

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2011

OBSAH

01. 02. 2011	ČESKÉ DRÁHY LONI HOSPODAŘILY BEZ ZTRÁT	3
01. 02. 2011	POŘÍDTE SI IN-KARTU V LIDLU A VYHRAJTE 2 000 KM CESTOVÁNÍ ZDARMA (IN 25, 419 KČ)	3
01. 02. 2011	MODERNIZACE VLAKŮ ČESKÝCH DRAH NABRALA LONI TEMPO, SPOLEČNOST UZAVŘELA KONTRAKTY ZA 10 MILIARD KORUN	3
01. 02. 2011	ŠETŘENÍ SRÁŽKY VLAKŮ V NĚMECKU PŘITĚŽUJE STROJVŮDCI.....	4
02. 02. 2011	SRÁŽKU VLAKŮ U VODŇAN NEPŘEŽILA STARŠÍ CESTUJÍCÍ.....	5
02. 02. 2011	NADŠENCI SE SNAŽÍ OBNOVIT TRAŤ U ZUBRNIC, ZLODĚJI JIM JI ROZKRÁDAJÍ ...	6
02. 02. 2011	REGIOJET MÁ PRVNÍ SCHVÁLENOU LOKOMOTIVU, ZATÍM JI PRONAJME	7
02. 02. 2011	BÁRTA BUDE MANAŽERY ODMĚŇOVAT PODLE VÝSLEDKŮ HOSPODAŘENÍ.....	7
03. 02. 2011	ZAKLETÁ TRAŤ U VODŇAN - CO STOJÍ ZA SÉRIÍ SRÁŽEK?	8
04. 02. 2011	VINÍKEM SRÁŽKY VLAKŮ JE STROJVEDOUCÍ OSOBNÍ SOUPRAVY (VODŇANY)	9
04. 02. 2011	SMUTNÝ PRIMÁT NEJHORŠÍCH VLAKŮ DRŽÍ VYSOČINA.....	9
06. 02. 2011	CESTOVAT VLAKEM ČI AUTOBUSEM? V ČR ZATÍM VYHRÁVÁ TO DRUHÉ	9
07. 02. 2011	SPADLÝ STROM PŘERUŠIL DOPRAVU NA ŽELEZNIČNÍ TRATI Z PLANÉ DO CHEBU	10
07. 02. 2011	VLAK NACOUVAL DO BUDOVY ŽIŽKOVSKÉHO NÁDRAŽÍ. NÁHODA?.....	10
08. 02. 2011	ŠKODA VAGONKA DODÁ NA UKRAJINU PATROVÉ SOUPRAVY ZA 960 MILIONŮ KČ	11
08. 02. 2011	DRÁHY PRODAJÍ VÝPRAVČÍ ZA 400 MILIONŮ, ODBORY SE BOUŘÍ.....	11
08. 02. 2011	USA VLOŽÍ DO VYSOKORYCHLOSTNÍCH ŽELEZNIC 53 MILIARD DOLARŮ	12
09. 02. 2011	POTVRZENO: DRÁHY KOUPI POKSKÉ MOTORÁKY. O ČTVRTINU LEVNĚJI, NEŽ ČEKALY.....	12
09. 02. 2011	DESET TISÍC ŽELEZNIČÁŘŮ ZMĚNÍ ZAMĚSTNAVATELE, ROZHODLA VLÁDA	12
09. 02. 2011	KOLEM DÁLNICE D8 MÁ VĚST NOVÁ TRAŤ (VRT PRAHA – DRESDEN)	13
11. 02. 2011	REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE BOJKOVICE VČETNĚ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ DOKONČENA	13
11. 02. 2011	OBCHODNÍCI SE ŠTĚRKEM USILUJÍ O OBNOVENÍ ŽELEZNICE Z BROUMOVSKÉHO VÝBĚŽKU DO POLSKA (OTOVICE)	15
11. 02. 2011	SE ZMĚNOU JÍZDNÍHO ŘÁDU ZANIKNE VLAK DO VRATISLAVI (1. ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU, 6. BŘEZNA 2011).....	15
11. 02. 2011	STROJVEDOUCÍ ČEKAJÍ NÁROČNĚJŠÍ ZKOUŠKY	16
12. 02. 2011	VSETÍNSKÉ NÁDRAŽÍ ČEKÁ PO DESÍTKÁCH LET OPRAVA, ZAČNE NA PODZIM ..	16
13. 02. 2011	V BÍLINĚ NAJEL VLAK NA NASTRAŽENOU PŘEKÁŽKU, NIKDO NEBYL ZRANĚN..	17
14. 02. 2011	ČESKÉ DRÁHY ZAVÍRAJÍ NÁDRAŽÍ, CHTĚJÍ PŘÍSPĚT NA JEJICH PROVOZ	17
15. 02. 2011	ČD CARGO PŘEPRAVILO LONI VÍCE ZBOŽÍ, ČEKÁ ALE ZTRÁTU	18
15. 02. 2011	ČÍŇANÉ CHTĚJÍ OBEJÍT PANAMSKÝ PRŮPLAV, ZBOŽÍ K ATLANTIKU PŘEVEZOU PO KOLEJÍCH	18
16. 02. 2011	PORUCHA TROLEJE ZASTAVILA VLAKY MEZI ÚVALY A PRAHOU.....	19
16. 02. 2011	ŠKODA ZÍSKALA DALŠÍ ZAKÁZKU OD DRAH. NA VLAKY, KTERÉ JSOU JEN NA PAPIŘE.....	20
16. 02. 2011	DO REGIONŮ ZAMÍŘÍ NOVÉ NÍZKOPODLAŽNÍ PANTOGRAFY, ČESKÉ DRÁHY JE JIŽ OBJEDNALY	20

