

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2011

OBSAH

01. 01. 2011	VLAKY ZKRÁTILY CESTU PARDUBICE – PRAHA NA 58 MINUT, AUTU TRVÁ I DVAKRÁT DÉLE.....	3
03. 01. 2011	DO ŘECKA UŽ NIKDO NEPŘIJEDE VLAKEM.....	3
03. 01. 2011	VLAK V JEMNICI VYPRAVIL NA POSLEDNÍ CESTU SMUTEČNÍ PRŮVOD.....	3
04. 01. 2011	ČD CARGO SE MOŽNÁ SPOJÍ S POLSKOU NÁKLADNÍ ŽELEZNICÍ.....	4
04. 01. 2011	NA NÁDRAŽÍ V BEROUNĚ BYLA PROVĚŠENA TROLEJ, VLAKY NA PRAHU SE ZPOŽĎOVALY.....	5
04. 01. 2011	STRŽENÁ TROLEJ ZASTAVILA V PRAZE NA DVĚ HODINY VLAKY.....	5
04. 01. 2011	ČESKÉ MAXIMY SE ZAČNOU SÉRIOVĚ VYRÁBĚT NA JAŘE.....	5
05. 01. 2011	NA DRAHÁCH NEPŘEŽILO LONI NEHODY 248 LIDÍ, NEJVÍC OD ROKU 2006.....	6
05. 01. 2011	ŠÉF PKP CARGO POPŘEL, ŽE BY SE JEDNALO O FÚZI FIRMY S ČD CARGO...	6
06. 01. 2011	CARGO OPOUŠTÍ NĚKTERÉ TRATĚ, JEZDIT NA NICH BUDE JEN OBČAS.....	7
06. 01. 2011	BUDOVA CHÁTRAJÍCÍHO NÁDRAŽÍ NA ŽIŽKOVĚ BUDE MOŽNÁ KULTURNÍ PAMÁTKOU.....	7
07. 01. 2011	SŽDC SE ZBAVUJE ZBYTKU NEMOVITOSTÍ.....	8
07. 01. 2011	NOVÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA V MORAVSKÉM KRUMLOVĚ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM.	9
07. 01. 2011	ČD MAJÍ MODERNIZOVANOU LOKOMOTIVU, NAHRADÍ OBLÍBENÉ "BARDOTKY" (750.7).....	9
07. 01. 2011	REGIOJET MÁ ZÁJEM O PROVOZOVÁNÍ DALŠÍCH VLAKŮ NA SLOVENSKU ..	10
08. 01. 2011	SIGNÁL VE VLAKU NENÍ, A JEN TAK NEBUDE.....	11
09. 01. 2011	TRADICE KŘÍŽÍKOVY ELEKTRICKÉ DRÁHY JE V OHROŽENÍ (TÁBOR – BECHYNĚ).....	11
10. 01. 2011	REGIOJET NEVYJEDE JEN S VLASTNÍMI VAGONY, ČÁST SI NA ZAČÁTEK PŮJČÍ.....	12
10. 01. 2011	CZ LOKO MÍŘÍ DO RUSKA SE STOVKAMI LOKOMOTIV.....	12
10. 01. 2011	MINISTERSTVO ZRUŠILO LOKÁLKU BRUNTÁL – MALÁ MORÁVKA.....	12
10. 01. 2011	O ČESKÉ KOLEJE BUDOU FIRMY NAPLNO SOUTĚŽIT AŽ V ROCE 2024.....	13
11. 01. 2011	TŘI OHROŽENÉ LOKÁLKY ZŮSTÁVAJÍ V PROVOZU (013, 113, 233).....	13
12. 01. 2011	NA VYSOČINĚ PŮJDOU INVESTICE DO ŽELEZNICE JEN NA HAVLÍČKOBRODSKU.....	14
13. 01. 2011	VLAKY ZMIZÍ Z DVOU DESÍTEK SLOVENSKÝCH TRATÍ.....	14
14. 01. 2011	INTERCITY V NĚMECKU BUDOU DVOUPODLAŽNÍ.....	15
14. 01. 2011	LOKOMOTIVA Z TECHNICKÉHO MUZEA PROCHÁZÍ OČISTOU, POMÁHAJÍ I NADŠENCI (375.007).....	15
15. 01. 2011	POLSKÉ VLAKY ZVÍTĚZILY V TENDRU ČESKÝCH DRAH. VŠECHNY VYJEDOU DO ROKU 2013.....	16
15. 01. 2011	ČESKÝ UNIKÁT: ČÍSLOVÁNÍ PŘEJEZDŮ ODVRÁTILO STOVKY DOPRAVNÍCH NEHOD.....	17
15. 01. 2011	MODERNÍ VAGONY RAILJET NEMÁ NA ČESKÝCH TRATÍCH KDO TAHAT.....	17
18. 01. 2011	ČD CARGO NABÍDNE ZÁKAZNÍKŮM PŘEPRAVU ZBOŽÍ I PO SILNICI.....	18
19. 01. 2011	ČESKÉ DRÁHY VYHLÁSÍ TŘI SOUTĚŽE NA MODERNIZACI 190 OSOBNÍCH VOZŮ PRO DÁLKOVOU DOPRAVU.....	18

19. 01. 2011	MINISTERSTVO DOPRAVY PŘEDSTAVUJE PLÁN ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DO ROKU 2025	19
19. 01. 2011	DRÁHY UŽ NECHTĚJÍ OPUŠTĚNÉ STANIČNÍ BUDOVY	21
20. 01. 2011	MALÁ MORÁVKA I BRUNTÁL SE ODVOLALY PROTI ZRUŠENÍ TAMNÍ TRATI..	21
21. 01. 2011	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ PODEPSANOU KOLEKTIVNÍ SMLOUVU.....	22
22. 01. 2011	PRÁZDNÉ VLAKY STOJÍ STÁT ROČNĚ MILIONY.....	22
23. 01. 2011	V BRNĚ VYKOLEJILY DVĚ CISTERNY. HAVAROVAL KVŮLI NIM OSOBNÍ VLAK (BRNO-MALOMĚŘICE)	22
23. 01. 2011	BOLESLAVŠTÍ NECHTĚJÍ MÍSTO STARÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVY SKLENĚNÝ TERMINÁL	23
23. 01. 2011	CESTUJÍCÍ V CHOTĚBUZI MRZNOU PŘED NOVOU ČEKÁRNOU	23
24. 01. 2011	ČESKÉ DRÁHY OBJEDNALY U ŠKODA VAGONKY 8 PATROVÝCH VLAKŮ PRO STŘEDOČESKÝ A MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ	24
24. 01. 2011	LOKOMOTIVY ŠKODA 109 E POKRAČUJÍ ÚSPĚŠNĚ VE ZKUŠEBNÍM PROVOZU A VYHOVUJÍ PLATNÝM NORMÁM	24
24. 01. 2011	PORUCHA VYŘADILA PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ Z PROVOZU. DESÍTKY VLAKŮ STÁLY.....	25
25. 01. 2011	ČESKÁ TŘEBOVÁ OPĚT BOJUJE O EURO CITY	26
26. 01. 2011	ŽELEZNIČNÍ BLACKOUT ODBARTOVAL VÝPADEK NAPÁJECÍ STANICE (PRAHA HL. N./PRAHA-LIBEŇ)	26
27. 01. 2011	BITVA O ŽELEZNICE ZAČÍNÁ. PRVNÍ OSTRÝ SOUBOJ PROBĚHNE NA TRATI PRAHA – OSTRAVA	26
27. 01. 2011	ČD OTESTUJÍ NOVÉ SLUŽBY V KOMERČNÍCH SPOJÍCH.....	28
28. 01. 2011	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ SE OPRAVY DVORANY JEN TAK NEDOČKÁ.....	29
28. 01. 2011	CESTUJÍCÍCH BYLO NA ŽELEZNICI MĚNĚ, ZAPLATILI VÍCE	30
30. 01. 2011	PŘI SRÁŽCE VLAKŮ V NĚMECKU ZEMŘELO 10 LIDÍ.....	30
30. 01. 2011	VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ SE DOČKÁ REKONSTRUKCE.....	32
31. 01. 2011	POLITIKŮM SKONČILO BEZPLATNÉ CESTOVÁNÍ VEŘEJNOU DOPRAVOU.....	32
31. 01. 2011	KONEC NADĚJÍ, MODERNIZACE TRATI A NÁDRAŽÍ VE ZLÍNĚ ZAČNE NEJDŘÍV ZA 14 LET (OTROKOVICE – VIZOVICE).....	32

01. 01. 2011 Vlaky zkrátily cestu Pardubice – Praha na 58 minut, autu trvá i dvakrát déle

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/vlaky-zkratily-cestu-pardubice-praha-na-58-minut-autu-trva-i-dvakrat-dele-1a3-/pardubice-zpravy.asp?c=A101231_204117_pardubice-zpravy_klu)

Z centra Pardubic se lze do centra Prahy dostat už za 58 minut čistého času jízdy. A nemusíte sedat do vlaku pendolino, za který se platí dvousetkorunový příplatek. Během posledního roku totiž o deset minut zrychlily i některé spoje IC a EC. Cesta vlaků IC a EC - pokud proběhne bez komplikací na trati - trvá jen o minutu déle než jízda pendolinem. Jízdenka stojí 135 korun, když nemáte nárok na žádnou ze slev, pendolino 335 korun. "Do Prahy jezdím často a spojení se stále zlepšuje. A teď, po změně jízdních řádů, jsou vlaky ještě rychlejší. Autem proto jezdím zcela výjimečně," pochvaluje si student Martin Pflimpfel. Ještě před dvěma lety byla cesta mezi Prahou a Pardubicemi minimálně o deset minut delší. "I teď člověk musí vybírat vlaky, které jedou co nejkratší dobu. Ale hodně se to zlepšilo. Ještě před rokem a půl jsem jezdil vlakem, který jezdil hodinu a 19 minut," dodává mladík.

Dvě možné trasy autem, ale obě s nedostatky

Cesta do centra Prahy je nyní kratší vlakem než autem, přestože řidiči mohou po cestě z Pardubic do hlavního města zvolit dvě cesty: přes Lázně Bohdaneč, Bukovku a Rohovládovu Bělou, nebo přes novou křižovatku v Opatovicích nad Labem. "Obě cesty ale mají nedostatky. Cestu přes Bohdaneč často blokují kamiony a jede se pomalu. A cesta do Opatovic je zbytečná zajížďka. Řidiči totiž jedou směrem na Hradec Králové a na dálnici najíždějí mnohem dál než ti, kteří přijíždějí od Bohdanče," říká profesionální řidič Kamil Žížka.

Cesta na Hradec Králové je navíc ve všední dny hodně frekventovaná a někteří řidiči po ní jezdí nebezpečně. Cesta autem do hlavního města zabere řidičům rozhodně víc než hodinu. Pokud všude dodržují předpisy, dostanou se na Černý Most, kde končí dálnice, přibližně za hodinu a deset minut. Další čas zabere cesta do centra, a to podle hustoty provozu 15 minut, ale i hodinu. Lidé, kteří pro svoje cesty využívají vlak, si čas strávený mezi oběma městy zkrátí minimálně o půl hodiny. "Cesta vlakem opravdu utíká, když člověk v jízdním řádu najde správný vlak," říká Simona Holečková, která z Pardubic do Prahy jezdí pravidelně.

03. 01. 2011 Do Řecka už nikdo nepřijede vlakem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/111452-do-recka-uz-nikdo-neprijede-vlakem/>)

Řecko je nemocným mužem Evropy – a nyní i evropských kolejích. Od 1. ledna země zrušila většinu dálkových vlaků včetně všech mezistátních spojů. Železniční společnost Trainose je ve velké ztrátě, kterou nemůže dále prohlubovat, proto ponechává v provozu pouze hrstku vlaků. Ačkoli železniční doprava v zemi ani dříve nebyla svou intenzitou srovnatelná se středem a západem Evropy, znamená její omezení významnou změnu – docela odpadá jeden ze způsobů, kterým se do turisticky atraktivního Řecka dosud dalo dostat.

Razantní omezení železniční dopravy v Řecku je podle Trainose pouze dočasné. Zcela přestaly vlaky jezdít po devíti tratích. Veškeré mezistátní spoje končí na hranicích, žádný z nich se nedostane ani do Soluně – významné železniční křižovatky, která je poměrně blízko hranic s Bulharskem i Makedonií. Vnitrostátní dálkové spoje, které přežily škrt, nově projíždějí méně vytížené zastávky. Rušení se nedotklo příměstské regionální dopravy. Ve zbylých spojích budou muset cestující sáhnout hlouběji do kapsy. Trainose zrušila všechny slevy a připravuje nový systém zákaznických cen. Do Soluně mají v letní sezoně jednou týdně jezdít i přímé ubytovací vozy z Česka. Zda omezení dopravy, které řecký dopravce prohlásil za dočasné, bude trvat i v létě, zatím není zřejmé.

03. 01. 2011 Vlak v Jemnici vypravil na poslední cestu smuteční průvod

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/vlak-v-jemnici-vypravil-na-posledni-cestu-smutecni-pruvod-pn4-/jihlava-zpravy.asp?c=A110103_1507936_jihlava-zpravy_bor)

Po 114 letech skončil na Silvestra v Jemnici provoz železnice. S vlakem, který obec po léta spojoval s Moravskými Budějovicemi, se na nádraží přišly rozloučit stovky místních. Kapela vyhrávala smuteční melodii a farář mašince Růžence dokonce požehnal a pokropil ji svěcenou vodou. "Zprvu jsme to celé brali jako recesi. Ale jak se na to připravujeme, cítíme, že opravdu o hodně přicházíme," pravil



starousedlík Josef Lichteneger, který sehrál úlohu faráře. Ve smutečním slově zdůraznil, jak moc pro Jemnici mašinka Růženka znamenala. V humorném duchu přiblížil historii trati. A zároveň vyjádřil naději, že se jednou do Jemnice Růženka ještě vrátí. Provoz železnice v Jemnici skončil po 114 letech. "Je nám to velice líto, protože jsme tou dráhou žili a mašina je jako člen rodiny," řekl Lichteneger.

Mašince na poslední cestě někteří mávali se slzami v očích

Na nádraží se s železnicí přišly rozloučit stovky lidí. Mezi nimi nechyběl ani Ervín Reegen. K železnici měl velký vztah. "Každý den jsem po ní za mlada jezdil do Moravských Budějovic na gymnázium," vyprávěl starší muž. Do očí se mu draly slzy, mysl se ale se zrušením tratě nechtěla smířit. "Zrušení této dopravy je zbytečné, cestující ji využívají. Město záležitost úplně nedořešilo a kraj jednal nekorektně," postěžoval si. Poslední vlak měl z Jemnice odjet v půl čtvrté, nabral však asi čtvrt hodinové zpoždění. Lidé, kteří se přišli s železnicí rozloučit, zaplnili všechna nástupiště. Vlak dokonce musel zastavit několik desítek metrů od nádražní budovy.

Poslední cestu směrem na Moravské Budějovice si chtělo užít tolik lidí, že se do dvou vagonů horko těžko vměstnali. Kdo na nádraží zůstal, mašince při odjezdu dlouho mával. "Je to smutné, hodně smutné, po tolika letech. Člověk tady strávil dvacet let, a najednou tohle," soukal ze sebe průvodčí Jaroslav Zvolánek. Právě on měl na starost cestující při poslední jízdě. Trasa z Jemnice do Moravských Budějovic totiž bývala jeho. Od Nového roku už na této trati nepojede, ale na rozdíl od svých kolegů měl štěstí. "Byl jsem převelen do Jihlavy. Kolegové dostali výpovědi," konstatoval. I podle něj nemuselo ke zrušení dopravy dojít. Vlaky jezdily poměrně zaplněné, denně mezi oběma městy cestovaly asi dvě stovky lidí.

Město chce ztrátovou trasu převzít a provoz obnovit

Většina obyvatel města ani samotné jeho vedení se s ukončením provozu na jednadvacet kilometrů dlouhé trati nesmířily a snaží se podnikat kroky, které by umožnily obnovení vlakové dopravy. Radnice zjišťuje podmínky pro převedení kolejí do majetku regionálních samospráv. "Žádost o převzetí tratě máme podanou," řekl starosta Miroslav Nevěčný. Trať podle starosty zdaleka nebyla mrtvá, vlakem denně jezdilo mnoho lidí. Finanční ztráty jsou podle jeho názoru i na mnoha dalších tratích v zemi, avšak dráha z Moravských Budějovic do Jemnice má podle něj tu smůlu, že je koncová. Kdy by se vlaky mohly do Jemnice vrátit, si starosta netroufl odhadnout. "Může to vzít rychlý obrat, ale může se to také táhnout. To vám dneska nikdo nefekne," pokrčil rameny.

Železnice do Jemnice fungovala od roku 1896. Podle údajů zveřejněných krajským úřadem na ní teď roční provoz stál přes 12 milionů korun, zatímco tržby se pohybovaly kolem milionu. Sedmadvacet kilometrů dlouhá trať byla prohlášena technickou památkou.

04. 01. 2011 ČD Cargo se možná spojí s polskou nákladní železnicí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/111541-cd-cargo-se-mozna-spoj-s-polskou-nakladni-zeleznici/>)

Česká vláda začala vážně rozjíždět zatím nejambicióznější plán na středoevropské železnici. Do jedné firmy chce spojit dvě zatím ztrátové státní firmy - české ČD Cargo a polské PKP Cargo. O možném obchodu již v listopadu jednal premiér Nečas se svým protějškem Donaldem Tuskiem. Náklady na transakci se odhadují na řádově miliardy. Informuje o tom dnešní Mladá fronta Dnes.

Plán už dostává konkrétní obrysy, nejde už jen o úvahy. "Na české i polské straně vznikla pracovní skupina, která se možným spojením zabývá," přiznal náměstek ministra dopravy Jakub Hodinář. Během ledna by měl do Česka přijet polský ministr dopravy a řešit podrobnosti. O zájmu české strany o polského nákladního dopravce spolu mluvili v listopadu i premiéři obou zemí Per Nečas a Donald Tusk. Podle ministra dopravy Víta Bárty (VV) není současná velikost ČD Cargo na evropském železničním nákladním trhu dostatečná, aby mohla konkurovat největším železničním dopravcům. "Logicky se proto rozhlížíme kolem," vysvětlil Bárta. Nový dopravce má konkurovat velkým zahraničním dopravcům, především DB Schenker. PKP Cargo se potácí ve ztrátách a polská vláda už oznámila plán ho prodat. Zájem by mohli mít například velcí dopravci typu DB Schenker, ti by ale nejspíše nedostali povolení od antimonopolního úřadu.

O způsobu spojení ještě není rozhodnuto

Pracovní skupiny zatím musí vyřešit především způsob, jakým by došlo ke spojení. Česká strana počítá s tím, že by firmu koupila, ale z taktických důvodů mluví spíše o strategickém spojení. To by nestálo polskou stranu víceméně nic, platila by česká strana. Lidé pohybující se kolem transakce odhadují náklady řádově na miliardy korun. "Celý projekt má spousty otázek, třeba jak budou řešené

rozhodovací pravomoci. Polské Cargo je několikanásobně větší než české," varuje železniční expert Emanuel Šíp.

Otázkou navíc zůstává, kde by na to česká strana vzala peníze. Samotné ČD Cargo je zadlužené zhruba osmi miliardami korun. Za loňský rok skončí ztrátou kolem 420 milionů korun. "Jsou tam velké synergické efekty, na to by banky slyšely. Už jsme o tom s nimi jednali a odezva byla dobrá," myslí si šéf ČD Cargo Jiří Vodička. Podle něj chce polská strana ukončit prodej už během poloviny roku, detailní způsob prodeje zatím nebyl zveřejněn. Už v minulosti stát přemýšlel o spojení se slovenským Cargem, Slováci však nakonec ztratili zájem. Bárta se netají ani vizí spojit v jednu firmu České dráhy i ČD Cargo a nakonec i Správu železniční dopravní cesty.

