začít rekonstrukce historické dvorany, která je v havarijním stavu. Pokračuje stávající projekt, doplnil Štáhlavský. Nádraží je jediným neprůjezdným (hlavovým) osobním nádražím v Praze (je nutné přepřahat některé lokomotivy) a původně bylo rozděleno pražskými hradbami na městskou část pro osobní a nákladní dopravu a mimopražskou část pro odstavování vozidel a manipulaci, což změnily pozdější přestavby. Masarykovo nádraží je druhou nejdůležitější stanicí v Praze.

20. 08. 2010 Železnice letos nezačne stavět 19 projektů za 47 miliard korun

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-45813100-zeleznice-letos-nezacne-stavet-19-projektu-za-47-miliard-korun>)

U zbývajících dvanácti rozestavěných staveb bude železnice jednat, kdy a zda vůbec je možné je přerušit. Některé jsou těsně před dokončením. Na železnici se letos nezačne stavět 19 plánovaných projektů v celkové hodnotě 47 miliard korun. Vyplývá to ze seznamu Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Práce na železnici zastavil nedávno ministr dopravy Vít Bárta pro nedostatek peněz. Celkem

se Bártovo rozhodnutí týká 31 projektů (v souhrnné hodnotě přes 90 miliard korun, viz. přehled pod článkem), z toho je 12 v plném proudu, některé stavby jsou těsně před dokončením. Stavby bude správa železnic zastavovat postupně tak, aby neutrpěla bezpečnost na železnici a nebylo třeba protahovat výluky vlakového provozu. "Na každé stavbě se bude definovat konkrétní stav, kdy bude možné stavbu přerušit. Nyní určujeme objekty, které se musejí z hlediska bezpečnosti a logiky věci jednoznačně dokončit," řekl ředitel SŽDC Jan Komárek.

Správa železnic podle něj dělá vše pro to, aby přerušení bylo co nejkratší. "To znamená zejména hledat na konkrétních stavbách úspory. Pokud se je podaří najít, tak tím otázku financování vyřešíme," je přesvědčen Komárek. Po dobu přerušení prací musí být zabezpečeny už hotové části díla, zajištěná ochrana staveniště a uskladněn obstaraný materiál a stroje. Správa zatím nemá vyčísleny náklady na konzervaci staveb. SŽDC rovněž zkoumá právní stránku věci, neboť firmy mohou proti zastavení staveb argumentovat uzavřenými smlouvami. SŽDC v těchto dnech informuje stavební společnosti o zastavení prací dopisem, stavebníci se zatím vesměs nechtějí k celé věci vyjadřovat. Jak ale uvedl prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václav Matyáš, firmy budou na smlouvách trvat.

Železniční stavby navržené k přerušení

Název akce	Celkové investiční náklady (v tis. Kč)
STAVBY PŘED ZAHÁJENÍM	
- Plzeň průjezd uzlem ve směru III. TŽK	2,406.932
- Modernizace trati Rokycany – Plzeň	9,970.934
- Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – 2. část úsek Horusice – Veselí n. L.	1,852.235
- Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I	1,214.363
- ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko	1,061.559
- GSM-R trať Děčín Prostřední Žleb – Děčín východ – Ústí n/L Střekov – Mělník – Všetaty – Lysá n/L. – Kolín	515.222
- GSM-R v úseku Ostrava – st.hr. SR a Přerov – Č. Třebová	685.969
- Rekonstrukce a zkapacitnění tratě Studénka – Mošnov	698.746
- Rekonstrukce Střelenského tunelu vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol.č.1 v km 21,110-27,261 trati Horní Lideč - SH SR	669.025
- Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 1. stavba	228.684
- Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ	412.430
- Rekonstrukce R110 kV a T110 kV trakční měnirny Pečky	256.856
- Úprava SZZ a TZZ pro ETCS v úseku Kolín – Choceň	273.739
- Rekonstrukce mostu v km 9,531 tratě Čerčany – Skochovice	89.207
- Rekonstrukce koleje Chrudim – Hrochův Týnec v km 13,867 – 15,422 a v km 17,670 – 18,610	50.000
- Rekonstrukce plochy 1.nástupiště v žst. Pardubice hl. n.	35.000
- Modernizace tratě Tábor – Sudoň u Tábora	4,126.564
- Železniční uzel Brno modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží	20,410.550
- Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí	2,041.707
STAVBY PŘED DOKONČENÍM	
- Optimalizace trati Planá u M. Lázní – Cheb	4,474.488
- Optimalizace tratě Č. Velenice – Veselí n. L. – 1. stavba	851.362
- CDP Přerov	233.933
- Racinalizace tratě Svitavy – Žďárec u Skutče	285.636

DALŠÍ ROZESTAVĚNÉ STAVBY

- Optimalizace tratě Stříbro – Planá u M. Lázní	4,391.067
- Optimalizace tratě st. hr. SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice n. Olší	6,136.215
- Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy	6,756.893
- Optimalizace trati Beroun – Zbiroh	5,111.208
- Optimalizace trati Bystřice n. O. – Č. Těšín	3,144.871
- Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany	4,530.079
- Rekonstrukce žst. Přerov 1. stavba	4,108.104
- Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Běchovice, 1. část (včetně 2.části)	3,184.381
Celkem 31 staveb	90,207.959

21. 08. 2010 V Číně se zřítíl most, po němž projížděl vlak. Všichni cestující přežili

Zdroj: iHNed.cz (<http://video.ihned.cz/c1-45818490-v-cine-se-zritil-most-po-nemz-projizdel-vlak-vsichni-cestujici-prezili>)

Rozvodněná řeka na jihozápadě Číny podemlela jeden z pilířů mostu, který spadl ve chvíli, kdy po něm projížděl vlak. Dva vagóny plné lidí doslova balancovaly na zbytcích mostu. Dělníci, kteří se pilíř zrovna chystali zajistit, začali kladivý okamžitě rozbít okna, aby se lidé mohli dostat ven. Během deseti minut byli všichni pryč, dvě minuty poté se do řeky zřítíl první vagón a vzápětí i druhý. Vozy pak plavaly po řece, dokud se nezastavily o stavbu nového mostu.