16. 02. 2011	V KARLOVÝCH VARECH ZAČALA PŘÍPRAVA STAVBY NOVÉ BUDOVY HORNÍHO NÁDRAŽÍ	21
16. 02. 2011	SEBNITZSKÁ TRÁŤ JE PRÝ OSTUDA SASKA (SEBNITZ – DOLNÍ POUSTEVNA)	21
16. 02. 2011	ŽELEZNIČÁŘI VYHROŽUJÍ STÁVKOU, KVŮLI NOVÉ KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ	22
17. 02. 2011	ZSSK VLAKY V BŘEZNU NEZRUŠÍ, ZMĚNA BUDE MÍRNÁ	23
18. 02. 2011	DRÁHY DOSTALY OD STÁTU MENŠÍ POKUTY ZA ŠPINAVÉ A ZPOŽDĚNÉ VLAKY	23
19. 02. 2011	BEZPEČNOST VE VLAČÍCH BUDOU ZAJIŠŤOVAT SOUKROMÉ AGENTURY	24
20. 02. 2011	ZASTÁVKA TŘINEC STŘED – HÁDKY UTICHLY, STAVBA ZAČNE	24
21. 02. 2011	SPOJE ČESKÝCH DRAH MAJÍ 90% SPOLEHLIVOST, NEJPŘESNĚJŠÍ JSOU OSOBNÍ VLAKY A SPOJE SC PENDOLINO	25
21. 02. 2011	MEZI DAVLÍ A JÍLOVÝM U PRAHY VYKOLEJIL VLAK. CESTUJÍCÍ VOZILY AUTOBUSY	25
22. 02. 2011	RAPID EXPRESS CHCE SOUTĚŽIT I O DOTOVANÉ SPOJE NA ŽELEZNICI.....	25
22. 02. 2011	STÁVKA NA NĚMECKÉ ŽELEZNICI ZPOZDILA VLAKY V ČR.....	26
22. 02. 2011	NA KVALITU SLUŽEB ČD BUDE DOHLÍŽET OMBUDSMAN	26
22. 02. 2011	Z VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ VE ŽDÁŘE JE STAVENIŠTĚ, OPRAVY MAJÍ BÝT HOTOVÉ DO KONCE ROKU	27
23. 02. 2011	NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ MÁ DRUHOU PETICI, LIDÉ BOJUJÍ ZA BEZPEČNOU STANICI (ÚSTÍ NAD ORLICÍ).....	27
24. 02. 2011	OBCE ZARAZILY RUŠENÍ TRATÍ.....	28
24. 02. 2011	POPRVÉ V ČESKU: STÁT NAJAL VĚZNĚ K PRÁCI NA ŽELEZNICI.....	28
24. 02. 2011	ČESKÉ DRÁHY SKONČILY ROK 2010 S MÍRNÝM ZISKEM.....	29
24. 02. 2011	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE PŘEROV	29
25. 02. 2011	ČD RADÍ BÝVALÝ ŠÉF DEUTSCHE BAHN MEHDORN.....	31
25. 02. 2011	DVA OSOBNÍ VLAKY VYJELY PROTI SOBĚ, KE SRÁŽCE NEDOŠLO (NÁMĚŠŤ NA HANĚ)	31
25. 02. 2011	VLAKY V NĚMECKU SE NA TŘI HODINY ZASTAVILY, STÁVKUJÍ STROJVŮDCI	32
25. 02. 2011	DRÁHY ZRUŠILY TENDR NA MODERNIZACI BRNĚNSKÝCH PANTOGRAFŮ (560)..	32
25. 02. 2011	INVESTOŘI VRACÍ DRAHÁM PRONAJATÁ NÁDRAŽÍ. NEMAJÍ PENÍZE	33
25. 02. 2011	OPTIMALIZACE ROZSAHU ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ČESKÉ REPUBLIKY – AKTUÁLNÍ STAV	33
25. 02. 2011	BÁRTA POSLAL NA ČESKÉ DRÁHY AUDITORY KVŮLI DOVOLENÉ JANOUŠKA S ŽALUDOU	33
25. 02. 2011	PROKLETÁ BEROUNSKÁ TRÁŤ – PORUCHY, NEHODY, PŘETÍŽENÍ	34
26. 02. 2011	LIDÉ PŘEPLNILI SPOJE Z DÍVČIC DO NETOLIC, OSOBNÍ VLAKY JEZDILY NAPOSLEDY	35
27. 02. 2011	PARNÍ SYMFONIE OPĚT ROZEZNÍ DEPO MASARYKOVO	35
28. 02. 2011	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ POSUNOUT ZASTÁVKU V BERANOVĚ BLÍŽ K OBCI (MALÝ BERANOV).....	36
28. 02. 2011	RUŠENÍ LOKÁLEK SE STÁTU NEDAŘÍ	36

01. 02. 2011 České dráhy loni hospodařily bez ztrát

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/114145-ceske-drahy-loni-hospodarily-bez-ztrat/>)

Loňské hospodaření Českých drah (ČD) skončí podle jejich generálního ředitele Petra Žaludy "zhruba na černé nule, tedy v zisku řádově jednotek milionů". Žaluda uvedl, že loňské úspory činily 500 milionů korun a týkaly se především personální oblasti - loni odešlo skoro 1 900 lidí. Mluvčí ČD Petr Šťáhlavský v pondělí oznámil, že Českým drahám loni meziročně vzrostly tržby z prodeje jízdenek o 169,5 milionu na 5,9 miliardy korun. Za tříprocentním růstem byla zvyšující se průměrná přepravní vzdálenost, uvedla společnost. V předchozím roce ČD zaznamenaly zhruba miliardovou ztrátu.

Vše je přesně podle našich plánů. Provozní výsledek by měl být přes 1,6 miliardy korun, celkový výsledek táhnou dolů odpisy, to je hlavní nákladová položka," řekl Žaluda dnešnímu deníku E15. Uvedl, že letos by dráhy chtěly provozní výsledek zvýšit až na necelé tři miliardy a počítají s výsledným ziskem 300 milionů korun. Dráhy ušetřily i na energii či centrálním nákupu. "Všechny úspory jdou zpět do oprav, to znamená, že co ušetříme, to hned jinde investujeme. Celkem jsme loni investovali téměř osm miliard korun," vysvětlil.

ČD podle ředitele budou i letos propouštět, a to hlavně v administrativních profesích. "Ale už to nebude ten rozsah, bavíme se o stovkách lidí," řekl. V provozu už prostor na další snižování počtu zaměstnanců prý není. Žaluda dále uvedl, že ČD chystají mezinárodní bondy. Dráhy teď procházejí ratingem, který chtějí získat do konce dubna. Je to první předpoklad, aby ČD mohly uvažovat o emisi mezinárodních dluhopisů, upozornil. "Chceme letos vydat bondy za 300 milionů eur. Probíhají také intenzivní jednání s ministerstvem financí a věřím, že pana ministra přesvědčíme, že dráhy jsou schopny závazky splácet. Chápu obavy státu jako stoprocentního vlastníka, že mu některá společnost naseká dluhy a nesplatí je. V našem případě jsou ale neopodstatněné. Ukáže to nezávislý rating," prohlásil šéf ČD.

01. 02. 2011 Pořídte si In-kartu v Lidlu a vyhraďte 2 000 km cestování zdarma (IN 25, 419 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/-9523/>)

V prodejnách Lidl je možné zakoupit od 3. 2. do 6. 3. 2011 voucher (poukaz) na nákup In-karty s roční slevou IN 25 za zvýhodněnou cenu 419 Kč. Kromě toho se můžete zapojit do soutěže a vyhrát Kilometrickou banku ČD v hodnotě 2 000 Kč.