04. 01. 2011 Na nádraží v Berouně byla prověřena trolej, vlaky na Prahu se zpožďovaly

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/na-nadrazi-v-beroune-byla-provesena-trolej-vlaky-na-prahu-se-zpozdovaly-1a1-praha-zpravy.asp?c=A110104_130809_praha-zpravy_ab)

Potíže s trolejovým vedením zastavily dopravu na železniční trati mezi Prahou a Plzní. K poruše došlo přímo v berounské vlakové stanici. Trolej opravili zaměstnanci Správy železniční a dopravní cesty. Vlaky stály ve stanici zhruba půl hodiny. K závadě došlo zhruba dvacet minut po poledni. Vlaky z Plzně poté začaly nabírat zpoždění a některé spoje musely být úplně zrušeny. Od 12.45 do 13.15 potom vlaky stály zcela. "Ve stanici Beroun byla závada na trolejovém vedení. Dva vlaky musely být úplně odřeknuty," potvrdila mluvčí Českých drah Kateřina Šupová. Rychlíky, kterými lidé cestovali z Plzně do Prahy, musely v úseku mezi Berounem a Zdicemi suplovat osobní vlaky a zastavovat tak v každé stanici. Spoje proto nabíraly zpoždění. "Důvodem potíží byla prověřená trolej nad kolejemi. Závadu jsme opravili a vlaky už jezdí bez potíží," řekl mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Halla.

04. 01. 2011 Stržená trolej zastavila v Praze na dvě hodiny vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/strzena-trolej-zastavila-v-praze-na-dve-hodiny-vlaky-pcq-praha-zpravy.asp?c=A110104_164330_praha-zpravy_sfo)

V železniční stanici Praha - Vyšehrad strhl rychlík vyjíždějící ze zastávky trolej. Příčinou byla pravděpodobně závada na trakčním vedení. Na místo dorazili elektrikáři, kteří vypnuli napájení a trolej opravili. Vlaky mezi hlavním nádražím a Smíchovem více než dvě hodiny nejezdily. Poškozenou trolej strhl rychlík jedoucí z hlavního nádraží směrem na Plzeň. "K nehodě došlo krátce před půl čtvrtou odpoledne. Cestující museli z bezpečnostních důvodů zůstat ve vlaku až do příjezdu elektrikářů, kteří vypnuli napájení troleje elektrickým proudem," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Příčinou prasklé železniční troleje byla pravděpodobně závada na infrastruktuře. "Může například prasknout lano, které drží izolátor. Ale také může být závada na sběrači lokomotivy. Ten může být poškozený a přepálit trolej," dodal Halla. V mrazivém počasí nejsou prý podobné události nijak výjimečné. Železniční trať mezi hlavním nádražím a Smíchovem je už delší dobu v nevyhovujícím stavu. Zásadní oprava ji ale čeká nejdříve v roce 2014. "V současné době máme k dispozici prostředky jen na běžnou údržbu, na velkou rekonstrukci nestačí," vysvětlil mluvčí SŽDC.

04. 01. 2011 České Maximy se začnou sériově vyrábět na jaře

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/111623-ceske-maximy-se-zacnou-seriove-vyrabet-na-jare/>)

Na jaře chce lounská strojírna Legios zahájit sériovou výrobu nákladních dieselových lokomotiv Maxima, na jejichž produkci získala společnost licenci od německé společnosti Voith. Legios bude šestnápravové stroje vyrábět pod názvem General. V rámci licence je bude nabízet středoevropským dopravním společnostem. V prvním čtvrtletí letošního roku by měl nový typ lokomotivy procházet zkouškami, výrobce by chtěl stroj pronajmout některému z českých dopravců. Při konstrukci lokomotiv General bude Legios používat motory a hydraulické převodovky vyráběné Voithem i pro jejich německé sestřenice, zatímco zbytek dílů



i celkovou montáž bude lounská strojírna zajišťovat sama. "V současné době probíhá zaškolení a zácvk strojvedoucích, opravářských týmů a techniků," řekl mluvčí firmy Michael Donath.

Lokomotivy Legios General budou mít motor o výkonu 2 750 kilowattů. Půjde tedy o nejsilnější diesellové lokomotivy, které v českých zemích kdy vznikly, překonají i legendární nákladní "Sergeje", jejichž výkon byl zhruba poloviční. Podle Legiosu budou nové stroje jezdit až 160kilometrovou rychlostí. Navíc jejich nádrží o objemu 10 tisíc litrů umožní velký jízdní dosah. Stroj by neměl mít problémy s cestováním přes hranice. Za jednu lokomotivu General zaplatí zájemce zhruba 100 milionů korun. Nejprve se však ve zkušebním provozu lokomotiva objeví v pronájmu některého z českých nákladních dopravců. "V současné době probíhají četná obchodní jednání, která se v první fázi soustřeďují především na možnosti uplatnění lokomotivy formou pronájmu. První smlouva stanovující podmínky financování a servisu je těsně před podpisem," řekl mluvčí Donath.

Výrobce používá název Legios od minulého roku. Před tím používal tradiční, leč pro cizince obtížně vyslovitelnou zkratku Lostr, tedy Lounské strojírnny. Firma začala v roce 1998 vyrábět nákladní vagony, předešlých 125 let různá drážní vozidla jen opravovala.

05. 01. 2011 Na drahách nepřežilo loni nehody 248 lidí, nejvíc od roku 2006

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/111677-na-drahach-neprezilo-loni-nehody-248-lidi-nejvic-od-roku-2006/>)

Podle předběžných statistik Drážní inspekce za loňský rok zemřelo na drahách v České republice 248 lidí, což je nejvíce od roku 2006. V porovnání s rokem 2009 tak došlo k nárůstu počtu usmrčených osob o 12 procent. Meziročně se zvýšil i počet lidí, kteří zahynuli na železničních přejezdech. Celkem jich loni bylo 47. Nejvíce dopravních nehod se stane na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži nebo světelnou signalizací bez závor. Nárůst počtu usmrčených eviduje Drážní inspekce především na železnici, kde v roce 2010 zahynulo 241 osob, což je nejvíce za poslední čtyři roky. Zároveň Drážní inspekce zaregistrovala mírný pokles počtu zraněných, kterých v roce 2010 bylo 269, což je o 3 procenta méně než v roce 2009 a dokonce o 26 procent méně než v roce 2008. Celkem se stalo loni na železnici 1 656 nehod.

"Na železničních přejezdech se v loňském roce srazil vlak s účastníky pozemních komunikací (automobily, motocykly, cyklisty a chodci) ve 275 případech, a tím se počet střetnutí na železničních přejezdech meziročně zvýšil o 21 procent a je nejvyšší od roku 2007," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Nárůst zaznamenala Drážní inspekce i v počtu usmrčených a zraněných na železničních přejezdech. Nehody si tam vyžádaly 47 mrtvých a 128 zraněných. Nejvíce mimořádných událostí vzniká na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži.

Drážní inspekce také z tohoto důvodu soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovněho křížení silnice a dráhy se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový nejen pro silniční, ale i drážní dopravu. V roce 2010 došlo na železniční dráze celkem k 261 střetům vlaků s osobou. Při těchto nehodách zahynulo 189 osob, což je o 7 procent více než v roce 2009 a dokonce o 11 procent více než v roce 2008. Drážní inspekce již v minulosti připravila řadu preventivních kampaní, aby varovala dospělé i děti před riziky, která jim hrozí na železnici. Všechny kampaně jsou ke stažení na webu inspekce.

05. 01. 2011 Šéf PKP Cargo popřel, že by se jednalo o fúzi firmy s ČD Cargo

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sef-pkp-cargo-poprel-ze-by-se-jednalo-o-fuzi-firmy-s-cd-cargo/577679>)

Předseda představenstva polského nákladního železničního přepravce PKP Cargo Wojciech Balczun popřel informace o tom, že by se jednalo o možném spojení této společnosti s českým ČD Cargo. O plánu českého ministerstva dopravy na možné sloučení ČD Cargo a PKP Cargo v úterý napsal deník Mladá fronta Dnes (MfD). "Žádná jednání ve věci prodeje akcií PKP Cargo ani s českým ČD Cargo, ani s českým ministerstvem dopravy se nekonají a nekonala," řekl Balczun v úterý internetovému portálu wnp.pl. "Jednání nevedeme ani s žádným jiným investorem, protože proces samotné privatizace ještě nezačal," dodal.

Polská vláda plánuje PKP Cargo prodat, nicméně ministerstvo infrastruktury ještě žádná rozhodnutí v této věci neudělalo. V současnosti ministerstvo analyzuje různé možnosti prodeje nákladního železničního přepravce. V některých polských médiích se ještě v prosinci objevila informace, že privatizace by se mohla uskutečnit v letošním roce. Také mluvčí skupiny PKP Lukasz Kurpiewski, jejíž

je PKP Cargo součástí, už v úterý zprávy o plánovaném spojení polského a českého nákladního přepravce označil za "mediální a ne skutečný fakt".

Náměstek českého ministra dopravy Jakub Hodinář v úterním deníku Mladá fronta řekl, že na české i polské straně vznikla pracovní skupina, která se možným spojením ČD Cargo a PKP Cargo zabývá. Český stát už v minulosti přemýšlel o spojení se slovenským Cargem, Slováci však nakonec ztratili zájem. Ministr dopravy Vít Bárta se netají vizí spojit v jeden holding České dráhy, ČD Cargo a nakonec i Správu železniční dopravní cesty.

PKP Cargo koncem loňského listopadu založilo společnost PKP Cargo International se sídlem v Bratislavě, která chce nabízet služby například na Slovensku, v Rakousku, v Maďarsku nebo v Rumunsku. V první fázi pro tuto společnost mají náklady vozit po železnici místní dopravci, až získá potřebné licence, chce je vozit sama. PKP Cargo samostatně působí v Česku, nově získalo do roku 2014 bezpečnostní certifikát i pro Německo. PKP Cargo v roce 2009 hospodařilo se ztrátou skoro půl miliardy zlotých (přes tři miliardy korun), podle odhadů měla společnost loni zisk okolo 40 milionů zlotých.

06. 01. 2011 Cargo opouští některé tratě, jezdit na nich bude jen občas

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cargo-opousti-nektere-trate-jezdit-na-nich-bude-jen-obcas/578407>)

Nákladní dopravce ČD Cargo udělal další krok, který umožní rušení některých lokálních tratí. Začátkem ledna vydal pro některé stanice, kde ještě zbyla nákladní doprava, takzvaný zákaz nakládky. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tím přijde o jednu z překážek, která jí brání se zbavit údajně prodělečných tratí. Vydání dokumentu ČTK potvrdil mluvčí ČD Cargo Roman Jandík, podle něj tím ale nákladní doprava zcela nezanikne. Pravidelné vlaky bez ohledu na to, kolik je zátěže, už přitom přestaly jezdit před lety. Cargo ale mělo na tratích rezervované časy, v nichž mohlo podle potřeby jet. Právě jejich přítomnost v jízdním řádu je pro správce infrastruktury přítěží, která mu rušení tratí může zkomplikovat. Zákaz nakládky navíc znamená, že Cargo ze zmíněných stanic vůbec nesmí přepravovat, i kdyby zájemce byl. Vyjádření SŽDC zatím ČTK zjišťuje.

Dokument se zmiňuje o celkem 17 stanicích. Mezi nimi figuruje Jílové, Libouchec a Malé Chvojno na jedné z nejvíce ohrožených tratí z Děčína do Oldřichova u Duchcova, ale i Vidnava na Jesenicku, Jemnice na Třebíčsku nebo Netolice na Českobudějovicku. Zákaz nakládky se týká i Kadaňského Rohozce a Vilémova u Kadaně, kam během roku jezdí vojenské transporty na cvičení do Doupovských hor. "Je to tak, nepoptali jsme tam nákladní dopravu. Ale kdyby tam byl nějaký obchodní případ, pro který se vyplatí dojet, můžeme tam pořád podle potřeby zajet," řekl ČTK Jandík. Pro zákazníka to ale bude mnohem náročnější, protože bude muset žádat i o výjimku ze zmíněného interního nařízení ČD Cargo. Prakticky všechny dotčené stanice jsou na tratích, na nichž neobjednaly kraje osobní dopravu a SŽDC je kvůli tomu teď chtějí zrušit, přestože sporadická nákladní doprava tam dosud fungovala. V praxi to zřejmě bude znamenat, že SŽDC nebude mít povinnost trať udržovat například při sněhové kalamitě. Zda nákladní vlaky pojedou, bude jen na dohodě obou subjektů.

Kritici hovoří o tom, že ČD Cargo tím chce SŽDC pomoci výměnou za jinou protislužbu v rušení tratí. "Pokud jsem informovaný dobře, tak je to na žádost SŽDC. Přesvědčilo pár lidí na Cargo, že je to výhodné to udělat. Jde jim o to, aby nebyl formálně žádný zájemce o provozování veřejné dopravy a aby mohli trať bez problémů zrušit," řekl ČTK pod podmínkou anonymity zdroj blízký jednomu z menších dopravců. "I obchodní zástupce od Carga to samotné překvapilo," dodal. "Bezprostřední efekt na naše přepravy zákaz zatím nemá," řekl ČTK Pavel Suchánek, majitel skladu izolačních materiálů L. P. M. Libouchec, jemuž ČD Cargo po trati z Děčína vozí minimálně jednou do měsíce vagon s materiálem. Ten nahradí několik nákladních aut, jejichž nadměrným provozem obec na úpatí Krušných hor už tak hodně trpí. "Zrovna teď máme na cestě jeden vagon, kdyby to nešlo dopravit, dali by nám vědět. Ale z dlouhodobého hlediska je to smutné pro celou trať," řekl Suchánek.

06. 01. 2011 Budova chátrajícího nádraží na Žižkově bude možná kulturní památkou

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/budova-chatrajiciho-nadrazi-na-zizkove-bude-mozna-kulturni-pamatkou-1iy-praha-zpravy.asp?c=A110106_130929_praha-zpravy_sfo)

Ministerstvo kultury prohlásilo část Nákladového nádraží Žižkov v Praze 3 za kulturní památku. České dráhy, které pozemky na nádraží vlastní, se proti rozhodnutí odvolaly. Nesouhlasí s ním ani třetí městská část, které by nová situace zkomplikovala plánované protažení Olšanské ulice směrem ven z Prahy. Žižkovské nádražní budovy i okolní infrastruktura chátrají už téměř devět let. Památkáři

by ale rádi unikátní funkcionalistickou průmyslovou stavbu opravili a zachovali pro další generace. Bývalé nákladové nádraží patří Českým drahám, včetně většiny pozemků v areálu. Postupně je ale rozprodávají developerům, kteří tu chtějí postavit novou obytnou čtvrť, kde by do 12 až 15 let mohlo bydlet kolem 15 tisíc lidí. Ani těm se proto rozhodnutí ministerstva nelíbí.



"I my podáváme rozklad. Je třeba řešit budoucí využití budovy. O tom zatím nikdo nemluvil. Má 100 tisíc metrů čtverečních, je to neuvěřitelně rozlehlý objekt. Pokud bude uznán kulturní památkou, možnost jeho využití se ještě sníží," řekl iDNES.cz ředitel developmentu společnosti Sekyra Group Leoš Anderle. Podle něj budova brání urbanistickému rozvoji města i dopravní infrastruktury. "Chystá se prodloužení Olšanské ulice, která je čtyřproudá, navíc tam jezdí tramvaje. Bylo v plánu použít bývalý železniční koridor. Jinudy není možné takhle širokou komunikaci v takto zastavěné lokalitě vést," vysvětluje Anderle.

Praha 3 plánuje, že uleví dopravě

Stejně stanovisko zastává i radnice Prahy 3. "Nepovažujeme objekt za tak jednoznačně historicky cennou budovu. Zachování nádraží nastolí pro nás nepříjemnou situaci, nebude například možné protáhnout Olšanskou ulici, která by ulevila přetíženým komunikacím v Koněvově a Vinohradské ulici," řekl iDNES.cz mluvčí třetí městské části Jan Sotona. Praha 3 podporuje urbanistickou studii, díky které by na místě bývalého nákladového nádraží měla vzniknout nová obytná čtvrť. Zejména ta by si pak vyžádala vznik další městské radiály, jež by spojila Žižkov s Jižní spojkou. Existence nádražní budovy, zvláště pak coby kulturní památky, tomuto záměru ale brání. Pro České dráhy už žižkovské nádraží ztratilo význam. Podle mluvčího Petra Šťáhlavského končí svou činnost a bude dokonce zcela odpojeno od železniční sítě. Přesto se České dráhy proti rozhodnutí ministerstva odvolaly. "České dráhy podaly rozklad s ohledem na řadu negativních ohlasů a záporných stanovisek, která nedoporučují prohlásit tuto lokalitu za kulturní památku," uvedl mluvčí.

Ministerstvo celou záležitost ještě posoudí

Představitelé Českých drah podle něj zároveň chápou nutnost celou lokalitu revitalizovat a upravit pro současné potřeby obyvatel třetí městské části, potažmo celé Prahy. Nechtějí proto bez patřičného zvážení a prozkoumání všech souvislostí ztížit její funkční využití. Mluvčí ministerstva kultury Stanislav Brunclík pro iDNES.cz uvedl, že ze strany ministerstva jde zatím o první krok: "Odbor památkové péče budovu nádraží prozkoumal a vyhodnotil, že splňuje požadavky na to, aby se stala kulturní památkou." Zda se nádraží na Žižkově nakonec skutečně zařadí mezi památky, bude teď na základě několika odvolání posuzovat rozkladová komise ministerstva kultury. "Budou se posuzovat i další aspekty, jako například udržitelnost té památky. Zohlednit se mohou i některé další věci, protože doba si žádá nové přístupy," dodal Brunclík.

07. 01. 2011 SŽDC se zbavuje zbytku nemovitostí

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-se-zbavuje-zbytku-nemovitosti>)

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), které mimo jiné patří koleje a další drážní pozemky, se chce letos zbavit posledního balíku nepotřebných nemovitostí. Oproti minulosti, kdy správa obchodovala i s miliardovým majetkem, má letos poslední kolo výprodeje vynést maximálně desítky milionů korun. „Chceme se zbavit všeho, co není pro dráhu nezbytné, abychom se mohli zcela zaměřit na naši hlavní činnost, kterou je zabezpečení provozu na železnici. Starost o nepotřebný majetek nás výrazně finančně zatěžuje,“ řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Za poslední čtyři roky se organizace zbavila budov a pozemků v celkové hodnotě jedné miliardy korun. Objem obchodů se přitom každým rokem zmenšuje, loni šlo už jen o 20 milionů korun. Správa nyní hledá auditora, který má kromě jiného nepotřebný majetek identifikovat. SŽDC prodává majetek ve dvou režimech. Některé prodeje schvaluje vláda, jiné se dějí na základě zákona z roku 2002. Výnosy správa železnic využívá k zajištění své činnosti a umořování dluhu po bývalé státní organizaci České dráhy.

Správa železnic prodala od svého vzniku v lednu 2003 nemovitosti za několik miliard korun. Za největší transakci, prodej plochy nádraží Bubny, inkasovala od společnosti Orco Group 1,1 miliardy korun. Ve srovnání s Bubny už jsou nyní k mání pouze drobnosti. Správa se zbavuje například strážních domků, skladů nebo částí starých kolejíšť. Zájemci se rekrutují často z řad zahrádkářů, železničních fandů nebo úřadů samosprávy. Například město Cheb před třemi lety koupilo železniční násep pro zbudování cyklostezky.