21. 08. 2010 ČD prodaly 16 tisíc zlevněných jízdenek, peněz z nich moc nemají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99125-cd-prodaly-16-tisic-zlevnenych-jizdenek-penez-z-nich-moc-nemaji/>)

Obchody Globus prodaly 16 tisíc zlevněných jízdenek umožňující cestovat libovolnou trasu vlakem Českých drah. Dráhy ale zjistily, že pro ně akce není příliš výhodná a předčasně vypověděly smlouvu s firmou Bohemia Rail, která prodej organizovala. Podle odborů, které prodej zlevněných lístků kritizovaly, se ale dopravce stejně už nevyhne velkým ztrátám ve druhém pololetí. Lidé budou cestovat s jízdenkami, které koupili v prvním pololetí, a dráhy za jejich cesty už nedostanou ani korunu. Do srpna zatím cestující projeli zhruba polovinu jízdenek prodaných v Globusu, dráhy zatím vědí, že do konce června vydělaly celkem 21 milionů, v tom jim pomohl i prodej jízdenek.

Dráhy mají z jízdenek jenom málo

Z prodeje jízdenek, z nichž každá stála 250 korun a umožňuje cestu po libovolné trase, mají České dráhy dvoumilionové tržby. Je to ale jenom zlomek celkové částky, které zákazníci za lístky dali, zbytek si rozdělil prodejce Globus se zprostředkovatelem prodeje Bohemia Rail. Poukázka na přepravu Poukázka na přepravu Vedení drah věří, že si zlevněné jízdenky kupovali především lidé, kteří obvykle vlakem necestují. "To je, o co nám jde – dostat nové zákazníky do vlaků," řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Odborář Jindřich Berounský to ale zpochybnil, je přesvědčen o tom, že si levné lístky pořídili především stávající zákazníci, které stojí běžná jízdenka víc než 250 korun. "Ukáže se obrovský propad v druhé půli roku, kdy budou desetitisíce cestujících jezdit zadarmo," nastínil Berounský.

Vypovězenou smlouvu nahradí nová

Dráhy smlouvu s firmou Bohemia Rail sice vypověděly a poukázaly na to, že jejich zaměstnanec, který smlouvu připravoval, nedodržel interní pravidla, zároveň ale připravily smlouvu novou. Bohemia Rail podle ní může připravovat další prodeje až do roku 2011. "Tato firma má větší dosah než České dráhy, které momentálně mají tři pracovníky v oddělení prodeje," zdůvodnil uzavření nové smlouvy náměstek ředitele ČD Miroslav Šebeňa. Podle odboráře Berounského tak ale dráhy znevýhodňují svůj vlastní přímý prodej jízdenek.

22. 08. 2010 Soukromé expresy Praha – Ostrava pojedou až v červnu 2011

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99151-soukrome-expresy-praha-ostrava-pojedou-az-v-cervnu-2011/>)

Expresní vlaky Intercity, které chce společnost Regiojet provozovat mezi Prahou a Ostravskem, začnou jezdit až v červnu 2011. Podle prvních informací plánoval dopravce, který je dceřinou společností firmy Student Agency, začít s provozem soukromých vlaků už v březnu. Regiojet má pro vlaky lokomotivy, které koupil v Itálii, výběrové řízení na nákup vagonů ale nedávno musel prodloužit. Podle provozního ředitele RegioJetu Jana Paroubka by společnost chtěla začít vypravovat vlaky s první změnou jízdního řádu 3. června. Jeden pár vlaků přitom bude zajíždět až do Žiliny, tarif prý bude srovnatelný s jízdním ČD. Na rozdíl od drah bude RegioJet jezdit na své podnikatelské riziko, drahám vyrovnává stát ztrátu z provozu všech dálkových vlaků s výjimkou příplatkových pendolin jezdících jako vlaky Supercity.

Přibudou vlaky do Štětína a Burgasu, složitější bude cesta do Krakova

Jízdní řád mezistátních vlaků pro rok 2011 je už prakticky hotov. České dráhy potvrdily, že ranní vlak Eurocity, který dnes jezdí z Prahy do Berlína, bude prodloužen až do polského Štětína. V letní sezoně bude jezdit noční rychlík Nesebar do Burgasu. Nahradí stávající noční rychlík Amicus, který vozí přímé vozy do Bulharska, končí ale už v Budapešti. Na zpáteční cestě v maďarské metropoli také začíná, přímé vozy z Burgasu ale často mají takové zpoždění, že vyráží bez nich, a cestující z Bulharska potom musí v Maďarsku čekat, až pojedou do Prahy další vlak, ke kterému by se mohly přímé vozy připojit. O trochu komplikovanější než dnes bude v příštím roce cesta vlakem z Prahy do Krakova nebo Moskvy. Stávající přímé noční rychlíky Silesia a Vltava budou mezi Prahou a Bohumínem spojeny s jinými spoji, samostatně pojedou až v dalším úseku. Dráhy tak ušetří každý den dvě lokomotivy.

Po roce se v příštím roce vrátí jednotka Pendolino na vlak Slovenská strela, který jede večer z Prahy do Bratislavy a ráno z Bratislavy do Prahy. Souprava s naklápěcí technologií, která může jezdit v obloucích vyšší rychlostí než klasické soupravy lokomotivy s vagony, proto pojedou kratší dobu než stávající vlaky Praha – Bratislava. Po čtyřech letech naopak definitivně skončí provoz pendolin z Prahy do Vídně.

Arriva přichází na české koleje

Vnitrostátní jízdní řád bude mít uzavírku až na přelomu září a října, jeho konečná podoba už také začíná nabírat obrysy. Jisté je, že se na českých kolejích objeví nový osobní dopravce Arriva. Po vítězství ve výběrovém řízení začnou jeho motorové vlaky jezdit z Liberce přes Žitavu do Varnsdorfu a Rybníště. Vlaky dceřiných společností Arrivy v Česku sice už jezdí, zatím ale v pronájmu Českých drah a Viamontu. Podle Pavla Hally ze Správy železniční dopravní cesty, která jízdní řád pro českou železnici připravuje, bude příští rok české koleje brázdit na 20 dopravců včetně těch nákladních.