Jak se zapojit do soutěže a vyhrát Kilometrickou banku

- Kupte si od 3. 2. do 6. 3. 2011 v prodejnách Lidl voucher na nákup In-karty s roční slevou IN 25 za pouhých 419 Kč, který obsahuje i soutěžní kupon
- Tipněte si správnou odpověď na otázku: Kolik Kilometrických bank se prodá u všech pokladen ČD v měsíci únoru a březnu 2011?
- Vaši odpověď napište na zadní stranu soutěžního kuponu
- Odevzdejte nejpozději 31. 3. 2011 soutěžní kupon u pokladny ČD při podeji žádosti o In-kartu

Kilometrickou banku získá 10 soutěžících, jejichž odpověď na soutěžní otázku ze všech zařazených soutěžních odpovědí bude mezi 10 nejpřesnějšími. V případě více shodných odpovědí rozhodne o výherci dřívější datum a čas na účtence nákupu voucheru. A ještě malá nápověda k soutěžní otázce: za únor a březen 2010 se prodalo na všech pokladnách ČD celkem 5 529 Kilometrických bank ČD.

01. 02. 2011 Modernizace vlaků Českých drah nabrala loni tempo, společnost uzavřela kontrakty za 10 miliard korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9544/>)

České dráhy loni odstartovaly rozsáhlý proces obnovy vozidlového parku. Společnost uzavřela kontrakty na modernizaci současných vozidel i dodávku zcela nových souprav s celkem osmi dodavateli v hodnotě 9,9 miliardy Kč. K financování projektu využívá různé formy, např. leasing, bankovní úvěry, dluhopisy a k nákupu regionálních souprav také prostředky Evropské unie v rámci Regionálních operačních programů.

V úvodní fázi se České dráhy zaměřily na obnovu regionálních spojů, které využívají pro své každodenní cesty do zaměstnání nebo školy desítky tisíc cestujících po celé republice. Petr Žaluda připomněl některé konkrétní kontrakty: „Známy je nákup motorových vozů RegioShuttle RS 1 společnosti Stadler pro Vysočinu a Liberecký kraj. Vybraný typ vozu jsme hned představili našim cestujícím při prezentačních jízdách a už v polovině letošního roku začneme přebírat vozy vyrobené přímo pro České dráhy. Z dalších známých vozidel objednaných v loňském roce jsou to například motorové jednotky Regionova, jejichž dosavadní dodávky během krátké doby významně zlepšily kvalitu cestování na stovkách regionálních spojů po celé České republice. Díky nízkopodlažnímu nástupu navíc usnadňují cestování seniorům, maminkám s kočárky nebo vozíčkářům a rychle odstraňují bariéry v jejich cestování na kratší vzdálenosti.“

Za velmi významný ale v minulosti opomíjený segment dopravy považuje Petr Žaluda dálkovou dopravu: „V loňském roce jsme začali napravovat zděděné nedostatky v dálkové dopravě. Uzavřeli jsme kontrakt na modernizaci 58 osobních vozů 1. a 2. třídy pro vlaky EuroCity a InterCity s ŽOS Trnava a na modernizaci 21 restauračních vozů s ŽOS Vrútky. Byla také zahájena revitalizace 110 vozů pro běžné rychlíky u pražské společnosti JANOZA CZ. První takto revitalizované vozy již zařazujeme do rychlíků. V letošním roce chceme pokračovat v dalších projektech modernizace expresních spojů a po mnoha letech chceme pořídit do naší flotily také nové moderní soupravy pro dálkové spoje. V současné době provádíme potřebné ekonomické a právní analýzy.“

Financování modernizovaných a nových vozidel je rozloženo do několika let postupně, jak budou soupravy vyráběny a dodávány. K financování projektů jsou užívány různé zdroje, bankovní úvěry, dluhopisy, leasing a také zdroje Evropské unie prostřednictvím Regionálních operačních programů. Evropská podpora nákupu regionálních vlaků může dosáhnout až 40 % hodnoty těchto kontraktů. České dráhy plánují i v letošním roce pokračovat v rozsáhlé obnově vozidlového parku. V letošním roce budou uzavřeny kontrakty na dodávky motorových a elektrických jednotek spolufinancovaných Evropskou unií a na modernizaci a dodávky vozů a vlakových souprav pro dálkovou dopravu.

Přehled uzavřených kontraktů v roce 2010

- Krnovské opravny a strojírny s.r.o., modernizace 66 4-nápravových vozů 2. třídy pro motorové soupravy, 837,5 mil. Kč;
- CZ LOKO, a.s. + IMPULS-Leasing-AUSTRIA s.r.o., modernizace a leasing 19 motorových lokomotiv řady 750.7 „brejlovec“, 924,1 mil. Kč;
- ŽOS Trnava a.s. + ING Lease (C.R.), s.r.o., ČSOB Leasing, a.s.SG Equipment Finance Czech, modernizace a leasing 58 vozů 1. a 2. třídy pro vlaky EC/IC, 2 183,5 mil. Kč;
- ŽOS Vrútky a.s., modernizace 21 restauračních vozů, 728,4 mil. Kč;
- Škoda Vagonka a.s., dodávka 8 nových souprav CityElefant, 1 748 mil. Kč;
- Pars nova a.s., modernizace motorových a přípojných vozů řady 810 a 010 na 62 dvoudílných motorových jednotek řady 814, 1 579,8 mil. Kč;
- Stadler Pankow GmbH, dva kontrakty na celkem 33 motorových vozů RegioShuttle RS 1, 1 775,9 mil. Kč;
- JANOZA CZ s.r.o., dva kontrakty na revitalizaci celkem 110 vozů různého typu pro rychlíkové soupravy, 128,7 mil. Kč.

„Na začátku loňského roku jsme slíbili zahájit nejrozsáhlejší obnovu vozidlového parku v historii Českých drah a prvotní čísla za loňský rok potvrzují, že naše slovo plníme,“ zdůraznil generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. Modernizace je přitom zaměřena do všech segmentů činnosti společnosti, tedy do regionální i dálkové dopravy. Petr Žaluda považuje za významnou změnu oproti minulosti také diferenciaci dodavatelů. „Největší kontrakt s podílem 23 % je uzavřen na modernizaci a leasing 58 vozů pro spoje EuroCity a InterCity se slovenskou společností ŽOS Trnava a druhý nejúspěšnější partner je společnost Stadler se zakázkami v hodnotě 1,78 miliardy korun a podílem 18 %. Teprve na třetím a čtvrtém místě jsou podniky z holdingu Škoda Transportation, Škoda Vagonka a Pars nova. V loňském roce uspělo celkem 8 dodavatelů, z toho jen dva jsou součástí holdingu Škoda Transportation,“ uvedl Petr Žaluda.