07. 01. 2011 Nová výpravní budova v Moravském Krumlově slouží cestujícím

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9423/>)

Dnes, 7. ledna, České dráhy slavnostně otevřely výpravní budovu v Moravském Krumlově. Budova prošla kompletní přestavbou, do které dopravce investoval 9,7 milionů korun. Při rekonstrukci bylo navázáno na původní řešení budovy a úpravami se zvýšila provozní kapacita vnitřních prostor. Přestavba 140 let staré výpravní budovy začala koncem roku 2009 a jejím cílem bylo co možná největší zachování původního rázu. „Přestavba se nejvíce dotkla prostor pro cestující veřejnost, a to vytvořením nové čekárny, která je nově ve střední rozšířené části objektu. Na čekárnu navazují pokladny. Přístup do čekárny je i z prostoru budoucích autobusových zastávek stejně jako z nástupiště, odkud je bezbariérový,“ uvádí Milan Matzenauer, náměstek generálního ředitele ČD pro správu majetku a upřesňuje: „České dráhy investovaly do oprav 9,7 milionů korun, což vedle prostor pro cestující veřejnost obnáší novou střechu, zateplení objektu a novou fasádu. Vyměnili jsme okna, dveře a proměnou prošla i sociální zařízení. Částečnou úpravou prošly i bytové jednotky v patře budovy.“

Cílem rekonstrukce bylo vytvoření kvalitního prostředí pro cestující s účelným a vkusným vybavením veřejných prostor. Velký důraz byl kladen na čistotu, vzdušnost a kvalitní osvětlení denním a umělým světlem. Do interiéru bylo vybráno zařízení jednoduchého a funkčního designu z přírodního materiálu bez povrchové úpravy měnící jejich přirozený vzhled. V budově jsou i nadále technologické prostory pro dálkové řízení traťového úseku Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou.

07. 01. 2011 ČD mají modernizovanou lokomotivu, nahradí oblíbené "Bardotky" (750.7)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/111951-cd-maji-modernizovanou-lokomotivu-nahradi-oblibene-bardotky/>)

České dráhy učinily další krok v obnově svého vozového parku. Po nedávném zahájení provozu nových elektrických lokomotiv vypravily dnes poprvé v čele rychlíku zmodernizovanou dieselovou lokomotivu řady 750.7, která by se měla stát klíčovým strojem neelektrizovaných tratí. Lokomotivy mají v první řadě nahradit staré stroje řady 749, které dnes jezdí s rychlíky Praha – České Budějovice a Praha – Tanvald nebo s víkendovými vlaky do Posázaví.



Lokomotivy, které procházejí rekonstrukcí v českotřebovské strojárně CZ Loko, jsou původně známé dieselové stroje řady T478.3 (později 753, respektive 750) "Brejlovec", které vyráběla pražská ČKD v první polovině 70. let. České dráhy v současnosti používají stroje, které v 90. letech dostaly agregát pro elektrické vytápění vlaků, na rekonstrukci poslaly devatenáct z nich.

V České Třebové stroje dostávají nový motor Caterpillar o výkonu 1 455 kilowattů, který je oproti původním motorům K12V230DR výkonnější, ale zároveň úspornější. Podle vyjádření Antonína Blažka, náměstka pro osobní dopravu generálního ředitele ČD, mají nové motory spotřebu nafty nižší průměrně o 1,1 litru na kilometr. Stroje jsou také tišší a spalování je efektivnější, takže lokomotivy do ovzduší vypouštějí méně škodlivin. Změnou prošly i další části lokomotivy. "Jsou tam nové klimatizované komfortní kabiny pro strojvedoucí, nové elektronické řízení, nová regulace celé lokomotivy," uvedl ředitel CZ Loko Josef Bárta.

Dodávky zrekonstruovaných "Brejlovců" budou postupně, všech devatenáct lokomotiv budou mít dráhy až v polovině roku 2012. Dráhy s jejich pomocí chtějí zcela nahradit lokomotivy řady 749 "Bardotka", které vznikly v 60. letech právě jako předchůdkyně původních "Brejlovců". Podle Antonína Blažka budou modernizované lokomotivy později k vidění také v okolí Brna a Hradce Králové, kde dnes jezdí nerekonstruované "Brejlovci".

"Bardotky" a "Brejlovci" – žijící legendy českých kolejí

Již v 50. letech bylo zřejmé, že parní lokomotivy nemají budoucnost. Zatímco hlavní tratě se postupně elektrizovaly, na dalších drahách bylo nutné nahradit parní trakci jinak. V rámci centrálně plánovaného hospodářství dostala vývoj dieselových lokomotiv na starost pražská lokomotivka ČKD (na rozdíl od elektrických lokomotiv vznikajících ve Škodě) a po stvoření menších dieselových dostala na počátku 60. let za úkol stvořit



první československou skříňovou motorovou lokomotivu schopnou vozit nákladní i osobní vlaky na hlavních tratích.

Bardotka Bardotka V roce 1964 vznikly dva prototypy, v dalším roce ověřovací série a do roku 1971 odebraly ČSD celkem 230 lokomotiv určených pro osobní dopravu (řada T478.1 – později 751) a dalších 82 pro nákladní dopravu (řada T478.2 – později 752). Lokomotivy poháněl šestiválcový motor K6S310DR o výkonu až 1 104 kilowattů s elektrickým přenosem výkonu (prototyp lokomotivy T478.2001 s hydraulickým přenosem výkonu se nedočkal následníků) charakteristický svým "bublavým" zvukem, který roznesl slávu lokomotiv po celé Evropě. Na počátku 90. let prošla část lokomotiv úpravou, při které dostaly agregát pro elektrické vytápění souprav (nová řada 749). Zbylé stroje nadále sloužily výhradně v nákladní dopravě. Domácí železničáři lokomotivu přezdívali "Zamračená" a "Bardotka". Obě přezdívky odkazovaly na řešení čela – vzhledem k vizuálnímu upozadění stanoviště strojvedoucího vznikl nad ním i pod ním převis, který lokomotivě dodal "zamračený" vzhled při čelním pohledu, zatímco při bočním pohledu nebylo možné přehlédnout výčnělek tvarovaný podobně jako poprsí francouzské herečky.

Brejlovec Brejlovec Ačkoli představovaly "Bardotky" první krok v nahrazování parní trakce na neelektrizovaných tratích, ČSD potřebovaly další masivní dodávku lokomotiv. ČKD proto vyvinula novou řadu T478.3 (později 753), která byla určena především k vozbě rychlíků. Prototyp vznikl už v roce 1968, do roku 1977 vzniklo 408 strojů vybavených silnějším motorem K12V230DR o výkonu až 1 325 kilowattů. Přes počáteční nespolehlivost se tyto lokomotivy staly ikonou železnice 80. let. K těmto strojům přibýlo v letech 1979 a 1980 dalších 86 kusů řady T478.4 (později 754), jež byly s předchozí řadou téměř shodné, byly ovšem už vybaveny moderním elektrickým vytápěním, které později dráhy dodaly i do 163 lokomotiv předcházející řady. Stroje – opět díky tvaru čelního skla – dostaly přezdívku "Brejlovec".

K lokomotivám jsou i vozy

Dráhy současně s lokomotivou představily také sériovou podobu revitalizací rychlíkových vozů typu Y, které někdejší ČSD dodala vagonka z Görlitz v letech 1974 – 1985. Úpravy zprvu označované jako humanizace provádí společnost Janoza, která mění obložení stěn, nově čalouněné lavice v oddílech, utěšňuje profukující okna nebo vyměňuje zářivky za LED. Dva takto upravené vagony se dnes před polednem vydaly spolu s rekonstruovaným "Brejlovcem" na cestu z Prahy přes Zdice a Písek do Českých Budějovic.

07. 01. 2011 RegioJet má zájem o provozování dalších vlaků na Slovensku

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-ma-zajem-o-provozovani-dalsich-vlaku-na-slovensku>)

Soukromý český železniční přepravce RegioJet ze skupiny Student Agency, který nedávno podepsal se slovenským ministerstvem dopravy smlouvu o provozování osobních vlaků mezi Bratislavou, Dunajskou Stredou a Komárnem, má zájem také o další linky. V případě, že je Slovensko nabídné, společnost se výběrového řízení zúčastní, řekl dnes Jiří Schmidt, který je ve Student Agency zodpovědný za železniční dopravu. „Všichni dopravci mají vždy chuť soutěžit a ukázat, zda-li mohou připravit nabídku, to znamená, RegioJet určitě bude tím členem, který nikdy nebude chybět u výběrových řízení,“ uvedl Schmidt. Slovensko může soukromým přepravcům uvolnit desetinu trhu osobní železniční přepravy, z toho již část obsadil RegioJet. Dominantní postavení si zachová státní Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), podle ministra dopravy Jána Figeľa však jeho úřad upřednostní případnou výhodnější nabídku soukromé firmy. „Ministerstvo je otevřené dalším rozhovorům na tato témata,“ řekl Figeľ.

RegioJet uzavřel na Slovensku devítiletou smlouvu na dotovaný provoz osobních vlaků mezi Bratislavou a Komárnem koncem loňského roku. Společnost přislíbila pro cestující zvýšení počtu spojů i kvality cestování. „Díky uzavření smlouvy s novým dopravcem ušetří ročně Slovensko 16 procent financí vynaložených na jeden kilometr provozu,“ uvedl mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Náklady na kilometr tak podle něj budou 5,7 eura (asi 140 korun). RegioJet na trasy nasadí soupravy Talent od kanadského výrobce Bombardier. První soupravy soukromé brněnské firmy by na trať měly vyjet v březnu 2012, prezentační jízdy společnost spustí už letos na přelomu února a března. Dopravce chce na celé trase, která je dlouhá 100 kilometrů, přepravit ročně 1,9 milionu cestujících, sdělil dnes Ondrůj. Podle něj chce firma v budoucnu nabízet cestujícím možnost koupit si jízdenku přes SMS zprávu.

08. 01. 2011 Signál ve vlaku není, a jen tak nebude

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/111753-signal-ve-vlak-u-neni-a-jen-tak-nebude/>)

Ani po letech jednání, sporů a vzájemného obviňování mezi Českými drahami, Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a jednotlivými mobilními operátory se cestující ve vlacích nemohou těšit na lepší podmínky pro telefonování. Všechny tři strany se sice shodují, že problém slabého nebo chybějícího signálu je řešitelný, není ale jasné, kdo by se měl projektu ujmout.

Problémy s telefonováním mají cestující například na koridoru z Prahy do Brna nebo dále do Ostravy. Už po deseti minutách jízdy totiž mobilní telefon nemá signál. Podle odhadu SŽDC je nyní na trase Praha – Ostrava signálem pokryto pouhých třicet procent. "Telefonovat se dá chvíli v České Třebové, možná v Zábřehu to trochu funguje, ale to jsou většinou velmi krátké úseky, a pak když člověk něco potřebuje, tak v Pardubicích přestane fungovat," stěžuje si cestující.

Strany si vzájemně přihrávají odpovědnost

"Mělo by to být v zájmu dopravců, protože jsou to jejich zákazníci, kteří by takové služby chtěli využívat," uvádí mluvčí SŽDC Pavel Halla. České dráhy ale argumentují tím, že zisk za hovory inkasují operátoři. Oni by se podle společnosti měli snažit. "V současné době žádná jednání neprobíhají," tvrdí zase mluvčí ČD Petr Štáhlavský. "Ze strany operátorů nebyl zájem poskytovat tyto služby přímo ve vlacích," dodává. Operátoři ale od nového pokrývání trati signálem dávají ruce pryč. Podle nich jsou totiž pokryty dostatečně. Za kolísání signálu pak prý mohou vlaky. Paradoxem je, že jde o ty nejlepší soupravy, které jedou rychleji než 120 kilometrů v hodině a případně nabízejí cestujícím okna zastíněná před světlem.

Vyjádření operátorů k pokrytí železničních koridorů:

- T-Mobile: "Hlavní tratě disponují dostatečným GSM signálem. Situace se komplikuje uvnitř vlaků."
- Telefónica O2: "Signál se může dostat jen okny. Vedlejším účinkem je pohlcování signálu."
- Vodafone: "Koridory jsou pokryty. Šíření signálu zkomplikovaly moderní vlaky - mají okna, která hůř propouštějí signál."

Podle odborníků existují dvě řešení. Do vagonů by se podle nich daly instalovat zesilovače signálu, takzvané repeatory. Správci kolejí potom mluví o využívání signálu GSM R. Na této frekvenci totiž fungují vysílačky strojířů.

09. 01. 2011 Tradice Křižíkovy elektrické dráhy je v ohrožení (Tábor – Bechyně)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112083-tradice-krizikovy-elektricke-drahy-je-v-ohrozeni/>)

Křižíkova železnice z Tábora do Bechyně je nejstarší elektrickou dráhou ve střední Evropě. Cestující přepravuje bezmála 108 let. Letos ale na své výjimečnosti hodně ztratila. Většinu souprav totiž už nepohání elektřina, ale nafta. Více než stoletá tradice je tak podle fanoušků dráhy v ohrožení. Elektrické lokomotivy po ní jezdí už jen ve všední den ráno. Jan Stránský z Klubu přátel elektrické dráhy Tábor – Bechyně informoval, že elektrické lokomotivy jezdily po dráze za Rakouska-Uherska, za první republiky, v době války i za socialismu. Podivuje se nad tím, že český novodobý kapitalismus na provoz nemá peníze.

Motorové Regionovy nasadily České dráhy na tuto trať z několika důvodů. Například zkracují čekání lidem, kteří v Táboře přestupují na jiné spoje, jak říká zástupce ČD v Jihočeském kraji Jiří Kafka. Především v létě je však Křižíkova dráha vyhledávanou turistickou atrakcí. Přijíždějí její fanoušci až z Austrálie nebo Japonska. I pro ně může být cesta Regionovou velkým zklamáním. Starosta Bechyně Jaroslav Matějka (SNK-ED) je podle svých slov přesvědčen, že se změnou bude určitě řada lidí nespokojených. "Nová vozidla na tuto elektrickou trať budeme samozřejmě hledat a motorová budou postupně nahrazena," sdělil Jiří Kafka. Kromě původního elektrického vozu se na Křižíkově dráze vystřídaly čtyři další lokomotivy.



10. 01. 2011 RegioJet nevyjede jen s vlastními vagony, část si na začátek půjčí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-nevyjede-jen-s-vlastnimi-vagony-cast-si-na-zacatek-pujci-py2/-eko-doprava.aspx?c=A110109_154544_eko-doprava_vel)

Společnost RegioJet nevyjede na trať mezi Prahou, Ostravou a Žilinou v půlce roku jen se svými vagony. Firma připustila, že nestihne za tak krátkou dobu mít všechny vozy nové a část si proto půjčí. Půjčenými vagony by si firma v budoucnu mohla vypomoci i v dopravních špičkách. "Bude přechodné období, kdy budeme částečně využívat operativního pronájmu, do léta celou sadu nových vozů nejde vyrobit. Budou ale převažovat nové vagony a na podzim by pak už měly být všechny hotové," řekl v rozhovoru pro MF DNES majitel firmy Radim Jančura. Podle něj bude dopravce používat pronajaté vozy také později na dopravu ve špičkách.

RegioJet změnil u vlaků postupně strategii toho, co prozrazuje na veřejnost. Ještě loni firma slibovala, že výrobce vagónů odtajní do loňských Vánoc, to se ale nestalo. Místo původní otevřenosti teď tají informace co nejdéle. Jančura odmítá, že by to bylo kvůli případným potížím celého projektu, firma prý postupně platí zálohy. "Vyrábí se první prototyp interiéru vagónů. Chceme koncept představit kompletně, až bude vyrobená první souprava. Nechceme ukazovat jen obrázky. Mělo by jít celkem o šest souprav o pěti vozech," dodal Jančura. Železniční odborná veřejnost spekuluje, že výrobcem by mohla být rumunská společnost Astra.

Jančurova firma už má devět lokomotiv, které loni koupila od italského dopravce. Jde o dvacet let staré škodoväcké stroje přezdívané peršingy. RegioJet je musel jen mírně upravit pro provoz v Čechách. Jejich rekonstrukce je prakticky hotová. Firma poprvé prozradila, že lokomotivy začne na jaře pronajímat na zkoušku jiným dopravcům, než se spustí samotný projekt expresů. "Poptávka po nich je velmi silná, budou od prvního dne provozu vydělávat," dodal Jančura. Jeho vlaky ještě ani nevyjely a Jančura už na představení RegioJetu plánoval, co další rok. "V plánu máme vlaky až do Košic. Jezdíme tam čtyřikrát denně autobusy, ty bychom mohli zrušit," nastínil Jančura.

10. 01. 2011 CZ Loko míří do Ruska se stovkami lokomotiv

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cz-loko-miri-do-ruska-se-stovkami-lokomotiv>)

Český strojírenský podnik CZ Loko míří se svou lokomotivou na ruský trh. Na dosah má přitom zakázky na dodávky stovek strojů. Na dotaz deníku E15 to uvedl generální ředitel CZ Loko Josef Bárta. Podmínkou je úspěšné dokončení certifikace nové lokomotivy podle ruských železničních standardů. Nyní se proto stroj testuje na zkušebním okruhu u Moskvy, ukončení schvalovacího procesu se očekává na podzim. Lokomotiva musí například bez následků odolat pověstné ruské zimě. „Následovat by měla velká série pro ruský trh, který je obrovský. Těší nás, že tamní nákladní přepravci na naši lokomotivu už čekají. Má nahradit celou jednu řadu původního ruského výrobce,“ řekl Bárta.

Šéf firmy Loko CZ nechtěl mluvit o objemu „ruské dodávky“, při cenách lokomotiv v řádech desítek milionů korun však půjde o miliardy korun. Nové lokomotivy bude CZ Loko vyrábět ve spolupráci s ruským partnerem, 70 procent stroje bude představovat česká dodávka, zbytek se vyrobí v Rusku. Ruský trh není první, kam výrobce z České Třebové pronikl. Nové nebo modernizované diesellové lokomotivy z produkce CZ Loko jezdí například v Srbsku, Bělorusku nebo Itálii. I díky zahraniční expanzi firma se 650 zaměstnanci za poslední tři roky ztrojnásobila obrát na loňských 1,8 miliardy korun. Aktuálně pracuje i na zakázce pro České dráhy, když modernizuje 19 starých lokomotiv ze sedmdesátých let, kterým se přezdívá Brejlovec. „České dráhy jsou naším nejvýznamnějším zákazníkem, spolupráce s nimi nám pomáhá víc pronikat na další trhy,“ uvedl Bárta. CZ Loko prý sází hlavně na nové lokomotivy z vlastní konstruktérské dílny. „Nechceme se stát pouhou montovnou, chceme prodávat výsledky vlastního vývoje,“ řekl Bárta. Pronikat do zahraničí se daří i dalším společností z českého železničního průmyslu. Například firma AŽD Praha dodává svá železniční zabezpečovací zařízení do Běloruska, Srbska nebo USA. Se svou novou elektrickou lokomotivou se bude snažit uspět v zahraničí i Škoda Transportation.

10. 01. 2011 Ministerstvo zrušilo lokálku Bruntál – Malá Morávka

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-zrusilo-lokalku-bruntal-mala-moravka/579787>)

Ministerstvo dopravy v pátek zrušilo železniční trať z Bruntálu do Malé Morávky. Vyplývá to z dokumentů na úřední desce resortu. Sedmnáctikilometrová trať je první z až jedenáctimístného

seznamu tratí, které chce Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zlikvidovat. Rozhodnutí ještě není pravomocné a obce a další sdružení se proti němu mohou během 15 dnů odvolat, všechny dosavadní připomínky ale ministerstvo stejně zamítlo jako příliš obecné. Obec Malá Morávka například namítala, že po trati občas jezdí vlaky na kulturní akce a že její zrušení by na konání těchto akcí mělo negativní dopad. Požádala proto o zachování kolejí v současném stavu.

Ministerstvo obci nevyhovělo a umožnilo SŽDC trať zrušit, což podmínilo jen oznámením na stavební úřad. Snahu o kompletní likvidaci tratí přitom loni v říjnu kritizovalo Sdružení železničních společností, podle něž vyjde likvidace jednoho kilometru tratě na zhruba šest milionů korun, což vydá za údržbu na 60 let. SŽDC tato čísla označila za nepravdivá. Nákladní doprava na trati ustala na konci 90. let a o mnoho déle na ní nevydržela ani osobní doprava; ta se od roku 2003 omezila jen na víkendy a v roce 2009 byla zcela zastavena. Podobný osud by mohl letos potkat i další tratě. Správní řízení o definitivním zrušení tratě je vedeno i u tratí Čejč – Uhřice u Kyjova, Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín, Královec – Žacléř, Aš - Aš státní hranice, Obrnice – Čížkovice a Libochovice – Račiněves. Na dalších čtyřech tratích chce ministerstvo zatím jen zastavit dopravu.