22. 08. 2010 RegioShuttle si nerozumí se zabezpečovacím zařízením

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99159-regioshuttle-si-nerozumi-se-zabezpecovacim-zarizenim/>)

Dieselová jednotka Regioshuttle, jejíž 33kusovou sérii objednaly České dráhy u švýcarského Stadleru, má velký bezpečnostní problém. Při květnových prezentačních jízdách na Olomoucku, kde na několik dnů nahradila běžné motoráky, chvílemi nekomunikovala se zabezpečovacím zařízením trati. Na automaticky zabezpečené trati tak hrozilo, že do úseku, kde Regioshuttle jel, vjede jiný vlak, nebo se včas nespustí závory na přejezdu. Před nasazením do ostrého provozu tak na regioshuttly čekají testy. V zahraničí jezdí stovky motoráků Regioshuttle, v Česku ale měly problém se zabezpečovacím zařízením – podobně jako pendolina nebo lokomotivy Taurus. "Kolejový obvod nedetekoval, že by byl obsazen – trať si 'myslela', že tam vlak není, a přesto tam byl," přiblížil ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým. Na rozdíl od nich se ale problém objevil až po homologizaci vozidla. Dráhy si už léta od soukromého německého dopravce pronajímají motoráky téhož typu a jezdí s nimi mezi Železnou Rudou a Špičákem, při letošních předváděcích jízdách motorová jednotka křižovala republiku, zabezpečovací zařízení ji nezaregistrovalo jenom v jednom případě. "Problém se týkal jedné jediné trati z celého provozu tohoto vozidla," uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Podle ČD zaznamenala podobný problém také společnost Regiojet, která na jaře rovněž na Olomoucku představovala svůj moderní motorák – ovšem jiného typu. Možnost, že by potíž nebyla s vlaky, nýbrž se zabezpečovacím zařízením, ale odmítla Správa železniční dopravní cesty, které trať patří. "Na trati je všechno v pořádku. Stejně tak i dodavatel zabezpečovací a sdělovací techniky vylučuje, že by se mohlo jednat o závadu na trati," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Během provozu vlaku mezi Olomoucí a Šumperkem musely dráhy zavést zvláštní opatření. "Například přes železniční přejezd tento vlak jel, jako kdyby přejezd nebyl obsluhován, tedy desetikilometrovou rychlostí," přiblížil Šťáhlavský. Problémová vozidla, přestože mají homologizaci, bude před případným dalším uvedením do provozu zkoumat Výzkumný ústav železniční. Ve službách Českých drah mají začít jezdit během roku 2011. Zatím se nezdá, že by se zahájení provozu muselo kvůli bezpečnostnímu problému odsunout.

23. 08. 2010 ČD Cargo možná povede bankéř z Fia. O místo si řekl sám

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-mozna-povede-banker-z-fia-o-misto-si-rekl-sam-fyy-eko-doprava.asp?c=A100823_1437205_ekonomika_fih)

Tým kolem ministra dopravy Víta Bárty (VV) má už jasno, koho pošle řídit problematického nákladního dopravce ČD Cargo. S největší pravděpodobností zítra obsadí post předsedy představenstva Jiří Vodička. Dosud působí jako šéf strategie a marketingu Fio banky. "Hledali jsme člověka, který není s železnicí spřažený a už něco řídil," řekl náměstek ministra dopravy a šéf řídicího výboru Českých drah Radek Šmerda. Vodička se podle svých slov nabídl ministerstvu sám. "Inicioval jsem to, lákalo mě zkusit něco jiného, tak jsem se nabídl," vysvětlil Vodička, který působí v nejvyšším managementu Fia a RM-Systém pět let. Podle něj mu majitelé a vedení nedělali problém s odchodem.

Oficiální volba bude zítra

ČD Cargo dosud vede šéf Českých drah Petr Žaluda. Ten v červnu vystřídal Josefa Bazalu, kterého Žaluda odvolal v půlce června, aniž to konzultoval například s ministrem. Žaluda to vysvětloval špatným hospodařením nákladního dopravce, které loni skončilo s velkou ztrátou ve výši 378 milionů Kč. Ještě rok předtím přitom firma dosáhla hrubého zisku 474 milionů Kč. Audit ve firmě navíc odhalil řadu sporných obchodů i některé zakázky zadané bez veřejné soutěže. Podle auditu je navíc řada z nich sama o sobě sporná. Společně s Bazalou postupně odešla většina bývalého vedení.

Vodičku má oficiálně zvolit představenstvo Českých drah zítra. Žaluda včera Vodičkovu jmenování odmítl jakkoliv komentovat. Podle informací MF DNES se v případě ČD Cargo mluvilo i o Jiřím Špičkoví, který už v Českých drahách působil. Vadilo ale jeho členství v TOP 09. Dráhy údajně prosazovaly na post šéfa člena představenstva ČD Michala Nebeského. "Výběr byl konzultován s vedením drah i premiérem," dodal náměstek Šmerda. Z Vodičky nebude generální ředitel, ale "jen" předseda představenstva: funkci totiž Žaluda zrušil i kvůli tomu, aby mohl Bazala z firmy odejít okamžitě. Vodička má do firmy nastoupit jako krizový manažer, zatím však není jasné, na jak dlouho. České dráhy už dříve uvedly, že budou současně hledat nového předsedu představenstva, třeba i v zahraničí. Výběr je však dlouhodobější a firmu do té doby povede Vodička. "Chci se zaměřit hlavně na obchod a problémy, které ukázal audit," dodal k tomu Vodička.

Jiří Vodička (33)

Šéf strategie a marketingu Fio banky. Vystudoval strojní fakultu na ČVUT, doktorát má ze stejné školy. Deset let působí v RM-SYSTÉM a Fio bance. Denně dojíždí na kole do Prahy z Berouna, kromě toho se věnuje i běžkám, absolvoval například nejdelší světový závod Vasův běh. Není členem žádné politické strany.

23. 08. 2010 ČD zmodernizují expresní vagony za 2,2 miliardy korun

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99218-cd-zmodernizuji-expresni-vagony-za-2-2-miliardy-koron/>)

České dráhy nechají zmodernizovat 58 vagonů pro expresní vlaky EuroCity a InterCity. Obnovu vozů provede slovenská společnost ŽOS Trnava. Náklady včetně desetiletého leasingu vyjdou na 2,183 miliardy korun, informoval o tom mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Do modernizace jsou zahrnuty oddílové i velkoprostorové vagony první a druhé třídy, které nyní jezdí například na trasách z Prahy do Vídně, Bratislavy, Žiliny, Břeclavi a Brna. Letos dráhy uvedou do provozu nové vlaky za více než 4,5 miliardy korun.