01. 02. 2011 Šetření srážky vlaků v Německu přitěžuje strojívdci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/114181-setreni-srazky-vlaku-v-nemecku-pritezuje-strojvudci/>)

Vyšetřování příčin víkendové srážky vlaků u východoněmeckého Magdeburgu stále více přitěžuje strojívdci nákladního vlaku. Ten se v sobotu střetl s osobním vlakem a nehoda si vyžádala

deset mrtvých a 23 zraněných. Z policejního šetření vychází najevo, že 40letý muž, který při čelním střetu utrpěl jen lehčí zranění, na dvou semaforech přehlédl znamení "stůj". Zřejmě nereagoval ani na výzvu k nouzovému zastavení, zaslanou prostřednictvím vysílačky. Oproti tomu 35letý strojvůdce osobního vlaku, který při nehodě zahynul, zachránil na poslední chvíli mnoho dalších lidských životů tím, že duchapřítomně zapnul nouzovou rychlobrzdu, a zpomalil tak svůj vlak z rychlosti 98 kilometrů na 66 kilometrů za hodinu. "Pokud by osobní vlak narazil do nákladního, dlouhého přes půl kilometru a taženého dvěma dieselelektrickými lokomotivami, v plné rychlosti, bylo by určitě více obětí než deset," cituje německý deník Bild názor odborníků.

Státní zastupitelství obvinilo strojvůdce nákladního vlaku vedle "zabití z nedbalosti" a "zranění z nedbalosti" také z "ohrožení železničního provozu". Úřady současně vyjádřily podiv nad tím, že média mají informace o průběžných výsledcích vyšetřování dříve než státní zastupitelství. "Udivuje nás poněkud, že byly zveřejněny údaje, které vyšetřující orgány ještě neměly k dispozici," podotkla vrchní státní zástupkyně v Magdeburku Silvia Niemannová.

Došlo k nehodě ze zvyku?

Jednou z příčin katastrofy mohla být skutečnost, že nákladní vlak měl dvouhodinové zpoždění oproti jízdnímu řádu. Kdyby jel přesně, měl by celou trasu jen pro sebe a nemusel by nikde zastavovat. O dvě hodiny později se ale už musel vejít do časového úseku mezi jízdami jiných vlaků, což znamenalo mimo jiné zastavit na nádraží a nechat projet zrychlený osobní vlak HEX 80876, se kterým se nakonec srazil. Je možné, že strojvůdce nákladní soupravy si neuvědomil změnu podmínek a ze zvyku se nevěnoval sledování návěští. Proto na příslušném nádraží přehlédl signál "stůj", rozrazil výhybku nastavenou na průjezd osobního vlaku a po vjezdu na jednokolejnou trať si nevšiml ani dalšího signálu "stůj". K věci se dosud nijak nevyjádřil. "Má status obviněného. Nemusí nic říkat," prohlásila Niemannová.

02. 02. 2011 Srážku vlaků u Vodňan nepřežila starší cestující

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/srazku-vlak-u-vodnan-neprezila-jedna-cestujici/590266>)

Na nádraží ve Vodňanech se dnes ráno srazily osobní a nákladní vlak. Při nehodě zahynula osmašedesátiletá cestující, 12 lidí bylo zraněno. Sanitky deset zraněných převezli do nemocnic v Českých Budějovicích. Pět z nich je těžce zraněno. Další dva lidé zůstali na pozorování v nemocnicích v Prachaticích a Strakonících, kam je následně přivezli příbuzní. ČTK o tom informoval ředitel záchranné služby Marek Slabý a policejní mluvčí Jaromíra Nováková. Ošetření lidé mají většinou poraněný hrudník, ruce a nohy. První vagon osobního vlaku částečně vykolejil a má poničenou přední část. Mezi ním a nákladním vlakem zůstala po srážce asi 50 metrová mezera. Drážní inspekce odhadla celkovou škodu na 5,26 milionu korun, jen na osobním vlaku je škoda pět milionů.



Provoz na trati byl téměř celý den přerušen. Náhradní dopravu zajišťovaly až do 17:00 autobusy. "V 15:14 jsme z kolejí odstranili poslední následky nehody a od 17:00 je na trase opět obnoven provoz bez omezení," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Podle policie za srážku zřejmě může strojvedoucí osobního vlaku. Také podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala je pravděpodobnou příčinou nehody selhání lidského faktoru. "Strojvedoucí osobního vlaku pravděpodobně nevyčkal příjezdu manipulačního vlaku a pokračoval v jízdě směr Čičenice. Přesné určení příčin a okolností vzniku nehody bude známo po ukončení vyšetřování," uvedl Drápal. Policie a drážní inspektoři vyslyšali oba strojvedoucí pro podezření z trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti. "Následovat budou výslechy svědků události a také cestujících," řekla Nováková.

Osobní vlak z vodňanského nádraží vyjel zřejmě dřív, než podle jízdního řádu měl, řekl ČTK mluvčí ČD Cargo Roman Jandík. ČD Cargo v protisměru manipulovalo s nákladními vozy, které měly do odjezdu osobního vlaku vjet na boční kolej. To už ale nestihly a za nádražím se srazily s osobní soupravou Regionova. Strojvedoucí manipulačního vlaku ještě stihl zařadit zpětný chod a couval, tím výrazně eliminoval sílu nárazu. Strojvedoucí vyvázl bez zranění, jeho kolega byl zraněn lehce. "Zaslechl jsem v dílně velkou ránu a nejdřív jsem si myslel, že mi bouchlo v kamnech," řekl ČTK starší muž, který má poblíž kolejí opravnu praček.

V osobním motorovém vlaku se dvěma vagony cestovaly více než dvě desítky lidí. Hasiči museli některé z nich z vagonu vynést na nosítkách a kolečkových křeslech. Nemuseli použít speciální vyprošťovací hydraulické zařízení. "Na místo byla povolána také psychologka Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje, která poskytla psychologickou pomoc strojvedoucímu osobního vlaku," uvedla mluvčí hasičů Vendula Matějů.

Osobní vlak jel na trati Číčenice – Nové údolí ve směru z Volar. Ve Vodňanech u železničního přejezdu při výjezdu ze stanice Vodňany ve směru na Číčenice se srazil s manipulačním vlakem ČD Cargo. Před třemi lety se na této trati mezi zastávkami Pražák a Svinětice u Vodňan srazily dva motorové osobní vlaky. Při nehodě bylo zraněno 13 lidí, ve vlaku jich cestovalo 25. Nehodu podle Drážní inspekce zřejmě zavinil jeden ze strojvedoucích. V roce 2004 se na stejné trati mezi Bavorovem a Strunkovicemi nad Blaníci srazily dva osobní vlaky. Při nehodě dva lidé zemřeli a 33 jich bylo zraněno. Nehodu zavinil jeden ze strojvedoucích.

Výběr železničních neštěstí v ČR s oběťmi na životech od roku 2005:

- 1. října 2005 – Dva nákladní vlaky se srazily u zastávky Želenice na Mostecku. Souprava patřící společnosti Unipetrol Doprava narazila zezadu do stojícího vlaku Českých drah; dvaapadesátiletý strojvedoucí srážku nepřežil.