10. 01. 2011 O české koleje budou firmy naplno soutěžit až v roce 2024

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/o-ceske-koleje-budou-firmy-naplno-soutezit-az-v-roce-2024-p1q/eko-doprava.aspx?c=A110110_1512287_eko-doprava_vem)

Plánované otevírání české železnice konkurenci dostává konkrétnější podobu. Přinést má hlavně lepší vlaky i úsporu pro státní rozpočet. O liberalizaci mluvila dosud jen smlouva s Českými drahami, teď se plán na vstup konkurence dostane i do závazného materiálu – strategie dopravy do roku 2025, kterou v těchto dnech dokončuje ministerstvo dopravy a která půjde v příštích měsících do vlády. Z ní vyplývá, že o všechny dálkové spoje by měly firmy soutěžit až v roce 2024. "Chceme, aby tři čtvrtiny všech výkonů, které na železnici objednáme, byly vysoutěženy. Každý rok chceme vypsat výběrová řízení na pět až patnáct procent všech výkonů," řekl ministr dopravy Vít Bárta.

S podobným tempem počítal jeho předchůdce Gustav Slamečka, možnost otevření tří čtvrtin rychlíkových tratí se dostala i do desetileté smlouvy do roku 2019 s Českými drahami. Z ní však nevyplývá žádná povinnost soutěžit, jen na to dráhy smlouva připravuje. Podle někdejšího šéfa Českých drah Emanuela Šípa Česko v otevírání železničních tratí dosud zaostává. "V Česku činil v roce 2008 podíl nestátních dopravců méně než jedno procento z výkonů železniční nákladní i osobní dopravy, v Polsku jen v osobní dopravě jedenáct procent," uvedl Šíp. Podle něj se dá očekávat, že o soutěže na rychlíkové tratě bude mezi dopravci zájem.

Soutěž o první rychlíky začne v prosinci

Ministerstvo už oznámilo, že letos v prosinci začne soutěž na rychlíkové tratě ve dvou regionech – na trati mezi Ostravou, Opavou a Olomoucí, druhým balíčkem jsou vlaky mezi Prahou, Ústím nad Labem a Chebem. Stát chce soutěžit vždy několik tratí najednou, které dávají dohromady logické celky. Další takové balíčky a harmonogram na jejich vypisování ministerstvo dokončuje. Stát by pak vítěznému dopravci dotoval spoje patnáct let. "Předpokládáme, že mezi prvními půjdou na řadu tratě z Liberce do Pardubic a z Plzně do Mostu," nastínil šéf odboru veřejné dopravy Ondřej Michalčík. Důvodem je skutečnost, že na nich skončí v roce 2014 smlouva, kterou si dráhy vysoutěžily v roce 2006. Tehdejší pokus o soutěž skončil rozpačitě, dráhy výrazně podsekly cenu z obav před konkurencí, a tak na obou tratích jezdí výrazně levněji než jinde. Drahám zůstane do roku 2019 celkem osm tratí, které nepůjdou do soutěže, například mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

11. 01. 2011 Tři ohrožené lokálky zůstávají v provozu (013, 113, 233)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112287-tri-ohrozene-lokalky-zustavaji-v-provozu/>)

Drážní úřad nevyhověl Správě železniční dopravní cesty a odmítl formálně zastavit dopravu na třech tratích, které by správa chtěla zrušit. Ačkoli se po tratích ve skutečnosti pravidelně nejezdí, kdokoli se na ně po splnění formálních náležitostí může vydat. Po úředním zastavení dopravy by bylo možné lokálky zrušit, jak si železniční správa přeje. Železniční dopravu nezastavil Drážní úřad na tratích z Mostu do Lovosic, z Čelákovic do Mochova a z Bošic do Bečvář. Po těchto drahách jezdí sezonní výletní vlaky placené obcemi, pravidelný celoroční provoz na nich však už není. Zatímco SŽDC poukazovala právě na chybějící každodenní spoje, podle Drážního úřadu není možné formálně zastavit dopravu, když se počítá alespoň se sezonním provozem.

Ačkoli Drážní úřad oznámil, že nezastaví dopravu na třech tratích, kde o to SŽDC požádala, spor obou institucí tím nekončí. "Žádné z těch rozhodnutí není pravomocné, s největší pravděpodobností se proti nim odvoláme. Náš záměr je správný a má oporu v legislativě," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. O odvolání by mělo rozhodovat ministerstvo dopravy. "Věříme, že nám vyhoví," dodal Halla. Železniční správa chce zrušit jedenáct tratí, jejichž údržba je vzhledem k malé nebo žádné vytiženosti výrazně ztrátová. Ke zrušení trati je ale potřeba spolupráce několika institucí. Krajské úřady vyšly správně vstříc tím, že v několika případech zrušily objednávku osobní dopravy a podobně se zachoval také nákladní dopravce ČD Cargo, který se bez ohledu na možnou ztrátu zákazníků stáhnul z ohrožených lokálek. Ministerstvo dopravy zahájilo na popud SŽDC správní řízení o zániku v případě sedmi tratí, definitivně zatím "zabilo" pouze dráhu z Bruntálu do Malé Morávky.

12. 01. 2011 Na Vysočině půjdou investice do železnice jen na Havlíčkovobrodsku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112357-na-vysocine-pujdou-investice-do-zeleznice-jen-na-havlickobrodsku/>)

Stát bude letos na Vysočině investovat do železnice jen na Havlíčkovobrodsku. Připravují se tam dvě akce za 38 milionů korun. V Havlíčkově Brodě opraví hlučné kolejové brzdy a ve Světlé nad Sázavou bude postaven nový železniční most. Podle Jana Veselovského z plzeňské Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) se vzhledem k úspornému programu vlády na dráze v kraji nedělaly velké investice ani v minulém roce. Plánuje se i revitalizace trati z Kostelce do Slavonic s náklady kolem 850 milionů korun.

V dlouhodobém výhledu Státního fondu dopravní infrastruktury je zařazena revitalizace vlakové trati z Kostelce u Jihlavy přes Telč do jihočeských Slavonic. Posouvá se však termín zahájení. Zatímco dříve se zvažovalo na přelomu letošního a příštího roku, nyní chce SŽDC s modernizací této trati začít koncem roku 2012 a dokončení je uvažováno až v roce 2014. U této trati se léta mluví také o obnově chybějícího úseku kolejí přes hranice do rakouské obce Fratres. Podle Veselovského proběhlo kvůli trati několik jednání s Rakušaný. Na obnovení dráhy podle něj měli zájem představitelé Dolních Rakous, ale ze strany spolkového ministerstva dopravy a vedení rakouských drah (ÖBB) se celá akce jevila jako neekonomická. Revitalizace trati z Kostelce do Slavonic podle Veselovského na rozhodnutí rakouské strany nezávisí.

V minulém roce přibyla u vlakových přejezdů v kraji dvě zabezpečovací zařízení dohromady za 18 milionů korun, instalována byla v Jihlavě a na trati z Havlíčkova Brodu do Pardubic. Na některých místech byl opraven kolejový svršek, což umožnilo zrychlení jízdy a zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Tyto akce stály 60 milionů.

13. 01. 2011 Vlaky zmizí z dvou desítek slovenských tratí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112509-vlak-y-zmizi-z-dvou-desitek-slovenskych-trati/>)

Železniční společnost Slovensko (ZSSK), která je v současnosti jediným osobním železničním dopravcem na Slovensku, připravuje velkou redukci regionálních vlaků. Celkem chce výrazně omezit provoz na více než dvacetí tratích, na větší části z nich osobní vlaky už vůbec nebudou jezdit. ZSSK zdůvodňuje plánované škrtý tím, že od státu dostala méně peněz, než potřebuje na dorovnávání ztráty z provozování dopravy na těchto tratích.

Podle mluvčího dopravní společnosti Alexandra Buzinkaye dostane ZSSK letos od státu o pět procent méně peněz než loni. Trati, na nichž zcela zruší nebo zásadně zredukuje osobní dopravu, jsou pro dopravce nejztrátovější. "Ze strany cestujících je o ně minimální zájem, ale na druhé straně nás stojí obrovské peníze, které pocházejí ode všech daňových poplatníků," uvedl mluvčí. ZSSK ovšem oznámila, že zatím nemá definitivní seznam tratí, které opustí. Zveřejní ho proto až na konci ledna. Na případné úpravy potom už nebude čas, vlaky totiž po lokálkách přestanou jezdit už 6. března. Železnice naposledy výrazněji rušily lokální spoje v roce 2003, kdy stáhly vlaky z více než 20 tratí. Později se provoz osobní dopravy na některých lokálkách obnovil. Další omezení firma zvažovala v předchozích letech, bývalá vláda to však odmítla.

ZSSK rozhodnou o rušení samy

Na Slovensku funguje jiný systém financování osobní železniční dopravy než v Česku. Ztrátu z provozu regionálních vlaků doplácí ZSSK stát, platí ovšem pouze za určitý počet kilometrů, zatímco sám dopravce určuje, jak často bude kam jezdit. Čeští regionální železniční dopravci jsou naproti tomu placeni kraji a jednotlivé spoje zavádějí podle požadavků krajských úřadů. Výsledkem je občas

špatná koordinace jednotlivých objednatelů, takže lidé cestující přes hranice regionů musí uprostřed trati přestupovat a občas i dlouho čekat.

14. 01. 2011 Intercity v Německu budou dvoupodlažní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112628-intercity-v-nemecku-budou-dvoupodlazni/>)

Největší německý železniční dopravce Deutsche Bahn nakoupí dvoupodlažní vagony obvykle užívané v regionální dopravě i pro dálkové vlaky Intercity. U Bombardieru společnost objednala 135 patrových vozů a 27 lokomotiv řady 146.2. Vytvořit tak chce ucelené soupravy, které budou jezdit napříč zemí. DB se tím zařadí například po bok Švýcarských spolkových drah (SBB), které rovněž nasazují dvoupodlažní vagony na dálkové vlaky.



Celkem by měly mít DB k dispozici 27 nových pětivozových souprav s lokomotivami. Součástí souprav budou tři vagony druhé třídy, jeden první třídy a jeden řídicí vůz druhé třídy. Vlaky nabídnou 469 míst k sezení, z toho 70 míst první třídy. Vagony mají být vybaveny zásuvkami nebo zesilovačem mobilního signálu, chybět nemají ani místa pro jízdní kola či vybavení pro přepravu hendikepovaných cestujících. Nejvyšší rychlost nových vlaků má být na německé poměry nečekaně nízká – 160 kilometrů za hodinu. V současnosti jsou všechny vozy DB určené pro dálkovou dopravu uzpůsobeny pro jízdu 200kilometrovou rychlostí. "Novými vlaky pokračuje modernizace našeho vozového parku. Nahrazenými vagony posílíme zálohu pro dálkovou dopravu," shrnul Ulrich Homburg, který má v DB na starosti osobní dopravu. Moderní soupravy mají podle Homburga přilákat nové cestující.

V současnosti provozují DB na dálkových vlacích kategorií Intercity a Eurocity vozy několika generací. Nejstarší vznikly v 60. letech minulého století, další jsou ze 70. a 80. let. Všechny vozy ovšem prošly důkladnou modernizací v posledních dvaceti letech. Většina vagonů je vybavena klimatizací, polohovatelnými sedadly nebo zásuvkami. V používání dvoupodlažních vozů byly někdejší německé DR (Německé říšské dráhy) průkopníkem. S drobnými výjimkami se jednalo výhradně o vagony určené pro regionální dopravu, které vznikly ve vagonce Görlitz. Ta vyrábí regionální dvoupodlažní vozy i dnes (už však pod značkou kanadského Bombardieru, který vagonku koupil), kromě DB je používají také soukromí dopravci Metronom nebo Vogtlandbahn.

14. 01. 2011 Lokomotiva z technického muzea prochází očištěnou, pomáhají i nadšenci (375.007)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/lokomotiva-z-technickeho-muzea-prochazi-ocistou-pomahaji-i-nadsenci-1iz-/praha-zpravy.asp?c=A110114_1514948_praha-zpravy_sfo)

Stotunovou parní lokomotivu z roku 1911, která je chloubou a zároveň největším exponátem Národního technického muzea, mají v péči restaurátoři. Od poloviny února ji budou ve znovuotevřené budově muzea na pražské Letné opět obdivovat návštěvníci. Musí proto projít důkladnou "očistou". "Hrboun", jak ji důvěrně nazývají fandové železnice, si od tohoto týdne užívá pečlivou práci restaurátorů. Poprvé po 56 letech. "Za ty roky, co ji tu máme, byly prováděny pouze konzervační práce. My ji teď celou rozebíráme a jednotlivé součástky čistíme," uvedl ředitel železniční sekce muzea Jiří Střecha.



Národní technické muzeum otevře své expozice veřejnosti po čtyřech letech již za měsíc. Aby se vše stihlo, musí s očištěnou lokomotivou pomoci i dobrovolníci. "Na mašinách budeme pracovat ve svém volném čase o víkend, samozřejmě zadarmo," řekl Jindřich Rachota, jeden z pomáhajících nadšenců, v civilu vrchní přednosta depa historických vozidel. Pracovat bez odměny se dnes už moc nenosí. Amatérským restaurátorům to ale divné nepřipadá. "Je nám jasné, že v rozpočtu muzea není finančních prostředků nikdy dost," uvedl Rachota s tím, že mezi fandou železnice je tato praxe běžná. Bylo jim líto, že vedle nablýskaných aut vypadaly lokomotivy sešle. Přes týden pak na mašinách pracují profesionální restaurátoři muzea.

"Hrboun" už na koleje nevyjede

Černý ocelový kolos, který s cestujícími uhaněl až stokilometrovou rychlostí, by tak měl do měsíce "prokousnout". Restaurátoři lokomotivě navrátí její původní barvu, která za desítky let vybledla. Chromové součástky se budou opět lesknout jako v dobách její největší slávy. Podle Střechy však

na rozdíl od jiných už na koleje nikdy nevyrazí. V Česku je totiž v současnosti stále v provozu 28 parních lokomotiv, které České dráhy využívají pro historické jízdy. "O každou takovou akci je mezi lidmi velký zájem. Jezdíme i s historickými motorovými lokomotivami, ale magnetem jsou především ty staré – na páru," řekl Rachota. Návštěvníci si parní lokomotivy v muzeu prohlédnou již 16. února, kdy Národní technické muzeum otevírá. A nejen je. Podobnou "obrodou" prošla i všechna vystavená letadla. "Dokonce jsme je zavěsili pod strop tak, aby si je lidé mohli z galerií lépe prohlédnout," uvedl kurátor leteckých sbírek Michal Plavec.

15. 01. 2011 Polské vlaky zvítězily v tendru Českých drah. Všechny vyjedou do roku 2013

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/polske-vlak-y-zvitezily-v-tendru-ceskych-drah-vsechny-vyjedou-do-roku-2013-1oj-/eko-doprava.aspx?c=A110114_195840_eko-doprava_vel)

Nejpozději do konce roku 2013 by mělo po regionálních tratích v Česku jezdit 31 polských motorových jednotek Pesa za více než dvě miliardy korun. Je to poprvé, co polský výrobce vyhrál takovou soutěž vypsanou Českými drahami. Dosud dopravce dával přednost rekonstrukcím. Podle informací MF DNES se do tendru nepřihlásil žádný český výrobce vlaků. Vítězem by se tak měla stát polská firma Pesa Bygdoszcz. Firma je podle informací dvou vysoce postavených zdrojů z Českých drah a ministerstva dopravy vítězem soutěže, kterou dráhy vypsalý na podzim. Jde o dvouvozové motorové jednotky pro 120 lidí. "Vítězná firma je vybraná, běží jen odvolací lhůty," řekl zdroj. Jde celkem o 31 jednotek, které bude zhruba ze čtvrtiny financovat Evropská unie.

Do soutěže se přihlásila ještě slovenská společnost ŽOS Vrútky, která však podle informací MF DNES zhruba o pětinu přestřelila odhadovanou cenu 2,6 miliardy korun. Pesa šla naopak pod ni. Podle Petra Kadeřávka z Železničního magazínu není příliš překvapivé, že v soutěži nebyl český uchazeč. "Jde o logický důsledek toho, že jsme u nás v uplynulých letech, až na výjimky, ustrnuli u rekonstrukcí – jak ze strany českého železničního průmyslu, tak ze strany ČD jako hlavního zákazníka," uvedl Kadeřávek.

Elefanty končí

Vlaky mají jezdit například mezi Plzní a Domažlicemi, Karlovými Vary a Chomutovem nebo Libercem a Českou Lípou. Všechny by měly zahájit provoz do konce roku 2013. Vozy Pesa mohou potkat lidé v Harrachově, kam zajíždějí vlaky z Polska. Pesa dosud dodává hlavně na polský, litevský a ukrajinský trh, nedávno pronikla se svými jednotkami i na italské regionální tratě. Výsledky tendrů z druhé poloviny loňského roku budou dráhy vyhlášovat v příštích týdnech. Jeden z tendrů skončil fiaskem: na modernizaci jednotek 560 se přihlásil jediný zájemce, který nabídl příliš vysokou cenu, a firma proto soutěž ruší.

Podle generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy firma už končí například s objednáváním souprav Regionova a CityElefant. "Nebudeme je už dál objednávat, listopadová zakázka byla poslední," potvrdil Žaluda. Po dokončení budou mít dráhy od šumperské Pars novy 236 regionov. Bývalé "motoráky" vypadají sice zvenčí moderně a jsou nízkopodlažní, ale uvnitř jsou stejně hlučné jako jejich třicet let staří předchůdci. Končí také elefanty. Žaluda připustil, že u lidí oblíbené jednotky nejsou příliš spolehlivé a firma je musí často opravovat. "V nových smlouvách jsou za poruchy už podstatně přísnější sankce než dosud," tvrdí Žaluda.

Souboj o trasu Praha – Brno

Velké změny chystají dráhy v dálkové dopravě. České dráhy chtějí od rakouských drah získat šestnáct souprav Siemens Railjet, které koupí jako nové, ale nevyužijí je. "Ta cena je velmi výhodná, protože rakouské dráhy soutěžily u Siemensu velký objem," tvrdí Žaluda. Dráhy teď propočítávají, jak by se nákup jednotek vyplatil a především, zda by byl legální, když by na jejich nákup nevypisovali novou soutěž. Šéf drah se netají tím, že by soupravy velmi rád získal. Jedna sedmivozová souprava vychází zhruba na 330 milionů korun. Railjety by pak podnik nasadil hlavně na trať mezi Prahou a Ostravou. Tím by se uvolnila pendolina, která pak dle Žaludy jezdila v hodinovém intervalu mezi Prahou a Brnem. "Až se do roku 2014 dodělá modernizace tratě, je možné zvládnout Brno pendolinem za 2 hodiny a 8 minut, což je už velmi konkurenceschopný čas," tvrdí Žaluda. Další úpravy trati mají umožnit cestu pod dvě hodiny.

Dráhy se současně připravují i na velký nástup konkurence mezi Prahou a Ostravou. Žaluda se netají, že více věří projektu Leo Express Leoše Novotného, než RegioJetu Radima Jančury. Už od února chtějí dráhy zlepšit kvalitu služeb ve vlacích EuroCity/InterCity. "Posuneme na ně standard z pendolina," uvedl. Přesné změny ještě nechce zveřejnit, ale například v Pendolinu už firma mění jídelní servis.