Modernizaci bude financovat trojice leasingových společností – ING Lease (C.R.), ČSOB Leasing a SG Equipment Finance Czech Republic. "Tyto společnosti uspěly se svou nabídkou v mezinárodním zadávacím řízení, které proběhlo v první polovině letošního roku," uvedl Štáhlavský. Sama obnova vagonů vyjde na 950 milionů korun, zbytek z celkové ceny tvoří finanční náklady. Modernizace začne už v následujících dnech a první opravené vozy by dráhy měly nasadit do provozu na začátku příštího roku. Všechny vozy by měla slovenská firma dodat do konce roku 2011. "Vedle klimatizace a dosazení nových toalet s uzavřeným systémem projde omlazovací kúrou také interiér vozů, který bude nově laděn ve firemních barvách Českých drah. Úplnou novinkou bude elektronický audiovizuální informační systém, který bude cestující informovat o trase vlaku a nejbližších zastávkách nebo o obsazení míst rezervacemi," popsal modernizaci náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek.

Dráhy plánují v příštích třech až čtyřech letech zrekonstruovat přes 1 000 velkých vagonů pro osobní dopravu, což je necelá polovina celkového stavu. Část vagonů se dočká celkové obnovy včetně zkrášlení interiérů a zdokonalení technických parametrů, zbytek dráhy pouze vylepší uvnitř. Podle náročnosti úprav proto podnik rozlišuje obnovu na celkovou "modernizaci" a menší "revitalizaci".

23. 08. 2010 Resort dopravy tlačí na kraje, aby rušily nevytížené vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99234-resort-dopravy-tlaci-na-kraje-aby-rusily-nevytizene-vlakyl/>)

Ministerstvo dopravy se snaží přesvědčit krajské samosprávy, aby zrušily některé málo využívané vlakové spoje. Důvodem je především snaha ušetřit státní peníze. Současné vedení resortu tak navazuje na trend předchozího ministra Gustava Slamečky, který před časem uvedl, že na řadě míst by se státu vyplatilo platit lidem taxi místo vlaku. Železnice by podle něj měla být páteří veřejné dopravy, na kterou budou navazovat autobusové spoje. "Stát krajům dává na spoje dotace, proto na ně ministerstvo tlačí, aby provedly nějaké škrty a eliminovaly tratě, které nejsou plně využívány. Jednání je absolutně otevřené, první se uskutečnilo minulý týden," uvedl Jakub Ptačinský z tiskového oddělení ministerstva.

Správa železniční dopravní cesty už pro ministerstvo vytypovala některé málo využívané tratě, jak ale zdůraznil Ptačinský, jde především o rušení spojů, a nikoliv tratí. "Jde o to, aby si kraj rozmyslel, co je opravdu nutné držet. Když kraj bude potřebovat méně peněz, je větší pravděpodobnost, že si to bude schopen zaplatit sám," doplnil Ptačinský. Kraje platí Českým drahám za lokálky ročně osm miliard korun, z toho ale necelými třemi miliardami přispívá stát na základě loni uzavřeného memoranda. Zda chce stát tuto sumu příští rok snížit, Ptačinský neřekl. Ministr dopravy Vít Bárta však nedávno naznačil, že všeobecné úspory pocítí i České dráhy.

24. 08. 2010 Česko může přijít o 20 miliard na dotacích na železnici

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cesko-muze-prijit-o-20-miliard-na-dotacich-na-zeleznici-p09-eko-doprava.asp?c=A100824_1437855_eko-doprava_fih)

Kvůli šetření a zastaveným stavbám na železničních tratích mohou zůstat nedokončené podchody na nádražích, nedostavěné mosty a tunely, ale hlavně může Česko přijít o miliardy z Evropské unie. Radikální škrty v resortu ministerstva dopravy můžou Česko připravit o miliardy korun, které na dopravní stavby slíbila Evropská unie. Ohroženy jsou zejména dotace uvolněné na opravu železnic. Všechny probíhající i plánované modernizace tratí a opravy nádraží totiž ministr Vít Bárta (VV) zastavil. Stavební ruch ustane na dvanácti železničních stavbách, na něž posílá Brusel peníze. Dělníci třeba opustí úsek tratě mezi Benešovem a Voticemi, jehož modernizace a rozšíření o jednu kolej mají stát přes 8 miliard, z nichž měla polovinu zaplatit Evropská unie.

Problém – jak se stavby zakonzervují?

"Na této trati je pět rozestavěných tunelů, nedokážu si představit, jak se budou konzervovat," obává se Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Vjezd do podzemí totiž nelze jen oplotit a nechat napospas zvědavcům. Jak ukončit činnost třeba na tunelu u Olbramovic, který je těsně před proražením, a uchránit ho před lidmi, kteří by se mohli v podzemí zranit, neví ani ministerstvo dopravy. "Se konzervováváním staveb nemáme zkušenosti. Nikdy se to nedělalo," krčí rameny Jakub Ptačinský z tiskového oddělení ministerstva. Na trase mezi Benešovem a Voticemi je také celá řada rozestavěných mostů klenoucích se nad silnicemi. Provoz je tu pro auta obvykle omezen, a tak by to muselo zůstat i nadále třeba několik let. "Musíme to teď všechno dovést do fáze, kdy stavby

bude možné opustit; a to tak, aby nedocházelo k poškozování a mohli jsme se k nim zase někdy vrátit," říká Halla.

Bude chtít Brusel peníze zpět?

Problém je podle správy železnic hlavně v tom, že někde zůstanou nedokončené železniční přejezdy či rozestavená nástupiště na nádražích s provizorními podchody pro cestující. Třeba v Přerově. Stavební stroje opustí také koleje mezi Berounem a Rokycany, mezi Střibrem a Chebem či na severní Moravě mezi hranicemi se Slovenskem a Českým Těšínem.

Z evropských fondů se na tyto a další pozastavené projekty mělo přesunout kolem 21 miliard a část již do Česka přišla a byla utracena. Teď hrozí, že Brusel nebude chtít další peníze na rozvoj české železniční sítě posílat, a navíc si řekne i o již prostavěné dotace. Česko totiž nesplní základní podmínku – dokončit projekty do roku 2013. "Čile s Evropskou unií jednáme a není úplně nereálné, že nám umožní peníze dočerpávat později," doufá Jakub Ptáčník z ministerstva dopravy. "Brusel nám dal najevo, že se na naši snahu ušetřit dívá s porozuměním. Nakonec by tím mohl i on ušetřit," doplňuje.