- 14. července 2007 – Na nádraží v Čerčanech na Benešovsku narazil rychlík jedoucí z Prahy do Českých Budějovic do odstaveného pantografu, jehož strojvedoucí zahynul. Jeho kolega z rychlíku byl zraněn. Lehce zraněno bylo zhruba 15 cestujících v rychlíku.

- 19. května 2008 – Lokomotiva společnosti ČD Cargo narazila v Moravanech na Pardubicku do osobního vlaku. V lokomotivě zahynul strojvedoucí. V osobním vlaku cestovalo 12 lidí, tři z nich byli lehce zraněni. Osobní vlak, který jel z Pardubic do České Třebové, se pomalu rozjížděl, když do něj zezadu lokomotiva narazila.

- 8. srpna 2008 – Celkem osm mrtvých (šest lidí zahynulo na místě, dva později v nemocnici) a sedm desítek zraněných si vyžádala nehoda vlaku EuroCity ve Studénce na Novojičínsku. Vlak jedoucí z Krakova do Prahy v 10:30 narazil v rychlosti 90 kilometrů za hodinu ve Studénce do spadlé části mostní konstrukce.

- 3. září 2008 – Dva nákladní vlaky se časně ráno srazily na páteřní trati vedoucí z Prahy do Olomouce v úseku mezi Moravičany a Mohelnicí. Strojvedoucí jednoho z vlaků zemřel.

- 28. června 2010 – V ústecké čtvrti Vaňov vykolejil osobní vlak typu City Elefant. Při nehodě vlaku jedoucího z Prahy do Ústí nad Labem zahynul strojvedoucí, 11 lidí bylo zraněno.

- 2. února 2011 – Ve Vodňanech u železniční stanice Vodňany - Pražák se ráno srazil osobní a nákladní vlak. Jedna cestující zemřela, dalších asi deset lidí bylo zraněno.

02. 02. 2011 Nadšenci se snaží obnovit trať u Zubrnice, zloději jim ji rozkrádají

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/nadsenci-se-snazi-obnovit-trat-u-zubrnice-zloději-jim-ji-rozkradají-10x-/usti-zpravy.asp?c=A110202_134305_usti-zpravy_alh)

Památkově chráněnou železniční trať přes Zubrnice na Ústecku, známou z filmů Páni kluci nebo Rebelové, rozkrádají zloději. Zatímco na jednom konci letos nadšenci plánují po mnoha letech obnovit pravidelný víkendový provoz, na druhém včera někdo rozebral koleje. "Na trati mezi Lovečkovice a Lukavicemi chybí 8 spojek, 20 podkladnic a 54 vrtulí. Škoda je ve výši téměř 20 000 Kč," informovala policejní mluvčí Alena Romová. Škoda není velká jen díky tomu, že místní na zloděje včas upozornili. "Zloději se nejspíš chystali ukrást i kolejnice, ale to už nestihli. Naštěstí starosta a místní obyvatelé jsou ostražití," poznamenal předseda Zubrnické museální železnice Martin Kašpar.

Sdružení Zubrnická museální železnice vzniklo v roce 1993. Od té doby se trať snaží opravit a obnovit na ní provoz úředně zrušený v roce 1978. Před dvěma lety se sdružení podařilo po letech tahanic trať odkoupit a loni v říjnu vypravit několik zkušebních vlaků z ústeckého západního nádraží do Zubrnice, kde končí dolní úsek trati.

Trať nad Zubrnice mizí

"Naše představa je, že letos budeme mezi ústeckým západním nádražím a Zubrnice vypravovat každý víkend od května do září tři spoje. To by se ale neobešlo bez příspěvků, takže jsme se obrátili na Ústecký kraj, Ústí nad Labem a některé obce u trati a nabídli jim spolupráci. Uvidíme, co se podaří," poznamenal Kašpar. S opravou horní části do Lovečkovic, na kterou se zloději zaměřili, sdružení počítá až poté, co do Zubrnice zajistí pravidelný provoz. "Případné obnovení provozu nad Zubrnice se krádežemi samozřejmě komplikuje. Jestliže před patnácti lety byla v horním úseku trať z 99 procent kompletní, dnes je z poloviny rozkradená. Náklady na obnovu tak budou vyšší," dodal Kašpar.

Zubrnická trať ve filmu

1975 – Páni kluci; 1978 – Expres na Levín; 2000 – Rebelové; 2001 – Hartova válka, Tmavomodrý svět; 2006 – Saxana II; 2007 – Hlídač č. 47; 2008 – Hanin kuffík, Poste restante

02. 02. 2011 RegioJet má první schválenou lokomotivu, zatím ji pronajme

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-ma-prvni-schvalenou-lokomotivu-zatim-ji-pronajme/590684>)

Společnost RegioJet má první schválenou lokomotivu a může být okamžitě využita pro běžný provoz. ČTK to dnes potvrdil mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. Takzvanou technickobezpečnostní zkoušku (TBZ) má postupně získat všech dalších osm lokomotiv společnosti. RegioJet je zatím chce pronajímat nákladním dopravcům. Od poloviny roku hodlá jezdit s rychlíky z Prahy do Ostravy, zatím ale stále stále nemá vozy. Celkem devět lokomotiv od plzeňské Škody pochází z počátku 90. let; České dráhy je tehdy neodebraly pro nedostatek peněz a nakonec byly prodány do Itálie. Vloni je za neupřesněnou cenu koupila společnost Student Agency, jejíž dceřiná firma RegioJet hodlá provozovat nedotované rychlíky mezi Prahou a Ostravou.



Lokomotivy stály údajně asi 400 milionů korun, a nyní se rekonstruují na řadu 162, kterou provozují v několika desítkách kusů i České dráhy. To obnáší mimo jiné zvýšení rychlosti na 140 kilometrů za hodinu, nadto dostanou lokomotivy i zařízení pro centrální ovládání dveří celého vlaku. Dvě lokomotivy se poprvé objevily na trati na konci ledna a první z nich složila v úterý TBZ, která je poslední podmínkou pro provoz a zhruba odpovídá technické kontrole u automobilů. Druhá již dokončená lokomotiva by měla zkoušku absolvovat hned vzápětí. RegioJet pro ně zatím nemá příliš využití, protože jeho rychlíky vyjedou nejdříve v polovině roku, a tak je podle informací ČTK zřejmě pronajme některému z nákladních dopravců. Ti mají elektrických lokomotiv nedostatek, protože jejich schvalování v Česku je velmi obtížné a České dráhy prodávají vyřazené lokomotivy prakticky jen do zahraničí.