15. 01. 2011 Český unikát: číslování přejezdů odvrátilo stovky dopravních nehod

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/cesky-unikat-cislovani-prejezdu-odvratilo-stovky-dopravnich-nehod-11c-/domaci.asp?c=A110114_150705_domaci_zep)

Stálo jen desítky tisíc, ušetřilo miliony a zachraňuje lidské životy. Číslování železničních přejezdů je podle železničářů unikátem, který už zabránil stovkám nehod. Usnadňuje život řidičům, jejichž auto uvázne na kolejích. "Pokud víme, je tento systém unikátní. Je provázaný s integrovaným záchranným systémem. Číslování zabránilo již stovkám střetů vlaků s auty. K označení přejezdů nás inspirovaly smutné případy, kdy byli řidiči často v šoku a nedokázali přesně říct, kde jsou. Zvláště když uvázli někde, kde to neznali," popisuje mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla.

Železničáři stihli do konce července 2009 očíslovat všechny přejezdy v republice, dokonce i ty, které patří soukromým dopravcům. Celkem tak speciální samolepky "zdobí" 8 161 míst, kde se silnice protíná s železničními kolejemi. Samolepky jsou nalepené na vnitřní straně zařízení přejezdů a jsou reflexní. "Tím pádem si na ně stačí posvítit třeba i mobilem, pokud by se auto uvězněnému na kolejích například vybila světla," popisuje Halla. Čísla přejezdů jsou ve formátu P1234 a jsou nepřenositelná. Pokud tedy například přejezd zanikne, protože byl nadbytečný nebo nepoužívaný, číslo zmizí spolu s ním.

Elegantní řešení za pár korun

Celý systém byl navíc velice levný. "Náklady odhadujeme v řádech několika desítek tisíc korun. A to je částka, která je ve srovnání se zachráněnými lidskými životy a škodami na autech, vlacích a přejezdech, naprosto zanedbatelná," míní Halla. Od srpna 2009 do konce roku 2010 podle SŽDC zabránily samolepky na přejezdech bezmála třem stovkám nehod. Kromě číslovaných samolepek se snaží železničáři zvýšit bezpečnost na přejezdech i jinak. Tam, kde chybí na přejezdu závory a není na koleje dobře vidět, odstraňují vegetaci, aby měli řidiči možnost se pořádně rozhlédnout. V místech, kde to nejde, omezují průjezd kamionů nebo instalují výstražná světla. "Krajním řešením je zpomalení projíždějících vlaků, ale k tomu se uchylujeme opravdu neradi, protože to zhoršuje propustnost tratí," připomíná mluvčí SŽDC. Očíslování přejezdů je tak v tuto chvíli nejlevnější, nejrychlejší a nejelegantnější řešení, které zmenšuje nebezpečí, že se vlak srazí s autem, které uvázlo na přejezdu.

15. 01. 2011 Moderní vagony Railjet nemá na českých tratích kdo tahat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112666-moderni-vagony-railjet-nema-na-ceskych-tratich-kdo-tahat/>)

Po českých železnicích už by se brzy měly prohánět luxusní rychlíkové vagony Railjet. České dráhy o jejich odkupu jednají s Rakouskými spolkovými drahami. Šestnáct souprav by mělo stát pět miliard korun. Má to ale jeden háček. Ještě není jasné, jaké lokomotivy by nové vozy tahaly. Plzeňská Škodovka si totiž dává s dodávkou nových lokomotiv na čas. Dočasně by tak problém mohl vyřešit pronájem lokomotiv Taurus. Dodávka moderních lokomotiv z plzeňské Škodovky má už dva roky zpoždění. Lokomotivy 380 teprve měsíc jezdí ve zkušebním provozu. Při těchto jízdách se navíc objevily závažné problémy. Lokomotivy nespolupracují s počítači náprav a také ruší signalizaci na starších tratích. "To zabezpečovací zařízení v tu chvíli spadne do poruchového stavu, čili dá se říct, že zastaví železniční dopravu," vysvětluje ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým. Kdy budou moci lokomotivy do provozu, zatím není jasné.

Problém je prý na straně drah, ne u Škodovky

Výrobce lokomotiv se ale brání. Chyba je prý na straně starých kolejí. "Určitě si nelze představit, že bychom investovali prostředky státu nebo Evropské unie jen z toho důvodu, aby mohla například tato nová lokomotiva na všechny tratě," argumentuje ale mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Halla. Češi by se tak na supermoderní vozy s informačními LCD displeji a pohodlnými sedačkami ještě neměli těšit. Dráhy totiž navíc tlačí čas. Jestli chtějí nové vagony koupit, musí to říct do konce března. První soupravy by pak Rakousko dodalo už v půlce příštího roku. Jenže dokud se spor o lokomotivy nevyřeší, zůstanou luxusní rychlíkové soupravy v depech a na kolejích budou dále jezdit ty staré – většinou špinavé vozy.

Možná se po našich tratích projedou i Taurusy

Lokomotiva Lokomotiva "V Rakousku tyto jednotky tahají třeba Taurusy. U nás by to mohla být třeba 380, kterou pro nás vyrábí Škoda," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Spekuluje se ale i o tom,

že pokud by se problémy s 380 nepodařilo včas vyřešit, mohly by si České dráhy od Rakušanů pronajmout právě lokomotivy Taurus.

18. 01. 2011 ČD Cargo nabídne zákazníkům přepravu zboží i po silnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/112818-cd-cargo-nabidne-zakaznikum-prepravu-zbozi-i-po-silnici/>)

Nákladní železniční společnost ČD Cargo už nebude zákazníkům nabízet přepravu zboží pouze po železnici, podle informací dnešní Mladé fronty Dnes (MfD) si začne najímat externí firmy na dopravu po silnici. ČD Cargo už jedná s Karlovarskými minerálními vodami nebo s pivovarem Staropramen. Dohodu ale ještě neuzavřela. "Nechceme být už jen národním železničním dopravcem, ale národním dopravcem," řekl šéf ČD Cargo Jiří Vodička. Společnost chce zákazníkům nabídnout nejen přepravu zboží z nádraží na nádraží, ale přepravu přímo ze skladu až na místo určení, tedy kompletní servis. "Ten jsme dosud neuměli nabídnout, to se teď mění," dodal Vodička. Po železnici putuje v Česku zhruba jedna pětina přepravovaného zboží. Stát chce podíl navýšit ve prospěch železnice především zvýšením mýta na silnici a naopak zlevněním poplatků za použití kolejí. ČD Cargo na nižších poplatcích pro vybrané typy nákladních vlaků ušetří ročně zhruba čtvrt miliardy korun.

19. 01. 2011 České dráhy vyhlásí tři soutěže na modernizaci 190 osobních vozů pro dálkovou dopravu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9458/>)

České dráhy pokračují v plánované obnově souprav pro dálkové vlaky zahrnující spoje EuroCity, InterCity, expresy a rychlíky. V této souvislosti vypisují tři výběrová řízení na modernizaci tří typů osobních vozů z přelomu 80. a 90. let. Část z nich je již od poloviny 90. let využívána ve spojích EuroCity a InterCity, další z nich se používají v rychlíkové a regionální dopravě. Po přibližně 30 letech provozu je vhodná jejich modernizace, při které se zvýší nabízený komfort i technicko-provozní parametry.

Čtyřicet vozů pro vlaky EuroCity a InterCity

První z vyhlášených výběrových řízení (jednací řízení s uveřejněním) je zaměřeno na kompletní modernizaci 40 osobních vozů Bmee, které dnes České dráhy využívají především ve spojích EuroCity a InterCity. Vagóny byly vyrobeny v letech 1986 a 1987 v tehdejší východoněmecké vagónce v Budyšině (Bautzen). Pro svou moderní konstrukci a vybavení podvozky typu GP 200 S jsou vhodné pro rozsáhlejší modernizaci.

Rozsah modernizace a změny, které čekají cestující, popsal náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek: „Vůz bude při modernizaci upraven na velkoprostorový se 76 až 80 místy k sezení. Budou vyměněny podlahy, obložení, okna a instalováno nové osvětlení. Cestující určitě ocení nové polohovatelné sedačky, které jsou v našem technickém zadání. Ty budou v případě leteckého uspořádání za sebou vybaveny sklopnými stolkami, v případě umístění proti sobě bude stůl mezi nimi. Cestující budou mít k dispozici také elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, například notebooků nebo mobilních telefonů. Vůz bude klimatizovaný. Zcela přestaveny budou také toalety. Ty budou mít uzavřený systém a cestující je tak budou moci využít i ve stanici. Snadný nástup a průchod mezi vozy zajistí nové dveře ovládané tlačítky nebo madly s elektrickým nebo elektropneumatickým pohonem. Nástupní dveře budou během jízdy bezpečnostně blokovány. Vozy budou vybaveny také elektronickým informačním a rezervačním systémem.“

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

Předpokládaná hodnota zakázky je 880 milionů Kč a doba dodání celé čtyřicetkusové série je plánována na 32 měsíců od podpisu kontraktu. Po modernizaci budou využívány především ve spojích EuroCity a InterCity.

Zmodernizuje se 150 velkoprostorových vozů také pro rychlíky

Další dvě výběrová řízení (jednací řízení s uveřejněním) jsou zaměřena na částečnou modernizaci dvou typů vozů (řada Bdt a Bp) vyráběných na počátku 90. let v moravské vagónce MSV Studénka. Mezi cestujícími jde o oblíbené vozy využívané v některých rychlících a v regionální dopravě. „Tento typ vozů chceme využívat i nadále pro vnitrostátní rychlíky s větším počtem zastávek, kde dochází k častější výměně cestujících, cestující je využívají na kratší přepravní vzdálenost a tráví ve vlaku méně času. Tomu odpovídá i rozsah modernizace,“ uvádí náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek a vyjmenovává změny, které se dotknou kvality cestování: „Ve vozech bude zachováno současné oblíbené uspořádání míst se sedačkami proti sobě v tzv. fiktivních oddílech, dojde ale k rozšíření prostoru na přepravu jízdních kol, kočárků a objemných zavazadel na jedné straně vozu. Vznikne tak místo pro přepravu nejméně 7 jízdních kol. Revitalizací projde také interiér, podlahy, část vozů obdrží nové pevné sedáky. V části vozů jsou již z výroby pohodlné sedáky s textilními potahy. Ty projdou opravou. U vybraných míst budou instalovány elektrické zásuvky 230 V / 50 Hz pro napájení drobné elektroniky našich cestujících. Významně se usnadní nastupování. Současné klasické dveře nahradí nové, předsvuné s elektrickým pohonem, ovládané tlačítky. Navíc budou dveře za jízdy blokovány, což přispěje k vyšší bezpečnosti. Do vozů bude instalován také rozhlas, jehož prostřednictvím bude možné poskytovat cestujícím informace o zastávkách nebo mimořádnostech.“

Podobně jako u vozů Bmee projdou změnami také některé technické celky vozů Bdt a Bp. Bude dosazen nový centrální zdroj energie (CZE) nebo systém elektropneumatické brzdy s překlenutím záchranné brzdy. Upravena bude také konstrukce podvozku. Ta dnes omezuje maximální rychlost na 120 km/h. Po rekonstrukci by se měla rychlost vozů zvýšit na 140 km/h. To umožní jejich řazení také do souprav rychlíků na koridorech s revitalizovanými vozy typu Y podle UIC (běžné rychlíkové vozy ČD) a s lokomotivami řad 162 a 362. Tato vozidla mají maximální rychlost také 140 km/h.

První z obou těchto výběrových řízení má za cíl najít dodavatele modernizace 88 vozů řady Bdt v předpokládaném finančním objemu 440 mil. Kč. Druhé se zaměřuje na modernizaci 62 vozů řady Bp v předpokládané hodnotě 310 mil. Kč. V obou případech by měly být modernizovány všechny vozy do 30 měsíců od podpisu kontraktu. Modernizace těchto vozů navazuje na již zahájené projekty modernizace 58 kusů vozů pro vlaky EuroCity a InterCity, které budou uvedeny do provozu v průběhu letošního roku, revitalizaci 110 rychlíkových vagónů, které jsou již v současné době postupně předávány do provozu, a modernizaci 21 restauračních vozů, která bude zahájena také v letošním roce. V současné době probíhá výběrové řízení na modernizaci 64 bezbariérových vozů určených pro dálkovou dopravu. Rozsáhlou modernizací procházejí také regionální a příměstské vlaky.

19. 01. 2011 Ministerstvo dopravy představuje plán rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2025

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Dopravn%C3%AD+superstrategie.htm)

Ministerstvo dopravy schválilo materiál Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“). Tento materiál nyní posílá do mezirezortního připomínkového řízení. Následně bude předložen na vědomí vládě ČR. Jedná se o první zásadní strategický materiál předložený ministerstvem, který je výsledkem půlroční práce nového vedení ministerstva.

Materiál byl komunikován a konzultován s Asociací krajů ČR, Státním fondem dopravní infrastruktury, resortními investorskými organizacemi, přepravci, dopravními odborníky v čele s prof. Petrem Moosem a také s expertem na evropské záležitosti Pavlem Teličkou. Superstrategie je prvním koncepčním dokumentem, jenž řeší komplexní problematiku rozvoje dopravního sektoru a naznačuje kromě směru dalšího rozvoje také směry koordinovaného rozvoje všech modů dopravy s prioritou podpory ekologických druhů dopravy. Systémovými opatřeními posiluje úlohu železniční dopravy jako páteřního druhu dopravy a vytváří nástroje pro podporu multimodální dopravy a veřejných logistických center. Materiál poskytuje reálný kritický obraz současného stavu dopravní infrastruktury a s ohledem na předpokládané finanční rámce do roku 2025 popisuje reálné možnosti rozvoje dopravní infrastruktury. Tento rozvoj má být realizován na základě projektů s nejvyšší přidanou hodnotou za vynaložené peníze s akcentováním apolitického přístupu při rozhodování o jednotlivých projektech. Řeší také posílení finančních prostředků na opravy a údržbu současné sítě silnic, kde se předpokládá v roce 2012 navýšení rozpočtu oproti současnému stavu o více než 100 % na zamýšlených 9 mld. Kč.

Kromě realistického pohledu na budoucí výstavbu dopravní infrastruktury, který se opírá o reálné finanční rámce, stanovuje dokument následující základní priority k řešení ve spolupráci s vládou:

- úprava legislativy pro urychlení a zlevnění přípravy a průběhu výstavby,
- hledání nových forem financování dopravních staveb s konkrétním řešením pěti projektů PPP,
- opatření na zvýšení příjmů ze silniční infrastruktury se souběžným snížením poplatků za použití železniční dopravní cesty pro nákladní dopravu,
- zajištění efektivního využití finančních zdrojů v důsledku projektových úspor a přísnějšího dohledu během výstavby.

V souladu s metodickou přípravou strategických dokumentů v EU je materiál připravován ve dvou krocích. Nejprve ve formě dnes představeného dokumentu „green paper“, na který bude následně navazovat „white paper“. Ten by měl být vládě předložen do 31. 05. 2011.

Očekávané přínosy dokumentu „white paper“:

1. Stanoví konkrétní projekty a čas jejich realizace v období do roku 2025, a to na základě multikriteriální analýzy připravené ve spolupráci s dalšími resorty a po dalším projednání s Asociací krajů ČR.
2. Bude reflektovat výsledek rozhodnutí Evropské komise o předložené žádosti o realokaci 9 mld. Kč z prioritní osy železnice do prioritní osy silnice v rámci Operačního programu Doprava (2007 – 2013).
3. Upozorní vládu České republiky na poddimenzované financování dopravní infrastruktury. Podle původních plánů rozvoje dopravní infrastruktury, s přihlédnutím na požadavky krajů, by bylo potřeba do roku 2025 vynaložit cca 1.150 mld. Kč. Dle finančního modelu Superstrategie bude k dispozici jen cca 500 mld. Kč.

Ministerstvo dopravy si je vědomo, že dokument Superstrategie může na různých úrovních vyvolat odmítavé reakce. Vedení resortu však připravilo reálný dokument, který říká, co je možné s očekávaným objemem financí stavět a co ne. Záměrem dokumentu je otevřít debatu a apolitickou diskusi o dalším rozvoji dopravní infrastruktury v České republice.

SHRNUTÍ:

Důvody zpracování :

- Definování nových strategických cílů resortu dopravy do roku 2025
- Reakce na kritický nedostatek finančních prostředků pro realizaci dopravní infrastruktury
- Snaha o posílení role dopravy jako nevyhnutelné součásti ČR

Cíle:

- Dlouhodobě stabilizované financování dopravní infrastruktury s využitím evropských zdrojů
- Efektivní využívání všech druhů dopravy
- Rovnoměrný rozvoj dopravní sítě v souladu s politikou transevropských sítí

Předpokládané kroky:

- žádost o přehodnocení přístupu EU ve financování (realokace)
- hledání nových forem financování realizace staveb dopravní infrastruktury (např. PPP)
- využití nových možností při stanovení cen za použití dopravní infrastruktury (rozšíření zpoplatnění sítě nižších kategorií (mýto))
- změna v přístupu k přípravě staveb dopravní infrastruktury (projektové a legislativní)
- vyjednávání o posílení pozice železničních dopravců na trhu s dalšími partnery
- zrychlení přípravy a finančního zabezpečení vzniku veřejných logistických center

Formy dokumentu:

- Green paper – kratší verze dokumentu, bude předložena vládě v únoru 2011, vysvětlení cílů, žádost o vládu o souhlas s navrhovanými kroky, pouze informativní seznam dopravních staveb, zpracovaný odhad zdrojů na období 2010 – 2025
- White paper – delší verze dokumentu, zpřesní vývoj procesů v otázkách realokace, PPP, mýta, hledání strategického partnera pro ČD Cargo, bude obsahovat zjednodušenou multikriteriální analýzu staveb

- Sektorové strategie, 2.fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem) – naváže na White paper, bude obsahovat posouzení SEA a podrobnou multikriteriální analýzu staveb s výhledem do roku 2040, nutno z důvodu čerpání prostředků OPD (2014 – 2020)

Přílohy:

1) Superstrategie – textová část (PDF, <http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/CF4CEEEC-173D-4DA8-83C9-DFD04BBD531D/0/Superstrategietextovacast.pdf>)

2) Přílohy textu

(ZIP, <http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/826A2983-F1D0-4AA8-ACC6-6FB0E7BFD141/0/Prilohac2.zip>)

19. 01. 2011 Dráhy už nechtějí opuštěné staniční budovy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113001-drahy-uz-nechteji-opustene-stanicni-budovy/>)

České dráhy připravují prodej některých nádražních budov, které už neslouží původnímu účelu a jejichž dopravní kanceláře jsou zavřené. V první řadě se chce dopravní společnost zbavit tří budov na jihu Čech u nedávno zmodernizované trati České Budějovice – České Velenice. Chátrající historické objekty v Nové Vsi, Borovanech a Jílovicích chtějí ČD nabídnout za odhadní cenu. Starosty obcí plán prodeje zaskočil a nájemníky v drážních bytech také. Rekonstrukce tratí obvykle zrychlí a příjemnější cestování. Pro lidi, kteří musí na vlaky čekat, se však situace často mění k horšímu – dráhy už nádraží nepotřebují, a tak zavírají nejenom kanceláře, ale i čekárny. Nyní se chtějí přebytečných budov zbavit. "Předpokládáme, že začneme na konci tohoto roku s prodejem jednotlivých objektů," řekla mluvčí ČD Radka Pistoriusová.

Jenomže ani "opuštěná" nádraží většinou nejsou zcela liduprázdná – tam, kde nejsou služební prostory, bydlí lidé. Ti si stěžují na špatný stav domů, ale podotýkají, že by své byty rádi koupili – chtějí ovšem slevu. "Symbolická cena by nebyla špatná," uvedl nájemník bytu na borovanském nádraží Rostislav Šebek. Dráhy ale mají docela jiný úmysl – nádražní budovy chtějí nabídnout za odhadní cenu. Podle starostů jednotlivých obcí ale tak velké peníze za budovy nikdo nedá. Samotné obce budovy v žádném případě kupovat nebudou. "My bychom byli ochotni ujmout se toho v krizové variantě a za nulový peníz," komentoval starosta Borovan Stanislav Malík. Jiného vlastníka ale budou dráhy podle starostů hledat jen obtížně, budou-li budovy nabízet za odhadní cenu. Společnost ovšem podle mluvčí Pistoriusové slevit nemůže.