Unie přispívá na dopravní stavby až 85 procenty všech nákladů, což znamená, že zatímco Brusel pošle do Česka z každé stokoruny 85 korun, státní rozpočet doplatí zbylých 15. "Seznam zastavených staveb je zatím jen nástřelem, uvidíme, jaký bude konečný návrh rozpočtu. Ještě je reálné, že se nějaké peníze najdou. Každou korunu pak pošleme na tyto pozastavené stavby," dodává Ptáčník.

Dotace do silnic jsou v bezpečí

U silnic ztráta dotací z Evropské unie tolik nehrozí. Vít Bárta zastavil zpravidla stavby, na nichž se Unie nepodílí. Ohrožena tak mohou být jen eura na dokončení dálnice D8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi. Zde však kromě nedostatku financí brání výstavbě také ekologické organizace a zrušená stavební povolení. Na tento šestnáctikilometrový úsek dálnice za 9 miliard může Evropa přispět až 7,3 miliardy.

Kde může Česko přijít o evropské dotace, železnice – oprava tratí

Trat'	dotace EU
- Votice – Benešov	4,1 mld.
- Beroun – Zbiroh	3,4 mld.
- Mosty u J. – Bystřice n/O.	3,4 mld.
- Zbiroh – Rokycany	2,8 mld.
- Planá u M. L. – Cheb	2,8 mld.
- Stříbro – Planá u M. L.	2,5 mld.
- Bystřice n/O. – Č. Těšín	1,4 mld.
- Č. Velenice – Veselí n/L.	513 mil.
- Praha hl. n. – Hostivař	125 mil.

Celkové náklady na tyto stavby jsou 39,5 miliardy korun. Z toho bylo přislíbeno zhruba 21 miliard z evropských fondů. Část již byla utracena. Hrozí, že EU nebude chtít posunout financování, a naopak zažádá o vrácení utracených peněz.

24. 08. 2010 Do ČD Cargo míří bankéř z Fia Jiří Vodička

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/do-cd-cargo-miri-banker-z-fia-jiri-vodicka-fdx-/eko-doprava.asp?c=A100824_162216_eko-doprava_fih)

České dráhy jmenovaly novým členem představenstva ČD Cargo bankéře společnosti Fio Jiřího Vodičku. Ten by měl nejspíše nákladního dopravce vést po odvolání kritizovaného Josefa Bazaly. "Prioritou nového předsedy představenstva společnosti ČD Cargo, a. s., bude vytvoření efektivní obchodní politiky a návrat k ziskovému hospodaření," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Nového předsedu zvolí představenstvo zřejmě na středečním zasedání.

Vodička dosud působil jako šéf strategie a marketingu Fio banky. Ministerstvu své služby sám nabídl. "Inicioval jsem to, lákalo mě zkusit něco jiného, tak jsem se nabídl," vysvětlil Vodička, který působí v nejvyšším managementu Fia a RM-Systému pět let. ČD Cargo dosud vede šéf Českých drah Petr Žaluda. Ten naopak dnes na vlastní žádost své členství v ČD Cargo ukončil. O personálních změnách dnes rozhodla valná hromada společnosti, která je složená z členů představenstva Českých drah.

"Zároveň dochází ke změně v dozorčí radě ČD Cargo, a. s., kde jejího předsedu Oldřicha Vojíře, který se rozhodl ukončit své působení v ČD Cargo, vystřídá Petr Žaluda," dodal Štáhlavský.

Žaluda vystřídá Josefa Bazalu v červnu poté, co ho odvolal kvůli sporným zakázkám. Svůj krok nekonzultoval s ministrem dopravy. Odvolání vysvětloval špatným hospodařením nákladního dopravce, které loni skončilo s velkou ztrátou ve výši 378 milionů Kč. Ještě rok předtím přitom firma dosáhla hrubého zisku 474 milionů Kč. Audit ve firmě navíc odhalil řadu sporných obchodů i některé zakázky zadané bez veřejné soutěže. Podle auditu je navíc řada z nich sama o sobě sporná. Společně s Bazalou postupně odešla většina bývalého vedení.

24. 08. 2010 Šestinápravová "Laminátka" už stojí v Techmanii (S 699.001)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99385-sestinappravova-laminatka-uz-stoji-v-techmanii/>)

Návštěvníci plzeňského vědecko-technického muzea Techmania si mohou prohlédnout první železniční exponát. Instituce stojí v areálu Škody a její součástí má být i podnikové muzeum, k vidění tedy je elektrická lokomotiva 32E, kterou plzeňský závod vyrobil v roce 1963 a které se kvůli její laminátové karoserii dostalo přezdívky "Laminátka".



Ačkoli se "Laminátky" v Plzni sériově vyráběly, lokomotiva vystavená v Techmanii je unikátní. Na rozdíl od svých následnic, které dodnes jezdí ve službách ČD Cargo, má šest náprav a vyšší výkon. Byla to na světě vůbec první lokomotiva s laminátovou karosérií, díky které dostala zajímavý tvar. "Výjimečná je svým designem. Technika samozřejmě byla výborná, Škodovka se poprala s věcmi, které dělala poprvé, a zhostila je jich úspěšně, ovšem ta karoserie to podtrhla," řekl Roman Šiler, který se podílel na rekonstrukci stroje, chátrajícího v posledních letech v areálu Škody.

Oprava lokomotivy nebyla příliš rozsáhlá, jejím cílem bylo pouze uvést "Laminátku" do vystavovatelného stavu. Kdyby měla vyjet vlastní silou na koleje, bylo by nutné v rekonstrukci pokračovat a oprava by byla podstatně dražší. V Československu byla lokomotiva, která dostala v provozu označení S 699.0001, unikátní nejenom svojí karosérií, ale také pohonem. Motor spotřebovával střídavý proud, který byl tehdy novinkou po elektrizaci tratí v jižních částech republiky. Jedinečná byla i dalšími svými parametry. "Měla výkon 4 800 kW, maximální rychlost 120 kilometrů za hodinu. Pak prošla rekonstrukcí v roce 1967 a poté měla maximální rychlost 160 kilometrů za hodinu. Koncem 60. let vytvořila rychlostní rekord 203 kilometrů za hodinu na trati Brno – Břeclav," řekl vedoucí elektrických projektů Škoda Transportation Milan Šrámek. Ačkoli se šestinápravová "Laminátka" nedočkala následnic, technika v ní vyzkoušená se objevila v řadě dalších typů elektrických lokomotiv. Také čtyřnápravové stroje dodnes jezdí nejenom v Česku a na Slovensku, ale také v Bulharsku.