Záměr pronajmout lokomotivy Ondrůj potvrdil. "Jsme komerční dopravce, a zaprvé chceme odzkoušet lokomotivy v provozu na jiných typech vlaků, a samozřejmě je to pracovní nástroj, který by měl vydělávat," řekl. "Doprovce zatím není specifikován, ale zájem tu je," dodal. Lokomotivy jsou zatím natřené do žluto-šedé barvy bez jakýchkoli polep. S finální podobou se zatím čeká do doby, kdy vyjedou rychlíky do Ostravy. Termín zatím není znám, původně avizované pololetí letošního roku prý ale stále platí. "Kdy přesně vyjedeme, to budeme prezentovat později, ale přípravy na provoz pozvolna finalizují. Během následujících dvou měsíců zahájíme výběr personálu pro naše vlaky, a budeme představovat celý koncept," uvedl Ondrůj. K tomu ještě zbývá získat a homologovat vagony, i když podle Ondrůje je má RegioJet už nasmlouvané.

02. 02. 2011 Bárta bude manažery odměňovat podle výsledků hospodaření

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-bude-manazery-odmenovat-podle-vysledku-hospodareni/590673>)

Manažeři státních dopravních společností budou od letošního roku hodnoceni podle nového systému, který zohlední jejich výkonnost. Odměny řídicích pracovníků budou záležet na plnění předem dohodnutých závazků, řekl dnes novinářům ministr dopravy Vít Bárta s tím, že základní plat vrcholných manažerů sledované ukazatele výkonnosti neovlivní. Například České dráhy v letošním roce mají navýšit provozní zisk o tři čtvrtiny.

Systém takzvaných klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI) je obvyklý v komerční sféře a ministerstvo jej hodlá zavést kvůli transparentnímu odměňování státních manažerů a motivaci státních firem k efektivnímu hospodaření. "Odměnu nenastavuje individuálně ministr dopravy, ani dozorčí rada, ale jenom tvrdé hmatatelné výsledky," uvedl Bárta. Podle něj bylo v prvním roce projektu nejtěžší stanovit počáteční závazky, které manažeři jednotlivých státních společností mají dodržet. Jejich odměny se v letošním roce zvýší, nebo sníží podle toho, na kolik procent se jim podaří splnit úkoly, které si po konzultaci s ministerstvem předsevzali. Za základ pro výpočet ročních odměn chce ministr použít odměny z roku 2010.

Mezi společnostmi, které dnes prezentovaly své závazky, byly Státní fond dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty, ČD a ČD Cargo. Nejčastěji manažeři společností hodlají šetřit na provozních nákladech a nákladech na zaměstnanost, zvyšovat

transparentnost veřejných zakázek a podíl elektronických aukcí při nákupu komodit. Podle generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy je jedním z nejambicióznějších plánů společnosti zvýšení provozního zisku o 75 procent, dále nárůst počtu cestujících o 1,5 procenta a zvýšení množství nákupů prostřednictvím elektronických aukcí na 30 procent. Zvýšení transparentnosti při zadávání veřejných zakázek chce Žaluda dosáhnout pomocí prodloužení termínu pro podání nabídek o týden.

Ředitelství silnic a dálnic za nejzásadnější závazky pokládá 45procentní snížení provozních nákladů a desetiprocentní úsporu na platech zaměstnanců. Důležitým prvkem pro urychlení prací soukromých firem při opravách silnic má podle návrhu ŘSD být takzvaný "pronájem staveniště". Stavební společnost si od ředitelství pronajme úsek silnice, na kterém provádí opravy, a bude tak finančně motivována k dokončení zakázky v co nejkratším čase.

Vyhodnocení projektu plánuje ministerstvo příští rok a očekává, že zavedení mechanismů fungujících v komerční sféře přinese vyšší efektivitu státních společností. "Nebudu se stydět za to, že manažeři ministerstva dopravy budou mít nadstandardní odměny," prohlásil Bárta a dodal, že si je ale budou muset zasloužit ekonomickými výsledky. Změny ve způsobu odměňování státních manažerů navrhoval již v loňském roce tehdejší ministr financí Eduard Janota. Připravil zásady, jak by měla vypadat činnost orgánů společnosti, v nichž má stát majoritu i pravidla pro stanovení výše platů. O změnách měly rozhodovat valné hromady státních podniků.

03. 02. 2011 Zakletá trať u Vodňan - co stojí za sérií srážek?

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/114386-zakleta-trat-u-vodnan-co-stoji-za-serii-srazek/>)

Odborníci se začínají vážně zajímat, z jakého důvodu došlo za posledních 7 let už ke třetí srážce dvou vlaků na relativně krátkém regionálním úseku z Bavorova do Číčenic. Vlaky se na této trati čelně střetly v roce 2004, 2007 a naposledy včera u vodňanského nádraží, navíc s tragickou dohrou mrtvé osmašedesátileté ženy. Do nemocnice bylo převezeno dalších 12 pasažérů s různě těžkým zraněním. K tragédii nemuselo dojít – kdyby v místě fungoval výstražný systém, který paradoxně jeho výrobce testuje právě na této trati.

Hned tři srážky na stejné místní trati přivolaly zájem drážních inspektorů i Českých drah. Vyšetřování té poslední, kdy se střetl osobní vlak s nákladní soupravou ČD Cargo, zatím stále probíhá. Na bezprostředním zavinění se však mnozí shodují. "Všechny případy, které se doposud na této trati staly, měly bezprostřední příčinu v chybě strojvedoucího," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Místo poslední tragédie je na první pohled přehledné, podle železničářů jde však o komplikovanou dráhu s nepravidelným provozem. Strojvedoucí zde musí pokaždé volat dispečerovi a ujišťovat se, zda jsou koleje před ním volné. Od roku 2004 do včerejška zahynulo v celé České republice při srážkách vlaků šest lidí. Polovina z nich na jediném úseku Bavorov – Číčenice. Navíc na něj připadá skoro šedesát zraněných.

Drážní inspekce zde už před třemi lety doporučila bezpečnostní technické zařízení, dodnes však nebylo zavedeno. Systém, který zde jeho výrobce testuje, je schopen zastavit vlak i na dálku. "Pokud by jím byla vybavena všechna vozidla, tak té srážce zabránila takřka na 100 procent," dodal ředitel firmy Zdeněk Chrdle. Policie spolu s inspekcí vyšetřovala okolnosti nehody po celý den. "Strojvedoucí osobního vlaku měl počkat na příjezd nákladního vlaku a také se spojit s dispečerem, se kterým měl sjednat další jízdu. Obě tyto povinnosti nesplnil. Proč tomu tak bylo, je úkolem dalšího vyšetřování," uvedl drážní inspektor Roman Šigut.

Zraněné osoby jsou mimo ohrožení života

Pasažéři, kteří při včerejší srážce dvou vlaků u vodňanského nádraží utrpěli středně těžká a těžká zranění, jsou po hospitalizaci v nemocnici mimo ohrožení života. Přesto zůstává 11 osob z dvanácti zraněných nadále v péči lékařů. Pokud nenastanou komplikace, pobudou si pacienti s těžkými zraněními v nemocnici zhruba dva týdny. Ti s lehčí zdravotní újmou zůstanou v nemocnici pouze pár dnů. Jeden ze zraněných prodělal operaci končetin, dalšího lékaři operovali kvůli ranám na hlavě a dva podstoupili operaci kvůli nitrobřišnímu krvácení.