20. 01. 2011 Malá Morávka i Bruntál se odvolaly proti zrušení tamní trati

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/mala-moravka-i-bruntal-se-odvolaly-proti-zruseni-tamni-trati/584801>)

Malá Morávka i Bruntál se odvolaly proti rozhodnutí ministerstva dopravy zrušit tamní regionální trať. Obec i město chtějí lokálku zachovat alespoň pro příležitostné jízdy v turistické sezoně. Trať by mohla zachránit dopravní společnost KŽC Doprava, která zvažuje její odkoupení, zjistila ČTK. Malá Morávka podala rozklad proti lednovému rozhodnutí ministerstva dnes, Bruntál již ve středu. Obec v rekreační oblasti Jeseníků požaduje zrušení rozhodnutí, které je podle jejího starosty Ondřeje Holuba předčasné. "Zájem o zachování a využívání trati jsme projevovali opakovaně," uvedl v rozkladu. Upozornil, že o provozování dopravy na trati Malá Morávka – Bruntál projevil zájem dopravce KŽC Doprava. Odůvodnění v rozhodnutí, že žádný dopravce ani jiný subjekt tento zájem nemá, proto není pravdivé, dodal Holub.

Za záchranu trati začalo bojovat také občanské sdružení Společnost přátel Muzea Kapličový vrch v Malé Morávce, které rovněž podalo proti rozhodnutí rozklad. Právě toto sdružení organizuje na trati příležitostné jízdy pro turisty a nadšence. Další rozklad obdrželo ministerstvo od Klubu přátel lokotek. Zda společnost KŽC Doprava odkoupí zrušenou trať, je zatím v jednání. "Byla by to poslední šance na její přežití," řekl ČTK ředitel společnosti Bohumil Augusta. Soukromá společnost chce na trati zachovat turistické jízdy. Pokud budou mít obce na trase jako objednatelé dopravy zájem, rozšířila by je na pravidelnou veřejnou osobní dopravu, naznačil. KŽC Doprava provozuje drážní dopravu zatím na sedmi tratích - v Praze, Středočeském, Libereckém a Ústeckém kraji.

Ministerstvo dopravy zrušilo trať, středoevropsky unikátní svým převýšením, 7. ledna; jeho rozhodnutí ještě není pravomocné. Všechny dosavadní připomínky zamítlo jako příliš obecné. V klasickém správním řízení je podaly jen dva subjekty - Malá Morávka a Sdružení pro rozvoj kolejové dopravy. "Jen na zajištění několika akcí ročně by byly veřejné finanční prostředky na udržování a opravy dráhy vynakládány nevhodně," uvedlo jako jeden z důvodů zrušení ministerstvo. Sedmnáctikilometrová

trať je první z až jedenáctimístného seznamu tratí, které chce Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zlikvidovat. Nákladní doprava na ní ustala na konci 90. let. SŽDC nepředpokládá, že by se v regionu budovala logistická centra či průmyslové zóny s vazbou na železniční dopravu. Osobní doprava na trati se od roku 2003 omezila jen na víkendy a v roce 2009 byla zcela zastavena.

21. 01. 2011 České dráhy mají podepsanou kolektivní smlouvu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-maji-podepsanou-kolektivni-smlouvu/585061>)

České dráhy mají podepsanou kolektivní smlouvu. Dnes svůj podpis k dokumentu připojil Svaz odborářů služeb a dopravy (SOSaD), řekl ČTK předseda SOSaD Jaromír Dušek. Zbývajících osm odborových centrál smlouvu s drahami podepsalo již dříve. SOSaD mimo jiné nesouhlasil s dohodnutým zmražením platů zaměstnanců drah pro tento rok. "Rozhodnutí zástupce SOSaD připojit svůj podpis k návrhu kolektivní smlouvy vítáme, skončí tím nejistota 26 tisíc zaměstnanců," řekl ČTK mluvčí Českých drah Radek Joklík. Do dnešního podpisu kolektivní smlouvy platilo tzv. opatření zaměstnavatele, které bylo pro zaměstnance drah podstatně méně výhodné. Zaměstnancům například stanovilo delší týdenní pracovní dobu a zkrátilo placenou dovolenou ze šesti týdnů na čtyři. Dušek však upozornil, že se sdružení nevzdává svých požadavků a bude se snažit iniciovat jednání ke změně dokumentu. Mezi hlavní požadavky SOSaD patří navýšení mezd zaměstnanců drah o předpokládanou výši inflace a změny v systému odměňování uvolněných odborových funkcionářů. České dráhy zaměstnávaly ke konci loňského roku 26.674 lidí, z toho počet zaměstnanců sdružených v rámci SOSaD činil asi 700.

22. 01. 2011 Prázdné vlaky stojí stát ročně miliony

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113328-prazdne-vlaky-stoji-stat-rocne-miliony/>)

Dalším slabým místem na železnici, kvůli kterému státní rozpočet krvácí, jsou přejezdy téměř prázdných vlaků mezi stanicemi. V rámci platné smlouvy za ně stát Českým drahám platí miliony korun ročně. Jeden příklad za všechny: Kvůli malé kapacitě pražského hlavního nádraží musí rychlíky z Moravy končit až na Smíchově. Do cílové stanice už ale vozí jen minimum pasažérů – často i méně než deset.

Například vlak ze Vsetína, ve kterém Česká televize natáčela, dovezl na smíchovské nádraží dva drážní zaměstnance a tři cestující. "Jde o cestovatelský komfort. Je to služba státu, kdy objednáme spoj, který jede třeba z Moravského Veselí a jede až na smíchovské nádraží," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský. Dráhy to zase vysvětlují tím, že na centrálním pražském nádraží není dostatečná kapacita pro všechny vlaky, a proto s nimi, byť jsou často minimálně využívány, odjíždí dál. Teprve na Smíchově proběhne údržba a čištění vagonů. Jen ve směru z Moravy musí takto přejíždět 13 rychlíků denně. Petr Štáhlavský, mluvčí ČD: "Souprava bez ohledu na to, jestli v ní jede 5 cestujících, nebo nebude zveřejněna v jízdním řádu, stejně pojede a stejně bude vyúčtována ministerstvu dopravy."

O tom, kolik tyto přesuny stojí, nemá ministerstvo ponětí. Náklady proto orientačně spočítala Česká televize. Vzdálenost mezi nádražími vynásobili její redaktoři průměrnou částkou za vlakokilometr. Při třinácti spojích denně to je zhruba 12,5 tisíce korun, ročně pak skoro 4,5 milionu za jízdy s minimem pasažérů. Podobný problém se týká také autobusové dopravy v Česku. V ní dokonce mohou provozovatelé spojů účtovat objednatelům za manipulační jízdy až 6,5 procenta navíc. V případě železnice je to jen asi 1,5 procenta spojů.

23. 01. 2011 V Brně vykolejily dvě cisterny. Havaroval kvůli nim osobní vlak (Brno-Maloměřice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113338-v-brne-vykolejily-dve-cisterny-havaroval-kvuli-nim-osobni-vlak/>)

Včera pozdě večer vykolejily v Brně-Maloměřicích dvě drážní cisterny a jeden další přepravní vagon. Cisterny se převrátily na bok a poškodily dva sloupy trakčního vedení. Do nich pak následně narazil osobní vlak, v němž cestovali lidé. Nehoda se naštěstí obešla bez zranění. V neděli



dopoledne začalo odstraňování následků. "Na místě pracují dva jeřáby," uvedl v deset hodin ráno mluvčí drážní inspekce Martin Drápal.

Škoda se odhaduje na 3,5 milionu korun. Podle prvních výsledků vyšetřování mohla za nehodu pravděpodobně prasklá výhybka. To mělo za následek "rozdvojení" vlaku. Lokomotiva jela po jedné koleji a cisterny a další náklad, který táhla, vyrazila podle Drápala na druhou. Neštěstí se stalo přibližně čtvrt hodiny po 22. hodině. Těžké vykolejené cisterny, které se převrátily na bok a při tom zlikvidovaly vše kolem sebe, zabrzdlily také osobní vlak, ve kterém cestovali lidé ve směru z Vranovic do Tišnova. Naštěstí se při nárazu nikomu nic nestalo. Nebyl zraněn ani žádný ze zaměstnanců drah. Hasiči zasahovali podle informací operačního důstojníka u tří vykolejených vagonů. Nehoda omezí až do večerních hodin dopravu osobních vlaků i mezinárodních rychlíků. Provoz na trati je veden po vedlejších kolejích. Následky nehody se budou podle drah likvidovat do večera.

23. 01. 2011 Boleslavští nechtějí místo staré nádražní budovy skleněný terminál

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/boleslavsti-nechteji-misto-stare-nadrazni-budovy-skleneny-terminal-1i3-/praha-zpravy.asp?c=A110120_093310_praha-zpravy_sfo)

České dráhy mají v plánu zcela přestavět železniční stanici v Mladé Boleslavi. Údajně nevyhovující komplex budov s různými přístavbami a přístřešky by měla nahradit moderní prosklená budova. To se ale místním lidem nelíbí. Sepsali proto petici na záchranu nádraží původního. Souhlasí s nimi i vedení města. Na přestavbu, která by měla začít příští rok, je už připravená projektová dokumentace. "Stávající budova již několik let nevyhovuje. Stanici chceme nahradit zcela novou moderní budovou, která bude splňovat požadavky na cestování v 21. století," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Šlo by podle něj o podobné řešení, jako je na nádraží v Karlových Varech.



"Nesouhlasíme s demolicí historické budovy hlavního nádraží. Je neodmyslitelně spjata s novodobým rozvojem města už celých 150 let," píše se v petici, kterou sepsali student Jiří Filip, učitel gymnázia Radek Kotlaba a předseda 8. základní organizace Českého svazu ochránců přírody Jan Cindr. Podle nich nová skleněná budova do zdejšího prostředí nezapadá. Na sociální internetové síti Facebook funguje stránka petice už týden. "Plánujeme, že zde budeme informovat o tom, kde a kdy budou mít Boleslavané možnost petici podepsat. Chceme rovněž požádat místní obchodníky, aby se jejich pulty staly petičními místy," uvedl mluvčí projektu Jiří Filip.

S mladoboleslaváky souhlasí i vedení města

"Petice v podstatě koresponduje se stanoviskem vedení města. My si také myslíme, že vhodnější by byla kvalitní rekonstrukce stávající budovy a demolice těch objektů, které jsou nevyhovující," řekl první náměstek primátora Adolf Beznoska. Upozornil, že nádražní budova není v majetku města a o jejím dalším osudu tak rozhodnou České dráhy samy. Je však podle něj potřeba, aby nádraží jako vstup do města mělo nějakou historickou návaznost a byl zachován duch doby. Primátor Raduan Nwelati dodal, že při nedávné návštěvě ministra dopravy Víta Bárty se společně shodli na tom, že lepší než stavba nové budovy je rekonstrukce té stávající.

Podle Českých drah je však výměna hlavní budovy nádraží nutná. "Stejně jako parní vlaky a staré motoráky nahradily moderní nízkopodlažní soupravy a motorové rychlíky, tak staré nevyhovující budovy v potřebných případech nahrazují nové stavby. Nádraží není dimenzováno na současné standardy a v Čechách jsou mnohem vhodnější objekty k historické ochraně a zachování původního vzhledu," dodal tiskový mluvčí drah Radek Joklík.

23. 01. 2011 Cestující v Chotěbuzi mrznou před novou čekárnou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113370-cestujici-v-chotebuzi-mrznou-pred-novou-cekarnou/>)

Přestože České dráhy investovaly v roce 2008 více než čtyři miliony korun do opravy budovy železniční zastávky v Chotěbuzi u Českého Těšína, od Nového roku ji pro veřejnost uzavřely. Rekonstruovaná budova s podchodem a dvěma nástupišti tak funguje pouze jako takzvaná neobsazená zastávka. A cestující, kterých se na nádraží podle místních vystřídají v sezoně desetitisíce, se nemohou před rozmary počasí ukrýt do zbrusu nové a údajně i stále vytápěné čekárny.



Obyvatelé Chotěbuzi i radnice doufali, že se po rekonstrukci znovu otevře na nádraží čekárna a budou se tam prodávat jízdenky. Spletli se. "Dostali jsme odpověď, která nás překvapila. Že se nemusíme starat, protože zastávka bude neobsazena. To znamená, že pracovníce tam již nebude," uvedl starosta Chotěbuzi Martin Pinkas (KDU-ČSL). "Pro nás není ekonomické vrátit znovu otevření pokladny, protože ta frekvence cestujících je tam poměrně nízká a je logičtější zajistit pro cestující odbavení ve vlaku," vysvětlila rozhodnutí drah jejich mluvčí Kateřina Šubová.

Místní občané však nízké počty cestujících, kteří využívají zastávku, zpochybňují. Zaprvé zde cestou do práce přestupují studenti i dělníci, zadruhé je Chotěbuz oblíbenou cílovou stanicí turistů z celého regionu. "Určitě přijíždějí vlakem, přes sezonu desítky tisíc lidí nejen do Rybího domu, ale i do archeoparku – celé školní výlety, důchodci, turisté," míní provozovatelka Rybího domu Jana Szotkowská. Všichni, kdo do Chotěbuzi zavítají, jsou odkázáni pouze na vyvěšený jízdní řád a směrové tabule na nástupištích. V Chotěbuzi se přitom rozdělují tratě do dvou směrů. V době špičky přijíždějí na čtyři koleje vlaky doslova každou čtvrt hodinu. V mrazivém počasí navíc schází i čekárna. Údajně ji nelze otevřít, protože stejně jako nově opravená budova bude sloužit k dálkovému řízení trati. Zatímco si cestující na nástupištích užívají rozmarů počasí, dveře krásně opravené a podle některých občanů dokonce vytápěné čekárny zůstávají zavřené. Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty: "Nebyla to investice, která byla vynaložena marně. Protože to byly příprava na tu budoucí optimalizaci, která se bohužel stále odkládá."

24. 01. 2011 České dráhy objednaly u Škoda Vagonky 8 patrových vlaků pro Středočeský a Moravskoslezský kraj

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9485/>)

Škoda Vagonka dodá Českým drahám osm vylepšených dvoupatrových souprav typu CityElefant. Moderní jednotky nabídnou přes 300 míst k sezení, nízkopodlažní nástupní prostory, u vybraných dveří navíc vybavených pro bezbariérový nástup vozíčkářů. Soupravy nabídnou moderní klimatizovaný interiér s místy pro umístění kočárků a uložení jízdních kol. WC budou vybavena uzavřeným systémem a v sousedství míst pro vozíčkáře budou v bezbariérové úpravě. O průběhu cesty bude informovat audiovizuální informační systém. Po čtyřech jednotkách bude dodáno do Středočeského kraje pro trať Praha – Benešov u Prahy a do Moravskoslezského kraje pro trať Ostrava – Mosty u Jablunkova (Mosty koło Jablunkowa). Všechny soupravy budou dodány do 27 měsíců od podpisu smlouvy, tedy do jara 2013. Hodnota uzavřeného kontraktu je 1,75 miliardy Kč a je ze 40 % spolufinancována Evropskou unií z regionálních operačních programů.

24. 01. 2011 Lokomotivy ŠKODA 109 E pokračují úspěšně ve zkušebním provozu a vyhovují platným normám

Zdroj: Škoda Transportation a. s. (<http://www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/novinky/lokomotivy-skoda-109-e-pokracuji-uspesne-ve-zkusebnim-provozu-a-vyhovuji-platnym-normam/>)

I když zkušební provoz lokomotiv ŠKODA 109 E v rychlíkové i nákladní dopravě pokračuje úspěšně, objevily se v poslední době v některých médiích neobjektivní informace, přisuzující vinu za nekompatibilitu se zabezpečovacími zařízeními nové lokomotivě ŠKODA. Přitom se zapomíná, že jednotlivé fáze zkušebního provozu mají sloužit právě k dlouhodobému ověření spolupráce nové lokomotivy s železniční infrastrukturou.



Kompatibilita s počítači náprav

Vývoj v železniční zabezpečovací technice se v posledním desetiletí ubírá cestou využívání technologií s počítači náprav, které doplňují tradiční prvek zabezpečovací techniky – kolejové obvody. Až dosud však neexistovala, a to ani na evropské úrovni, žádná technická norma upravující vztah mezi vozidly a počítači náprav. Dnes se v České republice používá deset různých typů počítačů náprav, nová lokomotiva ŠKODA 109 E nebyla kompatibilní pouze s jedním z těchto typů, instalovaným v části kolejiště na pražském hlavním nádraží a v nákladním obvodu stanice Praha-Libeň. ŠKODA TRANSPORTATION iniciovala celou řadu zkušebních jízd, měření a zkoušek a na základě nich vzniklo technické řešení. Počítače náprav v obou zmíněných stanicích budou do počátku března 2011 upraveny, což otevře cestu k odbourání dočasných omezení zkušebního provozu. Příspěvek firem skupiny ŠKODA TRANSPORTATION k nalezení technického řešení kompatibility mezi moderními vozidly a stávající infrastrukturou, včetně poplatků za využívání železničního okruhu u Velimi, se nyní blíží částce 10 mil. Kč.

Kompatibilita s kolejovými obvody 25 Hz

Původem sovětské kolejové obvody z 50. let s pracovní frekvencí 25 Hz dnes na české železnici patří vedle mechanických návěstidel k nejstarším technologiím zabezpečení, které z fyzikálních důvodů nejsou kompatibilní s moderními vozidly vybavenými IGBT měniči. V dnes platných normách je výslovně uvedeno, že kolejové obvody s frekvencí 25 Hz jsou považovány za neperspektivní, a z toho důvodu již ani pro ně nejsou stanoveny žádné limity. S modernizací počítají i předpisy Evropské unie, podle kterých jsou koleje s obvody fungujícími na principu 25 Hz nevyhovující. Lokomotivy ŠKODA 109 E vyhovují provozu nejen na koridorech, ale i na ostatních tratích bez těchto obvodů, a na rozdíl od jiných moderních vozidel mohou v místech se zmíněnými kolejovými obvody pracovat alespoň jejich pomocné pohony. Pro vyhovění požadavku infrastruktury na další provoz těchto technicky i morálně přežitých prostředků zabezpečení ŠKODA TRANSPORTATION provedla porovnávací měření a vyvinula zvláštní softwarový režim práce lokomotivy 109 E, k jehož ověření je však nezbytná součinnost správce infrastruktury.

Nová lokomotiva ŠKODA 109 E je moderním vysokorychlostním vozidlem a patří k nejmodernějším strojům na trhu. Je zamýšlena k provozu na moderních tratích, kde může využít všechny své přednosti. Z tohoto pohledu nedává smysl její provozování na zastaralých tratích s nízkou povolenou rychlostí. Přesto oproti konkurenčním vozidlům je její provoz na takových tratích možný a v rámci zkušebního provozu se na případné použití na starších tratích připravuje.

Je tedy naprosto zřejmé, že oba problémy se příčinně vyznačují absencí legislativy ve vztahu ke kolejovým vozidlům a jsou zastřešeny pouze obecnou normou kompatibility stacionární a mobilní části železničního systému, nijak nedefinující zodpovědnosti při řešení případných nekompatibilit. Přesto jak je výše uvedeno, ŠKODA TRANSPORTATION iniciativně bez ohledu na to, že příčinou obou problémů nespátňuje na straně své lokomotivy, za vynaložení velkého úsilí a vysokých nákladů koordinuje řešení, resp. řeší tyto problematiky.

Lokomotivě ŠKODA 109 E též některá média vyčítají zákaz rekuperovat energii při brzdění zpět do napájecí sítě. Ačkoli jsou výkonové obvody nové třísystémové lokomotivy i jejich řízení pro režim rekuperace na všech třech napájecích systémech připraveny a ověřeny zkouškami na velimském zkušebním okruhu, je zákaz používání tohoto typu brzdění bez bližšího vysvětlení jednou z podmínek připuštění do zkušebního provozu.