25. 08. 2010 Změny v žakovském jízdném ve Středočeském kraji

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-7711/>)

S účinností 1. 9. 2010 končí přeprava žáků v rámci Středočeského kraje na úvěr. Na základě sdělení Krajského úřadu Středočeského kraje končí s účinností od 1. 9. 2010 ve veřejné hromadné dopravě (včetně vlaků ČD) přeprava žáků v rámci Středočeského kraje na úvěr (tj. pořizování jízdenek bez hotovostní platby). Žáci, studenti a učni si budou hradit jízdné od 1. 9. 2010 při zakupování jízdenky standardně. Bližší informace o nároku na následné vyúčtování (refundaci) vám poskytne Krajský úřad Středočeského kraje.

25. 08. 2010 Vlaky z Polska začnou do Harrachova jezdit 28. srpna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99501-vlaky-z-polska-zacnou-do-harrachova-jezdit-28-srpna/>)

Vlaky z polské Sklářské Poreby začnou v sobotu 28. srpna jezdit přes hranice do Harrachova, některé spoje i do Tanvaldu. Od formálního zahájení provozu na čerstvě zrekonstruované mezistátní trati na počátku července jezdila mezi polskými Jakušicemi a Harrachovem náhradní autobusová doprava. O skutečném zahájení přeshraničního provozu informovalo na svém webu sdružení Železniční společnost Tanvald. Že "s největší pravděpodobností" vlaky přes hranice u Harrachova skutečně začnou jezdit, potvrdila Správa železniční dopravní cesty.

Přeshraniční vlaky provozuje v českém úseku společnost Viamont, v Polsku dopravce Przewozy Regionalne, jehož motorové vozy již od června jezdí mezi Sklářskou Porebou a Jakušicemi a nově by se měly podívat i do Harrachova a Kořenova. Trať, po které přestaly jezdit pravidelné vlakové spoje v roce 1945, obnovily železniční správy obou zemí v posledních dvou letech. Letos o prvním červencovém víkendů měla být veřejná doprava obnovena, polská železniční správa (PLK) však na poslední chvíli zjistila, že podél trati nevede kabel, který by umožnil přímé telefonní spojení českých a polských výpravčích. Používání veřejného telefonu polský úřad odmítl. Podle Železniční společnosti Tanvald se tento problém podařilo vyřešit v polovině srpna, zahájení provozu poté ještě oddálila česká strana, která nestihla do Tanvaldu přesunout potřebného druhého výpravčího.

Po obnovené trati se zatím svezli pouze pozvaní hosté, kteří se 2. července svezli ze Sklářské Poreby až do Kořenova a zpět. Ti si mohli připadat jako v panství knížete Potěmkina – zatímco ze Sklářské Poreby vyrazil motorák za zvuku fanfár a po projevech zástupců Dolnoslezského vojvodství, v Kořenově na něj čekala jenom malá skupina příznivců železnice zvědavá na jednotku typu SA134. Žádné oficiální uvítání se nekonalo, například náměstek libereckého hejtmána Martin Sepp účast na slavnosti odřekl poté, co železničáři odložili zahájení pravidelné dopravy.

25. 08. 2010 Mezi Březnicí a Čimelicemi se testuje nový zabezpečovací systém

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99516-mezi-breznici-a-cimelicemi-se-testuje-novy-zabezpecovaci-system/>)

Nový zabezpečovací systém, který má zabránit nehodě při pochybení strojvůdce, začala testovat společnost AŽD mezi Čimelicemi a Březnicí na neelektrizované jednokolejné trati ze Zdic do Protivína. Dispečeri mohou jeho prostřednictvím zastavit všechny vlaky, zároveň jsou na nebezpečnou situaci včas upozorněni nepřeslechnutelným alarmem. První test nového zařízení dopadl dobře. Jakmile nákladní lokomotiva v Čimelicích projela návěst stůj, začal na březnickém nádraží houkat alarm. Dispečer ji okamžitě na dálku zastavil – stejně jako by zastavil všechny další vlaky, které by po jednokolejce jely. "Vygeneruje se generální stop. To znamená, tento vlak a okolní vlaky jsou automaticky zastaveny," přiblížil generální ředitel společnosti AŽD Zdeněk Chrdle.

Více než rok technici systém vyvíjeli, spotřebovali přitom 15 milionů korun. Zabezpečovací zařízení by mělo ochránit především méně významné, ale poměrně vytižené tratě jako je ta zdicko-protivínská. Koridory mají jiné zabezpečení. První čidla osadila AŽD u návěstidel v Čimelicích a Březnici, o případném dalším rozšíření rozhodne Správa železniční dopravní cesty po ročním zkušebním provozu. Na železnici není neobvyklé, že strojvedoucí přehlédne návěst stůj a vjede do úseku, kde už jeden vlak je. Na hůře zabezpečených tratích, jako je ta ze Zdic do Protivína, je potom už jen krůček k nehodě. Právě nerespektování návěsti bylo hlavní příčinou nejtragičtějšího železničního neštěstí v českých dějinách u Stéblové, kde zahynulo 118 lidí. Loni se stala podobná nehoda v Paskově na Ostravsku, zranění utrpěly desítky cestujících. Opakování podobných nehod by měl nový systém zabránit.

26. 08. 2010 Karlovarský kraj se bojí, že přijde o čtvrtinu lokálek

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99589-karlovarsky-kraj-se-boji-ze-prijde-o-ctvrtinu-lokalek/>)

Správa železniční dopravní cesty sestavila seznam tratí, ze kterých má velmi nízké příjmy od dopravců platících poplatků za použití dopravní cesty a které by bylo výhodné zrušit. Dokument nenašel velké pochopení na karlovarském krajském úřadu, vedení regionu se obává, že by takto mohl přijít až o čtvrtinu regionálních tratí. Podle železniční správy i ministerstva dopravy, pro které SŽDC seznam připravila, ale kraj pouze zbytečně panikaří. SŽDC zdůraznila, že seznam, který předložila ministerstvu dopravy, není návrhem ke zrušení vyjmenovaných tratí. Podle mluvčího správy Pavla Hally jde o seznam s regionálními železnicemi, o jejichž dalším provozování bude nezbytné jednat za účasti všech zainteresovaných stran, jichž se problém dotýká. "Nikdo tedy zatím neřekl, že se nějaká konkrétní trať bude rušit," konstatoval Hally.