V osobním motorovém vlaku se dvěma vagony cestovaly na trati Číčenice – Nové Údolí více než dvě desítky lidí. Hasiči museli zraněné z vagonu vynést na nosítkách a kolečkových křeslech. Vykolejenou osobní soupravu musel havarijní tým zpětně vyzdvihnout do kolejí a následně vyčkat na příjezd odtahového vlaku. Železniční doprava tak byla až do 17:00 přerušena. Drážní inspekce odhadla celkovou škodu na 5,26 milionu korun, jen na osobním vlaku je škoda pět milionů.

04. 02. 2011 Viníkem srážky vlaků je strojvedoucí osobní soupravy (Vodňany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/114524-vinikem-srazky-vlaku-je-strojvedouci-osobni-soupravy/>)

Prokázaným viníkem střeďeční srážky vlaků u vodňanského nádraží, při které jedna žena zemřela a dalších 12 osob bylo zraněno, je podle Drážní inspekce strojvedoucí osobního vlaku. Potvrdily se tak první odhady vyšetřování, podle kterých strojvedoucí nevyčkal na příjezd manipulačního vlaku a nespojil se s dispečerem provozu, od kterého měl získat povolení k další jízdě. Na jednokolejně trati mezi Volary a Číčenicemi přitom funguje zjednodušený systém řízení dopravy. Jsou jasně daná místa, ze kterých se strojvedoucí musí hlásit a požádat dispečera o povolení k jízdě.

Drážní inspekce se bude podle Drápala při vyšetřování příčin a okolností nehody věnovat jak lidské chybě, tak i neaplikování bezpečnostního doporučení. Už při nehodě na této trati v roce 2007, při níž bylo zraněno 13 lidí, si inspektoři podle Drápala uvědomovali možné riziko při zjednodušeném řízení drážní dopravy. Inspekce zde tehdy doporučila bezpečnostní technické zařízení. Systém, který zde jeho výrobce testuje, je schopen zastavit vlak i na dálku. "Pokud by jím byla vybavena všechna vozidla, tak té srážce zabrání takřka na 100 procent," dodal ředitel firmy Zdeněk Chrdle. Od roku 2004 se na českých železnicích stalo 226 srážek vlaků, při kterých zemřelo šest lidí. Polovina z nich zahynula na trati Volary – Číčenice. Ze statistik Drážní inspekce vyplývá, že příčinou většiny srážek vlaků je selhání lidského faktoru, stejně jako u střeďeční srážky u Vodňan.

04. 02. 2011 Smutný primát nejhorších vlaků drží Vysočina

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/114558-smutny-primat-nejhorsich-vlaku-drzi-vysocina/>)

Pověst nejzastaralejších a nejproblematictějších vlaků mají podle místních ty na Vysočině. České dráhy už mnohokrát obdržely stížnosti na špínu, nefungující topení či špatné otevírání ve vagónech, avšak slibují, že kritizované patrové soupravy co nejdříve nahradí – nové vozy jsou prý již ve výrobě. Vlakové soupravy, které v současnosti brázdí železnice na Vysočině, slouží už 40 let a jsou soustředěny prakticky výhradně v tomto regionu. "To jsou ty vagóny, které se musí obouruč otevírat, což je velmi nepraktické a pro starší lidi nemožné. Předpokládala bych, že už by tady mohly jezdit vagóny 21. století," namítá starostka Stříbrných Hor Marie Kolláriková při pohledu na fotografii se zamrzlými dveřmi jednoho z vagónů. "Určitě to mají cestující těžké. Chápu, že to pro ně může být i stresová situace, a budeme se snažit, aby tady tyto závady byly co nejrychleji odstraněny," dodává ředitelka Krajského centra osobní dopravy ČD Lenka Horáková.

Dráhy slibují, že další tři zrekonstruované vlaky vyjedou na regionální tratě Vysočiny už v březnu. Se starými typy se však cestující budou zřejmě setkávat ještě v roce 2012. Teprve poté začne po Vysočině jezdit všech 17 slíbených nových motorových souprav vyrobených v Německu. Nákup každé z nich vyjde na zhruba 55 milionů korun.

06. 02. 2011 Cestovat vlakem či autobusem? V ČR zatím vyhrává to druhé

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/114664-cestovat-vlakem-ci-autobusem-v-cr-zatim-vyhrava-to-druhe/>)

Dálková přeprava pomocí autobusu se stále časově vyplatí více než po železnici. Podle nejnovějších dat se z Prahy dostanete vlakem rychleji jen do pěti krajů. Ve zbylých případech ušetříte čas jízdou autobusem. Vyplývá to ze srovnání obou způsobů cestování, které si ministerstvo dopravy nechalo vypracovat v rámci tzv. dopravní superkoncepce pro cesty z Prahy a Brna. Železnice v pomyslném souboji prozatím prohrává, podle ministra Víta Bárty se však do čtyř let poměr minimálně na třech trasách z Prahy změní.

Z metropole do velkých měst se zatím vyplatí více cestovat po vozovce. Ve srovnání s poměry v okolních zemích se není čemu divit. Například v Německu vlaky uhání rychlostí až 300 kilometrů, zatímco pouze některé české vlaky jezdí na povolených místech maximálně 160 km/h. Dluhu železnice vůči autobusové dopravě si je vědom i Bárta. "V následujících několika letech otočíme ten celkový současný neprospěch vůči dráze," slibuje ministr. Nejvýraznější náskok oproti vlakům má trasa autobusu do Liberce nebo Karlových Varů, po kolejích se naopak vyplatí svést do Ostravy nebo Olomouce. "V okamžiku, kdy časy budou konkurenční autobusu, tak předpokládáme masivní přeliv cestujících z autobusu na vlak," je přesvědčen generální ředitel Českých drah Petr Žaluda.

Z Prahy výrazně rychleji do Českých Budějovic nebo Brna

Nejvýraznějšího a nejrychlejšího zlepšení by se měla dočkat železnice z Prahy do Českých Budějovic. Za autobusovou dopravou nyní cesta na jih Čech zhruba o dvacet minut zaostává. Ministerstvo slibuje, že nejpozději do čtyř let by měla být skoro o půl hodiny rychlejší. Změny čekají také trasu z Prahy do Brna. Ze současných 2 hodin a 43 minut se má dostat na zhruba 2 hodiny. Vít Bárta, ministr: "Mezi Prahou a Plzní budeme jezdit pod nějakých 70 minut, což z hlavního nádraží do centra Plzně bude i vedle naprosto jinak dobře fungující dálnice jednoznačně ve prospěch železnice." Stát navíc stojí o co nejrychlejší kroky ke konkurenceschopnosti kolejní přepravy. Už v roce 2013 totiž vyprší termín pro finanční dotace z evropského operačního programu, kterými je většina železničních staveb v tuzemsku podporována.