ŠKODA TRANSPORTATION má v současné době ve zkušebním provozu v České republice první čtyři lokomotivy typu 109 E. Denně najedou v průměru 2200 km, z toho téměř polovinu rychlostmi 120 až 160 km/h na koridorových tratích. Přestože počátek zkušebního provozu v rychlíkové dopravě na trati Praha – Břeclav provázela sněhová kalamita doprovázená vedle mrazů i nadílkou prachového sněhu, tedy podmínkami do extrému prověřující spolehlivost a výkonnost lokomotiv, nedošlo za první měsíc zkoušek s rychlíky k situaci, kdy by lokomotiva 109 E nedovedla svůj vlak do cílové stanice.

24. 01. 2011 Porucha vyřadila pražské hlavní nádraží z provozu. Desítky vlaků stály

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-49564990-porucha-vyradila-prazske-hlavni-nadrazi-z-provozu-desitky-vlaku-stoji>)

Některé vlaky, například pendolino do Ostravy, byly odkloněny přes vršovické nádraží.

Kvůli poruše zabezpečovacího zařízení v pondělí stály na pražském hlavním nádraží desítky vlaků. Porucha zabezpečení postihla severní část nádraží v 15:10, sdělil ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského se výpadek týkal desítek tisíc cestujících a zpoždění dosahovala desítek minut. Některé kratší trasy, hlavně příměstské, musely být úplně zrušeny. Po 19. hodině se podařilo provoz obnovit, informoval Šťáhlavský. Výpadek přetrvával nejdéle mezi hlavním nádražím a stanicí Libeň. "Provoz vlaků se postupně bude vracet k normálu," dodal Šťáhlavský. Halla řekl, že prvotní příčinou selhání zabezpečovacího zařízení byl patnáctiminutový výpadek napájení z veřejné elektrické sítě. "Příčinou nebyla krádež kabelu, tentokrát," dodal.

Odjezdy některých vlaků byly během výpadku pozastaveny. Například vlak směřující do Brna s plánovaným odjezdem v 16:02 měl předpokládané zpoždění dle informační tabule 80 minut. Vlak Jan Perner s cílem ve slovenské Žilině měl mít 55minutové zpožděním, souprava směřující do Strančic 40 minut. Cestující byli o zpožděních, stejně jako o dočasném omezení provozu nádraží, informováni prostřednictvím informačních tabulí na nádraží a nádražního rozhlasu. Podle Šťáhlavského dráhy za pondělní závadu na zabezpečovacím zařízení nemohou, tudíž cestující odškodňovat nebudou. Dodal, že odškodnění by byli pouze cestující s mezinárodní jízdenkou, pokud by to splňovalo nařízení Evropské unie. To by ale například v případě krádeže kabelu nespĺňovalo,

neboť by to byl "zásah vyšší moci". Pražské hlavní nádraží je nejméně frekventovanější v Česku, měsíčně tudy projde až milion cestujících.

25. 01. 2011 Česká Třebová opět bojuje o Eurocity

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113552-ceska-trebova-opet-bojuje-o-eurocity/>)

V České Třebové by mělo zastavovat víc vlaků, myslí si vedení města. Starosta Jaroslav Zedník chce, aby na nádraží ležící v místě, kde od pražsko-olomoucké trati odbočuje hlavní tah do Brna, zastavovalo pět spojů, které jím dosud pouze projíždějí. Představitelé města, odkud jezdí během dne každou hodinu dva a jednou za dvě hodiny tři přímé vlaky do Prahy, nejméně jednou za hodinu přímý vlak do Brna a jednou za dvě hodiny přímý vlak do Ostravy, jsou přesvědčeni o tom, že Česká Třebová není dostatečně obslužena. "Problém není v penězích, České dráhy ani stát do toho nic vložit nemusí. Chceme jen, aby vlaky poskytovaly tomuto regionu dopravní obslužnost. Čas v grafikonu na to je," řekl starosta, který si před časem zaplatil i zastavení mezistátního expresního vlaku ve městě, aby si tuto možnost otestoval. Jaroslav Zedník poukázal na to, že od prosince jeden ze spojů, které v České Třebové nestavějí, naopak zastavuje v sousedním Ústí nad Orlicí kvůli přípoji do polského Kladska. "Byť jsme uzlová stanice a spádová oblast pro celý region, v jízdním řádu platném od prosince zastavuje jeden rychlík v Ústí nad Orlicí, ale v Českém Třebové ne, což nechápu," komentoval trasování vlaku třebovský starosta.

Zastavování dálkových vlaků v České Třebové je dlouhodobým předmětem debat. Obyvatelé šestnáctitisícového města jsou nespokojeni s postupným poklesem počtu zastavujících vlaků – ještě v roce 2006 v Třebové stávaly docela všechny vlaky Eurocity, které jely z Prahy do Brna, zatímco dnes je to každý druhý spoj. Naproti tomu je řada odborníků přesvědčena o tom, že současné spojení je zcela postačující. Loni dokonce vznikla v Drážní společnosti při Fakultě dopravní ČVUT petice požadující, aby Českou Třebovou projížděly všechny expresní vlaky a město bylo obsluženo pouze rychlíky – podobně jako sousední Ústí nad Orlicí nebo Svitavy.

26. 01. 2011 Železniční blackout odstartoval výpadek napájecí stanice (Praha hl. n./Praha-Libeň)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113684-zeleznicni-blackout-odstartoval-vypadek-napajeci-stanice/>)

Výpadek, který v pondělí postihl pražský železniční uzel a následně i většinu republiky, byl výsledkem shody nešťastných náhod. Správa železniční dopravní cesty, které železniční infrastruktura patří, s podobným postupem událostí nepočítala, nyní ale oznámila, že chce pražský uzel zabezpečit tak, aby případnému opakování této situace dokázal čelit.

Výpadek ochromil železniční dopravu v Praze na čtyři hodiny. Před třetí hodinou odpoledne nejprve vypadl přívod 22 kV a poté i napájení 3 kV na Balabence. Podle informací SŽDC to by zřejmě důsledek přetížení balabenské napájecí stanice buď kvůli velmi prudkému nárůstu spotřeby proudu z trolejí, nebo kvůli poruše na některé z lokomotiv. Poté, co stanice na Balabence přestala dodávat proud do sítě, začaly se hroutit i další pražské napájecí stanice. Současně přestalo fungovat zabezpečovací zařízení mezi hlavním nádražím a Libní i ve směru z hlavního nádraží na Kralupy.

Zabezpečovací zařízení nefungovalo čtyřicet minut, k úplnému obnovení provozu ale došlo až před sedmou hodinou večer. Vlaky během čtyřhodinového omezení provozu nabíraly až dvouhodinová zpoždění. Některé regionální spoje, které obvykle jezdí ve čtvrt hodinovém nebo půlhodinovém taktu, byly kvůli velkému zpoždění zrušeny. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského ovlivnil výpadek cestu desítek lidí.

27. 01. 2011 Bitva o železnice začíná. První ostrý souboj proběhne na trati Praha – Ostrava

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-49601670-prvni-z-velkych-bitev-o-ceske-zeleznice-se-blizi>)

Konkurence na železnici přichází a měla by přinést cestujícím hlavně lepší služby. I České dráhy již pochopily, že v boji o zákazníky mohou uspět jen výrazným zkvalitněním svých služeb. Není ale již pozdě? Stevardky ve svých vlacích plánují mít České dráhy. Zároveň se snaží získat nové soupravy

od rakouských drah. I tak vypadají přípravy tohoto doposud monopolního přepravce na příchod konkurence na českou nedotovanou železnici. První bitvou v konkurenční válce na železnici by měl být souboj na trati mezi Prahou a Ostravou. RegioJet Radima Jančury chce na tuto trať vyjet v polovině letošního roku. Další hráč – Leo Express podnikatele Leoše Novotného mladšího, syna bývalého majitele Hamé, má vyjet v prosinci 2012.

Důležitá trať

"Trať mezi Prahou a Ostravou tvoří 40 procent tržeb Českých drah," říká ředitel osobní dopavy ČD Antonín Blažek. Do tohoto čísla započítává všechny vlaky, které alespoň po části trati jedou – což je většina spojů mezi Prahou a Moravou, Slovenskem a Polskem. Pro ČD je tak velmi důležité tuto trať nepodceňovat a v boji o cestující na ní uspět. Chystaný projekt "Stewardka" má proto výrazně zvýšit kvalitu služeb ve vlacích kategorie InterCity a EuroCity. Kdy se vize stane realitou, ale zatím není jasné. "Bude záležet i na nových vozech," vysvětluje Blažek. Stewardky se mají objevit až v těch nových nebo alespoň důkladně modernizovaných. Projekt, který se zaměřuje i na garanci kvality nasazovaných vozů, čistotu toalet a komfort cestujících, má být představen právě dnes. Před pár týdny dráhy navíc oznámily, že budou investovat další miliardu korun do modernizace osobních vagonů a plánují za 4,5 miliardy koupit 16 souprav Siemens Railjet. Z Českých drah, zdánlivě odepsaného soupeře, se tak pro nováčky, kteří chtějí jejich monopol rozbít, znovu stává konkurent.

V roce 2006, kdy Radim Jančura poprvé o vstupu na železnici hovořil, byla situace jiná. Pendolino, tehdy nově nasazené do ostrého provozu, končilo opakovaně v polích a musely jej vyprošťovat staré elektrické lokomotivy. Bylo to o to horší, že drahý projekt měl zlepšit image drah v očích veřejnosti. Modernizovaných vagonů bylo výrazně méně než dnes a mytí vagonů včetně toalet se věnovala menší pozornost. Šéfem drah byl tehdy Josef Bazala a v křesle ministra dopravy střídal Aleš Řebíček Milana Šimonovského. Doba se ale změnila. Za necelé dva roky tak budou o cestující mezi Prahou a Ostravou bojovat tři firmy.

Kdo se bude smát naposled

"Na té trati se mohou uživit dva," myslí si přitom Leoš Novotný, který připravuje projekt Leo Express. Pět souprav švýcarského výrobce Stadler ho vyjde na 1,6 miliardy korun. Věří ale, že se to vyplatí. "Naše soupravy jsou lehčí, oproti Student Agency ročně ušetříme desítky milionů na poplatcích za dopravní cestu," vysvětluje. Další výhodou, která může rozhodnout, kdo s koho, je Novotného smlouva s výrobcem, který bude za paušál udržovat vlaky provozuschopné. "U modernizované lokomotivy s vagony jsou tyto náklady neodhadnutelné, a proto nebezpečné," dodává Novotný.

"Když jsem ve firmě neměl odborníky, také jsem si myslel, že budoucnost je v soupravách," kontruje Radim Jančura. "Na několika linkách v této zemi, jako je například Praha – Ostrava a Praha – Košice, je vagon a lokomotiva efektivnější řešení, protože je třeba pobrat páteční a nedělní špičky," popisuje. Jako hlavní argument ve svůj prospěch ale udává náklady. "Nabídneme větší rozsah spojů než Leo Express a bude nás to stát miliardu, oni utratí 1,6 miliardy. To je nezaplacené, to nemají šanci zvládnout," myslí si Jančura. Novotný však trvá na tom, že se jeho dražší projekt vyplatí kvůli nižším nákladům na provoz a údržbu, úspora totiž může přesáhnout i sto milionů korun ročně.

RegioJet může podle Jančury, díky "low-cost řešení" jezdit mezi Prahou a Ostravou se ziskem i za 150 korun. "Na trase může být třeba i deset dopravců, ale vydělávat bude jen jeden. A to jsme my," věří si. Myslí si, že pokud se nebude dařit Leo Expressu, Novotný projekt zastaví, zatímco České dráhy budou pokračovat i se ztrátou. "Pendolino jim prodělává a trochu je to trápí. Když bude prodělávat víc, bude je to trápit jen trochu víc," glosuje Jančura. Sám přitom v rozhovoru pro HN prohlásil, že projekt bude udržovat, i pokud bude ve ztrátě. "Umíme si představit, že vedle nás bude ještě jeden silný dopravce," domnívá se i ředitel osobní dopravy drah Antonín Blažek. Právě s ním musí jak Jančura, tak Novotný jednat o depech, nádražích i jízdenkách. A protože už skončila doba vzájemného napadání, nechce odhadovat, kdo má větší šance.

Služby jako v letadle

O tom, jaké služby cestujícím nabídnou, všichni mlčí. Mají obavy, že je konkurence okopíruje. Je ale zřejmé, že nové vlaky budou kromě dobrého servisu "od stewardky" mít i podobnou míru zábavy, kterou dnes nabízejí Jančurovy žluté autobusy. Hovoří se i o systému zábavy, který je běžný například v letadlech. O internetu dnes všichni dopravci včetně Českých drah jednají, pokrytí tratě signálem není nejlepší a je možné, že rivalové v tomto případě dokonce spojí síly. Konkurence na nedotované trati se tak Česko může dočkat pět let po avizovaném nástupu projektu firmy Railtrans. Tehdy ale projekt skončil nečekaně. Firmě se nepodařilo získat homologovanou lokomotivu a projekt zastavila. Ani zaplacená záloha na nové vlaky společností Leo Express, ani vlastnictví lokomotiv Student Agency tak úplnou jistotu po mnoha odkladech stále nedávají.

Kdo soupeří o železnici

Petr Žaluda (ČD), manažer na železnici

Absolvent brněnského Vysokého učení technického začínal jako asistent v brněnském Zetoru. Po revoluci studoval v zahraničí. Po třech letech práce v poradenské společnosti Ernst & Young se stal generálním ředitelem penzijního fondu Winterthur (později AXA). V roce 2008 se stal, i na přání tehdejšího ministra dopravy Aleše Řebíčka, šéfem Českých drah. Podnik se pod jeho vedením začal proměňovat a jeho cílem je vytvořit transparentní společnost, která bude moci vydávat vlastní dluhopisy, případně i vstoupit na burzu. Svou pozici ve firmě upevnil v loňském roce, kdy nečekaně odvolal ředitele dceřiné firmy ČD Cargo Josefa Bazalu. Zvláště Radim Jančura mu nemohl ještě před pár měsíci doslova přijít na jméno, teď se vzájemné vztahy ČD s RegioJetem poněkud uklidnily.

Radim Jančura, (RegioJet), rebel českého byznysu

Jako student elektrofakulty brněnského VUT založil Student Agency. Firma začínala s organizováním pracovních pobytů v zahraničí. Jančuru tento obor zaujal, když sám nelegálně v Anglii pracoval. Student Agency brzy vozila do zahraničí již tolik studentů, že Jančuru napadlo, přepravovat je vlastními autobusy. Pro ty, kterým nevyhovovala doprava autobusy, začala firma nabízet i letenky a záhy se stala největším prodejcem letenek v Česku. Sedm let již provozuje i tuzemskou dálkovou autobusovou dopravu. Od roku 2006 Radim Jančura hovoří o vstupu na českou železnici, ale až letos by se měl tento plán uskutečnit. V polovině roku by jeho vlaky měly vyjet na trať mezi Prahou a Ostravou, příští rok pak i na trať mezi Komárnem a Prahou. Vloni se Jančura pustil s projektem dovolena.cz i do prodeje zájezdů. Chce se stát i v tomto oboru jedničkou v Česku.

Leoš Novotný ml., (Leo Express), miliardářův syn

Jeho otec Leoš Novotný vybudoval během 17 let z lokální firmy Hamé s obratem 60 milionů korun potravinářský kolos s pětimiliardovými obraty. Před třemi roky pak úspěšnou firmu se svými společníky prodali islandským investorům za 4,5 miliardy korun. Za svůj majoritní podíl sám utřil více než dvě miliardy. Právě s těmito penězi (i penězi dalších investorů) dnes hospodaří jeho syn Leoš Novotný mladší. Jejich fond Aakon Capital investoval například do hypotékou zatížených nemovitostí na jihu USA v průběhu finanční krize. Nyní na opětovném růstu cen realit v USA rodina Novotných vydělává stovky milionů korun. Novotný rád říká, že ho otec v 15 letech doslova vyhodil z domu a on musel tvrdě studovat a pracovat. Ve svých 25 má zkušenosti z Rakouska, Velké Británie i Číny. Hovoří sedmi jazyky včetně arabštiny a čínštiny.

27. 01. 2011 ČD otestují nové služby v komerčních spojkách

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9497/>)

České dráhy dnes představily pilotní projekt zvyšování kvality služeb ve vlacích EuroCity a InterCity. Do projektu bylo zařazeno 8 spojů mezi Prahou a Moravou, na kterých budou dráhy garantovat nasazení nových nebo modernizovaných vozů v 1. i ve 2. vozové třídě a kvalitnější servis ze strany personálu. Dopravce chce postupně stejný standard poskytovat také v dalších spojkách. V první fázi budou České dráhy věnovat zvýšenou pozornost první vozové třídě vybraných vlaků, kde cestující dostanou zdarma denní tisk a teplý nebo studený nápoj. Personál bude průběžně kontrolovat vůz, odstraňovat hrubé nečistoty, doplňovat hygienické potřeby na toaletách a pečovat o pohodlí cestujících.

O cestujícím se postarají stevardi jako v Pendolinu

Stevardky vlaků EC/IC budou zákazníkům první třídy k dispozici po celou cestu, podají jim základní informace o jízdě vlaku, zajistí objednávky občerstvení z jídelního vozu nebo jim při nástupu pomohou s umístěním zavazadel a usazením na místo. Stevardky posílí profesionální personál vybraných vlaků EC/IC po dobu pilotního projektu, který je zatím plánován do 4. června. Výhledově by pak měly jejich povinnosti přejít na kmenové zaměstnance ČD - profese průvodčí-stevard, tedy obdobně, jako to funguje již několik let ve spojkách SuperCity Pendolino. Kromě péče o zákazníky první třídy a čistotu vozu i toalet budou stevardky provádět ve spojkách sčítání a průzkumy mezi cestujícími. Dopravce bude zajímat nejen spokojenost s poskytovanými službami v komerčních vlacích, ale také přání zákazníků na jejich zlepšování. Po splnění povinností ve vozech první třídy se budou stevardky věnovat i cestujícím druhé třídy.

„Vlaky EuroCity a InterCity provozujeme na vlastní podnikatelské riziko. Abychom obstáli v konkurenci silniční dopravy a přicházejících železničních dopravců, musíme cestujícím nabídnout výrazně vyšší standard služeb i samotných vozů,“ vysvětluje generální ředitel ČD Petr Žaluda. „Nové služby, jejich rozsah i reakce zákazníků chceme prověřit v osmi vybraných spojkách, u nichž dokážeme už nyní

garantovat nasazení kvalitních vozů. Postupně je ale rozšíříme i na další vlaky tak, jak budeme přebírat modernizované vozy od výrobců.“

Garantované standardy vozů

Ve vybraných vlacích bude garantována kvalita vozů 1. třídy – klimatizace, vlakový rozhlas, uzavřené WC, čalounění, zásuvky 230V. Také vozy 2. třídy budou na těchto vlacích přednostně klimatizované. Zároveň bude zpracován systém náhrady plánovaných vozů pro případy mimořádností za vozy vyhovující požadavkům na kvalitu.

Základní povinnosti personálu ČD ve vozech 1. třídy vybraných spojů EC a IC

- přivítání cestujících, a to již před nástupem do vlaku
- pomoc při nastupování případně doprovod na místo
- bezplatná roznáška novin cestujícím
- zajištění nápoje zdarma – dle výběru cestujícího (studený nebo teplý nápoj)
- zajištění objednávek placeného občerstvení z jídelního vozu nebo bistrovozu
- roznáška informačních materiálů
- spolupráce s vlakovou četou, zejména při informování o mimořádnostech
- průběžný monitoring čistoty interiéru a drobný úklid během jízdy vlaku
- pravidelný monitoring stavu WC včetně podpisové evidence
- trvalé sledování frekvence cestujících ve vozech 1. třídy formou vyplňování sčítacích lístků

Po splnění těchto povinností se bude věnovat i cestujícím 2. třídy.