Na seznamu málo výnosných tratí SŽDC se ocitly dráhy Mariánské Lázně – Karlovy Vary, Vojtanov – Františkovy Lázně, Tršnice – Luby u Chebu, Chodov – Nová Role, Merklín – Dalovice a Nové Sedlo – Loket. "Zrušení dopravy by znamenalo pokles dopravního výkonu u Českých drah o 13 procent, u Viamontu až o 58 procent. V rámci celého regionu by se snížil objem dopravy na železnici o 25 procent," shrnul náměstek karlovarského hejtmána Petr Navrátil.

Největší problémy má kraj i jeho obyvatelé s tím, že mezi málo výnosnými tratěmi je i ta, která spojuje Karlovy Vary a Mariánské Lázně, vlaky navíc zastavují v turisticky atraktivním Bečově. Podle starostky

Olgy Halákové tam veřejnou dopravou přijede ročně 45 tisíc lidí, většina z nich vlakem. SŽDC ale ujistila, že se žádné rušení tratí zatím neplánuje a kraj bude ke všem jednáním přizván. Podobně hovoří také ministerstvo dopravy, které si seznam nevýnosných tratí objednalo. "V tuto chvíli tvrdit, že ministerstvo dopravy cokoliv nařizuje nebo diktuje, není nic jiného než zbytečná panika," řekl mluvčí úřadu Jakub Ptačinský. Přes ujistění SŽDC, že o lokálky v dohledné době nepřijde, chce Karlovarský kraj doporučit ostatním regionům, aby se preventivně písemně přihlásily Drážnímu úřadu jako účastníci možných řízení o rušení tratí.

27. 08. 2010 Bárta vyhladověl stavební firmy. Železnici zlevní o pět procent

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/barta-vyhladovel-stavebni-firmy-zeleznici-zlevni-o-pet-procent-pwc/eko-doprava.asp?c=A100826_203124_eko-doprava_iky)

Zastavení penězovodu stavařům přineslo první úspory za téměř půl miliardy korun. Nezastaví se žádná železniční stavba, nanejvýš se zpomalí. Ministr dopravy Vít Bárta také chystá kontroly kvality nových tratí. Stát pravděpodobně dokončí všechny rozestavěné železnice, které zastavil ministr dopravy Vít Bárta. A navíc levněji, než plánoval. Ministrova taktika "vyhladovění" přinese úsporu 437 milionů na stavbách za 8,5 miliardy korun. To je více než pět procent slevy.

Nejde přitom o úspory v samotných projektech, ale přímo na straně firem. "U staveb, kde jsme vedoucí sdružení, jsme zlevnili o pět procent. Chtěli jsme státu ušetřit peníze," potvrdil mluvčí AŽD Praha Jiří Dlabaja. Podle něj si však firma nesníží marži, ale ušetří například použitím levnějších kabelů. "Odpovídají normě, ale mohou přinést potřebu častějších oprav," tvrdí Dlabaja. Ostatní firmy zatím příliš sdílné nejsou. "Jednání se smluvními partnery stále probíhají," uvedla mluvčí Skansky Lucie Nováková. Stavaři jsou totiž alergičtí na slovo sleva. Částečně by totiž její poskytnutí znamenalo potvrzení kritiky, že staví zbytečně drazo. Mluví proto o úsporách. "Nevím o tom, že by dal někdo slevu. Použití jiných materiálů či technických řešení není slevou, ale úsporou," argumentuje šéf Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václav Matyáš.

Podle náměstka generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Pavla Habarty, který jednání vedl, je logické, že stavaři mohli jít s cenou níže. "Jde většinou o zakázky, které se soutěžily na vrcholu boomu, ale pak přišla krize, která výrazně zlevnila řadu stavebních materiálů," uvedl Habarta. "Nijak to neovlivní rozsah staveb ani bezpečnost," dodal Habarta, kterého na SŽDC dosadil Bárta právě kvůli hledání úspor.

SŽDC jednala s každou firmou zvlášť, každá také zlevnila různě. Na slevu měly 48 hodin. "Záleží hodně na rozestavěnosti," podotkl Habarta. Podle informací MF DNES byl nejméně ochotný slevit Viamont DSP, firma bývalého ministra dopravy Aleše Řebíčka. "Jsme na takové částce se stavebními firmami dohodnutí ústně, během dvou týdnů chceme tuto dohodu dát na papír a podepsat," popsal další vývoj Habarta. "Budu ostražitě sledovat, zda někdo tomuto procesu nechce klást odpor," varoval Bárta. Stavby mohou zlevnit ještě více: probíhá totiž audit všech rozestavěných a připravovaných staveb na železnicích, který má ukázat, zda nejsou některé objekty zbytečné. Podle Habarty by audit měl přinést úspory v desítkách procent. Náměstek navíc věří, že další slevy poskytnou samy firmy.

Brát by se mohlo například z rezerv pro případ více prací – to jsou činnosti, které původně nebyly plánovány, ale potřeba jejich realizace vzniká až v průběhu výstavby. Tyto rezervy mohou dosahovat až deseti procent ceny stavby. "Budeme tlačit na to, aby se nečerpaly," dodal Habarta. Všechny úseky, kde měli stavaři postupně ukončit práce, tak budou nejspíše pokračovat. Některé ale porostou pomaleji – právě kvůli nedostatku peněz. I proto část firem státu nabídla, že může platit až v příštím roce. Nejasný je zatím osud 19 staveb, které jsou zatím v přípravě. Stát navíc přísněji dohlédne na kvalitu staveb. Drážní úřad začal tento týden s kontrolou tří největších železničních staveb, zda se na nich skutečně staví vše, co se stavět má.

27. 08. 2010 Budova železniční stanice Ústí nad Orlicí bude kulturní památkou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/99760-budova-zeleznicni-stanice-usti-nad-orlici-bude-kulturni-pamatkou/>)

Ministr kultury Jiří Besser (TOP 09) zamítl rozklad společnosti České dráhy a potvrdil květnové rozhodnutí ministerstva, kterým byla budova železniční stanice Ústí nad Orlicí prohlášena kulturní památkou. Ministerstvo vedlo v uplynulých letech správní řízení, ve kterém prokázalo, že nádražní budova má nesporné památkové hodnoty, a to i přes nesouhlas vlastníka objektu, společnosti České dráhy, uvádí na svých stránkách ministerstvo kultury. Podnět k prohlášení klasicistní budovy nádraží za kulturní památku podal na ministerstvo před třemi lety zakladatel sdružení Nádraží nedáme! Martin

Kadrman. "Trvalo to dlouho, ale z výsledku jsme nadšeni. Prohlášení kulturní památkou je garance toho, že nádraží nehrozí demolice a její vlastník o něj bude muset pečovat," řekl Kadrman.