Seznam spojů zařazených do pilotního projektu

Kateg.	Č. vl.	Název	Z	Do	Poč. vozů 1. tř.	Poč. vozů 2. tř.
IC	544	Ostravan	Bohumín	Praha	1	8
EC	75	Franz Schubert	Praha	Břeclav	1	4
EC	70	Gustav Mahler	Břeclav	Praha	1	4
EC	111	Praha	Praha	Bohumín	1	8
EC	110	Praha	Bohumín	Praha	1	8
EC	273	Jaroslav Hašek	Praha	Břeclav	1,5	6
EC	272	Jaroslav Hašek	Břeclav	Praha	1,5	6
IC	545	Ostravan	Praha	Bohumín	1	8

28. 01. 2011 Hlavní nádraží se opravy dvorany jen tak nedočká

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/hlavni-nadrazi-se-opravy-dvorany-jen-tak-nedoicka>)

Generální rekonstrukce historického zastřešení prvních čtyř nástupišť pražského hlavního nádraží se odkládá na neurčito. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vyčíslila náklady téměř na miliardu korun, se kterou ovšem v rozpočtu ani výhledech na další léta nepočítá. Původně přitom měla oprava více než sto let staré konstrukce následovat po modernizaci nástupišť z roku 2008 za 1,6 miliardy korun. „Nešlo by o rekonstrukci ale vpravdě o důkladnou renovaci historických prvků, což akci výrazně prodražuje. Vzhledem k současné rozpočtové situaci jsou pro nás v Praze důležitější železniční projekty, třeba trať na Smíchov,“ uvedl mluvčí správy železnic Pavel Halla. Připustil, že dvorana by si jako výkladní skříň české železnice obnovu zasloužila, dojde na ni ale nejdříve po roce 2014. Správa nyní provádí pouze udržovací práce a vede diskuze s železničním muzeem o původní barvě dnes šedivé a zchátralé konstrukce.

Hlavní nádraží prochází rekonstrukcí, majetkové vztahy jsou zde přitom značně zamotané. Italská firma Grandi Stazioni investuje do proměny nádraží na obchodně-dopravní centrum miliardu korun. Za to dostala budovy od Českých drah do třicetiletého pronájmu. Nástupiště patří SŽDC, pozemky za nástupišti svěřily České dráhy developerské firmě CR-City. „Počítá se s prodloužením podchodu pod nástupišti do oblasti Žižkova, podchod by měl být napojen na uvažovanou stanici metra trasy D,“ nastínil vzdálenou budoucnost mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

28. 01. 2011 Cestujících bylo na železnici méně, zaplatili více

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/113910-cestujicich-bylo-na-zeleznici-mene-zaplatili-vice/>)

Během loňského roku podnikli lidé 163 milionů vnitrostátních cest vlaky Českých drah. Bylo to o půl milionu méně než v roce 2009. Zvýšil se naopak skoro o 400 tisíc počet cestujících v mezistátní dopravě. Současně přestalo 2,7 milionu cestujících používat obvyklé bílo-modré jízdenky ČD a jezdili na doklady integrovaných dopravních systémů. Ty umožňují přestoupit z vlaku na linkový autobus nebo na městskou hromadnou dopravu. Cestující, kteří si nadále kupovali obvyklé jízdenky, potom cestovali poměrně dále než dříve – průměrná cesta byla čtyřicetkilometrová. Díky tomu se také výrazně zvedly tržby drah z prodeje lístků na 5,9 miliardy.

Lidé, kteří vlakem dojíždějí denně do centra aglomerace, mají nejčastěji časovou jízdenku integrovaného dopravního systému. Rozloha těchto systémů se v roce 2010 zvětšila – například se do jihomoravského systému zapojilo celé Znojemsko – a tak na integrované lístky přešli další cestující. Českým drahám tak opět ubylo lidí, kteří si v pokladnách kupovali jízdenku na krátkou vzdálenost. Takové cestující se sice dráhy snaží do svých statistik započítávat, není to ale tak přesný údaj jako číslo vycházející z jejich vlastního prodeje jízdenek.

Nelze však "svědět" propad počtu cestujících pouze na integrované dopravní systémy. Za rok 2010 cestovalo vlakem podle statistiky ČD o půl milionu lidí méně než v roce předcházejícím – a řada z nich skutečně na železnici zanevřela. Nemusel to ale být projev nespokojenosti s často kritizovanými službami Českých drah. "Mírný pokles jsme zaznamenali třeba u traťových jízdenek nebo u žakovských jízdenek. Je to jednak z toho důvodu, že se zvyšuje nezaměstnanost, a také do škol šly ročníky, které byly populačně slabší," upozornil mluvčí ČD Radek Joklík.

Sílila dálková doprava, rostly tržby

Co se drahám nedařilo v regionální dopravě, s tím jim naopak pomohly dálkové vlaky. Do nich dokonce přišli noví cestující. "Na relacích Praha – Pardubice, Praha – Ústí nad Labem a Praha – Teplice v Čechách došlo k nárůstu přepravního výkonu čili cestuje s námi více cestujících," uvedl marketingový a obchodní ředitel ČD Jiří Jeřeta. Dálkový vlak Díky delším trasám, na které si lidé kupovali jízdenky, také vzrostly tržby drah z jejich prodeje. Oproti roku 2009 byly loni zisky z prodeje vnitrostátních jízdenek o 169,5 milionu korun vyšší. "Platí dražší jízdné, tím, že s námi jezdí na delší vzdálenost," poznamenal Jiří Jeřeta. Snížily se naproti tomu o třetinu tržby z mezistátní dopravy. Hlavním důvodem ale zřejmě bylo zavedení zlevněných eTiketů. Počet cestujících jedoucích do zahraničí se totiž naopak zvýšil téměř o 400 tisíc. Téměř se tak smazal pokles ve vnitrostátní dopravě.

Autobusy se vyprazdňují

Zatímco dráhy mohou být přes pokles cestujících spokojeny, autobusoví dopravci jsou na tom hůře. Jejich linky jsou výrazněji závislé na cestování do práce a do škol. Růst nezaměstnanosti jim proto škodí. V prvních devíti měsících 2010 jich jelo ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku méně o 1,5 procenta. Průměrný počet ujetých kilometrů se snížil o čtyři procenta.

30. 01. 2011 Při srážce vlaků v Německu zemřelo 10 lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/113981-pri-srazce-vlaku-v-nemecku-zemrelo-10-lidi/>)

Deset mrtvých a desítky zraněných osob si vyžádala železniční nehoda ve východním Německu, při níž se v sobotu pozdě večer v oblasti Magdeburku čelně srazil na jednokolejné trati nákladní vlak s osobním. Regionální osobní souprava soukromé linky HarzElbeExpress jela z Magdeburku do Halberstadtu. Vlaky se z dosud neznámého důvodu srazily hodinu a půl před půlnocí u Oscherslebenu.



Těžká zranění utrpělo 18 lidí, 25 dalších bylo zraněno lehce, sdělil na dopolední tiskové konferenci ministr vnitra spolkové země Sasko-Anhaltsko Holger Hövelmann. Německá policie mezitím oznámila, že v nemocnici svým zraněním podlehl jeden cestující. Celkový počet zraněných snížila na 23. Její mluvčí ale později informace opravil s tím, že počet mrtvých se nezměnil. Údaj o další oběti podle něj vznikl "politováníhodným nedorozuměním v komunikaci". Počet obětí se nicméně může podle vyjádření úřadů ještě zvýšit, protože někteří těžce zranění jsou v kritickém stavu ohrožení života.

Jednoho ze strojvedoucích policie už vyslechla

Mezi deseti oběťmi nehody je i strojvůdce osobního vlaku a jedna průvodčí. Strojvůdce nákladního vlaku byl zraněn, je v nemocnici a policie ho už vyslechla. Ze silně zdemolovaného vlaku byli všichni zranění vyproštěni kolem půl druhé ráno. Podle provozovatele železniční tratě měla osobní souprava kapacitu pro zhruba 100 cestujících. Podle Bildu bylo ve vlaku přes 50 cestujících. Angela Merkelová, kancléřka: "Moje myšlenky jsou s truchlícími rodinami obětí, jimž patří má upřímná soustrast. Věřím, že se udělá vše, aby se objasnila příčina tohoto hrozného neštěstí." Guido Westerwelle, německý ministr zahraničí: "Truchlíme spolu s rodinami pozůstalých. Doufáme, že se stav zraněných brzylepší a zapomenou na tuto zkušenost. A rád bych také poděkoval těm, kteří se podíleli na záchranných pracích."

Hövelmann ocenil všechny zúčastněné složky, které se na pomoci při nehodě podílely, zejména hasiče a záchranáře. "Nehoda se stala, na tom se nedá nic změnit, je ale možné udělat všechno pro minimalizaci škod," řekl. Na místo neštěstí, které je asi 200 kilometrů jihozápadně od Berlína, se sjelo více než 150 záchranářů. Dorazili také specialisté a vyšetřovatelé ze spolkového kriminálního úřadu a federálního železničního úřadu, kteří budou zkoumat příčinu nehody.

O příčině neštěstí se spekuluje, známá není

Jednou z možných variant, která se objevila v německých médiích, je, že osobní vlak měl zelenou. V úseku proto jel plnou rychlostí, což ještě znásobilo ničivé následky srážky. Podle záběrů v německých televizích z místa neštěstí rozmetal náraz kusy expresu po okolí a jeho lokomotiva skončila mimo koleje. Původní informaci, podle níž se jeden z vlaků po nárazu vzrhal, později policie popřela. Ministerský předseda Saska-Anhaltska Wolfgang Böhmer, který se přijel ráno na místo neštěstí podívat, se klání k možnosti, že strojvůdce osobního vlaku v mlze přehlédl při vjezdu na jednokolejku znamená k zastavení. Vyšetřovatelé ale nevylučují ani technické problémy. Signalizace na trati nebyla podle německé televizní stanice MDR vybavena moderním zabezpečovacím systémem, který by při neuposlechnutí signálu k zastavení automaticky spustil samočinné brzdění vlaku. Tento systém byl dosud nainstalován na polovině úseku mezi Magdeburkem a Halberstadtem, v místě neštěstí u Hordorfu se ale s jeho vybudováním počítalo až letos, řekla MDR mluvčí německých drah. "Vyšetřování se rozběhlo ve všech směrech," uvedl velitel vyšetřovacího týmu federální policie Ralph Krüger. "Snažíme se nyní vyhodnotit údaje z tachografů, zkoumá se stav signalizačních zařízení, technický stav souprav." Upozornil, že zjišťování příčiny neštěstí ještě nepřineslo žádné jasnější výsledky, zmínil ale mimo jiné faktor nepříznivých meteorologických podmínek: mlhu, teploty hluboce pod bodem mrazu, špatnou viditelnost. Železniční doprava byla v místě nehody zcela zastavena a nahrazena autobusy. Její obnovení může trvat i několik dní.

Největší železniční nehody v Evropě v uplynulých deseti letech (bez srážek vlaků s autobusy):

- 4. ledna 2000 – Při srážce dvou osobních vlaků na nádraží Aasta východně od norského města Lillehammer zemřelo 19 osob.
- 28. února 2001 – Deset lidských životů a 70 zraněných si vyžádala srážka dvou vlaků na severu Anglie u města Selby.
- 6. listopadu 2002 – Dvanáct lidí zahynulo při požáru, který vypukl ve francouzském Nancy ve vlaku Paříž-Vídeň.
- 3. června 2003 – Srážka rychlíku s nákladním vlakem nedaleko Albacete si ve Španělsku vyžádala 19 mrtvých a na 40 zraněných.
- 22. července 2004 – Vykolejení vlaku v turecké provincii Sakarya u města Bilecik si vyžádalo 37 mrtvých a na 90 zraněných.
- 7. ledna 2005 - Dva vlaky se srazily u Boloně na severu Itálie; zahynulo 16 lidí a 50 bylo zraněno.
- 23. ledna 2006 – V Černé Hoře přišlo o život 47 lidí a na 200 jich bylo zraněno, když osobní vlak po výjezdu z tunelu vykolejil u obce Bioce asi deset kilometrů severně od Podgorice. Souprava se zřítila do rokle, kterou protéká řeka Morača.
- 22. září 2006 – U města Lingenu v severozápadním Německu narazil rychlostní magnetický vlak Transrapid do dílenského vozu, který stál na trati. Zemřelo 23 lidí a deset bylo zraněno.
- 30. června 2009 – Na nádraží v severoitalském městě Viareggio vykolejil vlak a explodoval vagon s cisternami se zkapalněným plynem. Neštěstí si vyžádalo 32 mrtvých. Výbuch zničil velký počet domů v okolí, na 2 000 lidí se muselo evakuovat.
- 15. února 2010 – Při čelní srážce dvou regionálních vlaků u vlámského města Halle ve střední Belgii zahynulo 18 lidí a dalších 125 bylo zraněno.

- 23. červen 2010 – Ve Španělsku ve stanici Playa Castelldefels jižně od Barcelony srazil v noci vlak skupinu turistů, kteří přecházeli přes kolejiště; 12 lidí zahynulo a 13 bylo zraněno.

- 29. ledna 2011 – Nejméně deset mrtvých a 43 zraněných si na východě Německa vyžádala železniční nehoda, při které se v oblasti Magdeburku čelně srazily na jednokolejně trati nákladní a osobní vlak.

30. 01. 2011 Vlakové nádraží v Havířově se dočká rekonstrukce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/114010-vlakove-nadrazi-v-havirove-se-docka-rekonstrukce/>)

Zchátralá budova havířovského vlakového nádraží se bude rekonstruovat po 40 letech. České dráhy na to chtějí získat evropské peníze. Město se přidá, přímo u nádraží chce totiž vybudovat autobusové zastávky, parkoviště i stání pro taxislužbu. Budova patří mezi stavby vědeckého funkcionalismu. Objekt vlakového nádraží byl postaven koncem 60. let v tzv. bruselském stylu. Od té doby se na budově téměř nic nezměnilo. Nádražní budova nevyhovuje ani cestujícím, ani Českým drahám. Tak velkou vstupní halu už nepotřebují. Musí ji však vytápnout, na čemž by po rekonstrukci chtěly ušetřit. "Vytvoří se zde komerční prostory, dispozičně se změní i vstupní hala a prostory pro veřejnost tak, aby byly maximálně využity," sdělila mluvčí ČD Kateřina Šubová. Do dlouho odkládané modernizace se chtějí ČD pustit díky možnosti získat peníze z EU. Připojit se chce i město. Náměstek primátora Havířova Eduard Heczko (KSČM) uvedl, že změna se dočká i prostor před nádražím. Měl by se stát dopravním uzlem. Z nádraží by se mohlo stát multifunkční centrum. Nový přestupní terminál by do něj zřejmě přilákal i více cestujících. Náklady na přestavbu se odhadují na 120 milionů korun. O evropské peníze chce Havířov s ČD požádat ještě letos. Modernizace by mohla začít za dva roky.



31. 01. 2011 Politikům skončilo bezplatné cestování veřejnou dopravou

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/politikum-skoncilo-bezplatne-cestovani-verejnou-dopravou-po6-domaci.asp?c=A110131_111807_ekonomika_vem)

Z poslanců a soudců Ústavního soudu se od úterý v autobusech, tramvajích či vlacích stávají běžní platící cestující. Díky novému zákonu o platu představitelů státní moci nebudou muset dopravci cesty ústavních činitelů dotovat ze svého. Netýká se to ale senátorů. Ti dál nemusí za jízdenky platit. Nový zákon, který poslanci schválili na sklonku loňského roku, sice oficiálně platí od ledna, od 1. února ale vstupuje v platnost cenový výměr ministerstva financí, který skupinu lidí užívajících si dosud bezplatného cestování vyřazuje ze seznamu cestujících, kteří se přepravují veřejně. "Myslím, že to je pro českou politiku dost průlomový zákon," míní poslanec Petr Gazdík. Na nový výměr upozornil server busportal.cz. Bezplatné poslanecké jízdné se stalo i terčem soudního sporu. Stát kvůli tomu žaloval majitel Student Agency Radim Jančura. Spor vyhrál. Novinka se měla dotknout dalších ústavních činitelů – senátorů, jenže v jejich případě se nic nezmění. Bezplatné cestování veřejnou dopravou jim totiž zajišťuje ještě jiný zákon.

31. 01. 2011 Konec nadějí, modernizace trati a nádraží ve Zlíně začne nejdříve za 14 let (Otrokovice – Vizovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/konec-nadeji-modernizace-trati-a-nadrazi-ve-zline-zacne-nejdriv-za-14-let-13c-zlin-zpravy.asp?c=A110131_1524072_zlin-zpravy_mav)

Železniční trať z Otrokovic do Vizovic vedoucí přes Zlín se letos měla dočkat renovace. Plánované opravy za astronomické 4 miliard korun, se však nakonec odsouvají. A co víc: Na řadu se dostanou nejdříve v roce 2025. Po fázi očekávání následovala fáze zklamání. Parafraze výroku českých cimrmanologů se naprosto přesně hodí k situaci kolem plánované modernizace železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. Až do letošního ledna nebylo totiž jasné, kdy projekt za 4 miliardy korun, díky němuž by do Zlína jezdilo více vlaků a město by získalo moderní nádraží, začne. Loni se kvůli razantním škrtům ministra dopravy Víta Bárty ocitl na slepé koleji, pak ale šance na jeho uskutečnění vzrostly. Teď to s ním opět vypadá špatně. Přestože byl letošní termín zřejmě už tabu, realita předčila nejhorší očekávání místních.

Komfortní cestování je v nedohlednu

Ministerstvo dopravy totiž nakonec zařadilo elektrifikaci zlínské železnice na seznam akcí, na něž nebude mít peníze až do roku 2025. "Uznáváme, že je to potřebná akce, ale museli jsme dát přednost jiným," vysvětlil mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský. "Musíme počítat pouze s těmi projekty, na které skutečně budeme mít peníze." Odkázal přitom na superstrategii ministra Barty, kterou před pár dny představil. Kvůli ní se Zlínu vzdálila vidina luxusnější vlakové dopravy. Elektrifikace počítala s tím, že by jezdilo víc vlaků mezi Vizovicemi a Otrokovicemi. Navíc by byly komfortnější – s klimatizací a bezbariérovým nástupem. Přibyly by i přímé vlakové spoje do Kroměříže a Olomouce.

Spousta peněz už padla na projekt

O tom si teď mohou obyvatelé Zlína nechat jenom zdát. Stejně tak o výstavbě nového, moderního nádraží místo současného, pro krajské město naprosto nedůstojného. "Hluboce s tím nesouhlasím. Vynaložilo se na přípravu projektu už hodně peněz, mělo by se v něm pokračovat," zlobí se náměstek zlínského hejtmána Libor Lukáš. "Dobrá infrastruktura je nutným předpokladem konkurenceschopnosti státu i našeho kraje," dodal. "Pro Zlín je to dost smutná zpráva," přidal se zlínský radní Pavel Jungmann. Oba ale věří, že se ještě podaří peníze najít, aby rekonstrukce začala mnohem dříve než v roce 2025. Nejen jim dává Ptačinský určitou naději. "Ministerstvo dopravy má třetinový rozpočet oproti minulým letům. Ale pokud se objeví další peníze, třeba i z jiných zdrojů, budeme za ně chtít dělat akce, které jsou zatím stranou," naznačil Ptačinský. "Šance tedy jsou," doplnil.

Dvě třetiny nákladů by pokryly peníze z Bruselu

Investorem elektrifikace je Správa železničních dopravních cest, která počítá s tím, že až dvě třetiny z nákladů dostane od Evropské unie. Musí však nejprve počkat na to, až bude štedrý i stát. Pro Zlín je elektrifikace o to důležitější, že silnice do Otrokovic je přetížená a stále se ji nepodařilo rozšířit v celém úseku. Železnice jí mohla hodně odlehčit a zároveň zrychlit dopravu mezi oběma městy. "Nebylo by správné veškeré přípravy na elektrifikaci tratě zastavit," podotkl zlínský zastupitel Miroslav Šenkýř. Náměstek hejtmána Lukáš kritizuje i celou Bártovu superstrategii, protože podle něho jde proti plánům Zlínského kraje i republiky. Doufá proto, že se ještě změní. Ministr dopravy ale na své strategii prozatím nic měnit nechce.