Historická nádražní budova v Ústí nad Orlicí měla ustoupit modernizaci železničního koridoru. Proti demolici se v internetové petici postavilo téměř 15 000 lidí. "Rozhodnutím ministerstva kultury pro nás boj nekončí, chceme, aby budova prošla kompletní rekonstrukcí," uvedl Kadrman. Dodal, že činnost sdružení Nádraží nedáme! nekončí. Nyní budou jeho zástupci usilovat o vyškrtnutí modernizace tratě v Ústí nad Orlicí ze seznamu zastavených staveb ministerstva dopravy. Trochu nečekaně teď bude mít město i správa železnic stejný cíl jako sdružení Nádraží nedáme! Dlouho připravovaná stavba má jít k ledu, protože ministerstvo dopravy škrtná ve stavbách na silnicích a především na železnici a hledá i další úspory. Lidé z radnice v Ústí nad Orlicí považují za nemožné, aby se na železnici ve městě nestavělo.

Ministr kultury ve svém rozhodnutí potvrdil, že budova železniční stanice vykazuje dostatečné památkové hodnoty podle zákona o státní památkové péči. Rovněž vzal v úvahu, že z vyjádření ministerstva dopravy a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) vyplývá, že demolice objektu není nevyhnutelná. Podle Bessera byla prokázána možnost alternativního řešení příslušné části železničního koridoru v rámci projektu stavby, které počítá se zachováním současné budovy nádraží. Klasicistní nádraží bylo postaveno v roce 1874 podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Dvojnádraží na půdorysu H s kamennými římsami je postaveno z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva.

30. 08. 2010 České dráhy odškodní cestující za zpoždění a nepohodlí (od 20. září 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7770/>)

České dráhy spustí 20. září pilotní projekt odškodnění cestujících za zpoždění a nepohodlí při cestě vlakem v rámci České republiky. Jde o další zvýhodnění, které České dráhy cestujícím nabídnou. Pilotní projekt se bude týkat spolehlivosti a kvality vlaků vyšší kvality – SuperCity, EuroCity a InterCity. Přestože České dráhy nemají ze zákona povinnost odškodňovat cestující při zpoždění vlaků nebo snížené kvalitě služeb ve vnitrostátní přepravě, hodlají tuto praxi změnit. Pilotní projekt tak od konce září umožní cestujícím žádat kompenzace za zpoždění nebo nepohodlí ve vlacích SuperCity, EuroCity a InterCity způsobených dopravcem České dráhy. Nová opatření se vztahují na šest oblastí souvisejících s přesností vlaků a jejich kvalitou.

U vlaků EuroCity a InterCity budou moci cestující žádat o kompenzaci při zpoždění způsobeném Českými drahami ve výši 60 a více minut. Při zdržení vlaku nad 60 minut bude mít cestující nárok na odškodné v podobě vouchera ve výši 50 Kč, při zpoždění nad 120 minut bude jeho hodnota 100 Kč. U vlaků SuperCity bude vznikat nárok na odškodnění při zdržení pouhých 30 minut. U těchto vlaků bude kompenzace ve výši ceny rezervace, kterou cestující uhradil, tedy 100, resp. 200 Kč. O odškodné budou moci žádat cestující s jízdenkami v hodnotě nad 300 Kč na osobu, cestující s Kilometrickou bankou s odpočtem nejméně 300 km na osobu, držitelé síťových jízdenek In-gold a In-gold Bussines. Kompenzace za zdržení se budou vztahovat pouze na zpoždění způsobených dopravcem – Českými drahami. Kompenzovat tak nebude možné například zdržení vlaku ze zahraničí, zpoždění způsobená zásahem tzv. vyšší moci, jako jsou nehody, usmrcení osob v kolejišti, vichřice a povodně, ale také v případě zpoždění způsobeného jiným subjektem, např. při poruše zabezpečovacího zařízení nebo při závadě na trati, které jsou v působnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

České dráhy nabídnou cestujícím také kompenzace za nepohodlí způsobené například mimořádnou závadou. U vlaků SuperCity cestující získá zpět plnou cenu místenky v případě nasazení náhradní soupravy. U vlaků EuroCity a InterCity mohou cestující získat kompenzaci ve výši 50 Kč za nezařazený vůz 1. třídy a všichni cestující spojů SuperCity, EuroCity a InterCity mohou získat v letním období odškodné ve výši 100 Kč za nefunkční klimatizaci ve voze, který je klimatizací vybaven. V zimním období se kompenzace vztahuje na vozy s nefungujícím topením. Nárok na tyto kompenzace vzniká v případě, že České dráhy nenabídl cestujícímu náhradní místo v jiném voze s funkční klimatizací nebo topením.

Všech cestujících bez ohledu na typ vlaku a výši zaplaceného jízdného se týká poslední opatření související se zajištěním dopravy do cíle cesty v případě ujetí posledního přípoje. České dráhy v takové situaci zajistí dopravu do cílové stanice buď náhradním vlakovým spojem, náhradním autobusem nebo umožní cestujícím využít spoje jiného dopravce. V takovém případě České dráhy následně proplatí náklady za cestu s jiným dopravcem. V mimořádných případech tak budou moci cestující dojet do svého cíle i taxíkem.

Všem cestujícím, kteří budou v případě nějaké mimořádnosti využívat systém kompenzací za zpoždění nebo snížený komfort, doporučujeme, aby se seznámili s podmínkami postupu a uplatnění těchto podmínek. České dráhy od loňského prosince vyplácejí také kompenzace v mezistátní dopravě podle nařízení Evropské unie. Dráhy tak vyplácejí kompenzace ve výši 25 % z ceny mezistátní jízdenky v hodnotě nejméně 16 EUR (cca 400 Kč) při zpoždění nad 60 minut a 50 % z ceny mezistátní jízdenky v hodnotě nejméně 8 EUR (cca 200 Kč) při zpoždění nad 120 minut. Přesné podmínky pro uplatnění kompenzací dle nařízení EU jsou k dispozici například na www.cd.cz.