07. 02. 2011 Spadlý strom přerušil dopravu na železniční trati z Plané do Chebu

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/spadly-strom-prerusil-dopravu-na-zeleznicni-trati-z-plane-do-chebu-1dy/-vary-zpravy.asp?c=A110207_120001_vary-zpravy_sou)

Provoz na železniční trati z Plané u Mariánských Lázní do Chebu byl na téměř čtyři hodiny přerušen kvůli poruše zabezpečovacího zařízení. Cestující byli přepravováni v tomto úseku autobusy, po 14. hodině už opět jezdily vlaky. "V úseku mezi Pavlovicemi a Svojsínem spadl strom. Sice mimo trať, ale porušil kabel, pomocí kterého je trať ovládána," uvedl Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Místo, kde je kabel poškozený, našli zhruba v půl jedenácté. "Dispečer nemá nad tímto úsekem dohled," vysvětlil Halla, proč musel být provoz na trati z Plané u Mariánských Lázní do Chebu přerušen. Po 14. hodině už opět jezdily ve zmíněném úseku vlaky.

07. 02. 2011 Vlak nacouval do budovy žižkovského nádraží. Náhoda?

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/114771-vlak-nacouval-do-budovy-zizkovskeho-nadrazi-nahoda/>)

Kuriózní nehoda se stala v sobotu na pražském žižkovském nákladovém nádraží. Vlak tam nacouval přímo do administrativní budovy a projel až do místností. V lednu tento objekt zařadil ministr kultury mezi památky, proti rozhodnutí se odvolal jak majitel, tak i investor. Ten má totiž v úmyslu v místě vybudovat rezidenční centrum a jeho projekt počítá s tím, že stavba půjde k zemi. České dráhy však poškozenou administrativní budovu opraví, informoval o tom mluvčí ČD Radek Joklík.



Zastupitelé Strany zelených se domnívají, že budova mohla být nabourána záměrně. "Indicie k tomu, že to byl úmysl, žádné nemám, ale opravdu ta souhra toho, že zrovna probíhá řízení o zapsání na kulturní památku, nahrává tomu, že by to úmysl být mohl," řekl opoziční zastupitel za Prahu 3 Ondřej Rut (SZ). V místě totiž developéři plánují rozsáhlou výstavbu, které by měla administrativní budova ustoupit. ČD ale jakýkoliv záměr odmítají. "Ten vlak byl plný vložek, takže představa, že bychom chtěli zničit budovu vlakem plným vložek, je naprosto nesmyslná," uvedl mluvčí ČD Cargo Roman Jandík. Podle Joklíka poškozenou budovu prohlédl statik. Statika objektu prý není narušena a bude možné jej opravit. Nehoda se stala v sobotu před 16:00, kdy vagon nákladního vlaku vykolejil a narazil do budovy. Celková škoda byla předběžně vyčíslena na téměř 1,7 milionu korun. Podle předběžných informací Drážní inspekce pracovníci drah s největší pravděpodobností porušili drážní předpisy. Zatím to vypadá, že selhal posunovač. Ten měl strojvůdci ukázat, že dál by už couvat neměl, s domem na konci kolejí ale asi nepočítal.

Plány radnice Prahy 3 a Českých drah už přitom s budovou nepočítají zhruba pět let. Proti lednovému vyhlášení budovy kulturní památkou podali rozklad. O žižkovském nákladovém nádraží se v posledních letech mluví mimo jiné v souvislosti s jeho přestavbou na objekty s byty a kancelářemi, proti čemuž protestují památkáři a místní občanská sdružení. "Městská část počítá, že středem vlakového nádraží by měla být prodloužená ulice Olšanská," doplnil mluvčí Prahy 3 Jan Sotona. "Tento objekt podle posudků, které máme v ruce, podle názoru magistrátu města Prahy, podle názoru Prahy 3 není architektonicky ani historicky tak hodnotný, aby měl být vyhlášen památkou," řekl Joklík. Primárně jde o skladový železobetonový komplex, který v případě zrušení žižkovského nákladového nádraží bude bránit dalšímu urbanistickému rozvoji celé této lokality, doplnil mluvčí ČD. Podle Dana Mertý ze sdružení Tady není developerovo je pro zachování stavby 99 procent odborné veřejnosti.

Nádražní budovy a infrastruktura chátrají už téměř devět let. Památkáři chtějí funkcionalistickou průmyslovou stavbu opravit a zachovat pro další generace. Plánované projekty výstavby na nádraží

chce přehodnotit i koalice, která vzešla z ložských říjnových voleb. Rozkladová komise ministerstva kultury, která o statusu kulturní památky rozhodne, zasedne na konci tohoto týdne.

08. 02. 2011 Škoda Vagonka dodá na Ukrajinu patrové soupravy za 960 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-vagonka-doda-na-ukrajinu-patrove-soupravy-za-960-milionu-kc/593127>)

Škoda Vagonka z plzeňské skupiny Škoda Transportation dodá ukrajinským drahám dvě dvoupodlažní soupravy City Elefant za téměř 40 milionů eur (více než 960 milionů korun). Škoda se tak vrací po letech na tradiční trh, kde jezdí stále stovky elektrických lokomotiv z Plzně. Šestivozové jednotky nejnovější generace budou na Ukrajinu dodány na jaře příštího roku, aby mohly vozit cestující při mistrovství Evropy ve fotbale v červnu 2012, řekl ČTK generální ředitel Škody Transportation Josef Bernard.

Soupravy budou jezdit zpočátku mezi Charkovem a Kyjevem a později na trase Charkov – Doněck. Ukrajina s významnou železniční sítí se podle Bernarda stává pro Škodovku velmi významným partnerem a je "velmi pravděpodobné, že bude mít zájem o další soupravy". Ukrajinská vícekapacitní varianta bude schopna jezdit na dvou napájecích systémech 25 kV a 3 kV a bude širokorozchodná. Má být podobná soupravám známým z českých kolejí, kde jezdí tři vozy. Šestivozové patrové soupravy budou mít dvě hnací vozidla v čelech a výrobce je vybaví zabezpečovacím zařízením a radiostanicemi pro Ukrajinu.

Díky této zakázce se Škoda vrací na další tradiční trh. Na ukrajinských železnicích jezdí stále několik set lokomotiv z Plzně a dodnes mají podle Bernarda výbornou pověst. "O širokorozchodné City Elefanty je zájem nejen na Ukrajině. Důvodem jsou velmi dobré technické parametry, vyšší kapacita, rapidní zlepšení komfortu pro cestující, ale také především zkušenosti s velmi dobrou kvalitou a provozuschopností v Litvě, Česku a nově na Slovensku," řekl Bernard. V ČR a na Slovensku jezdí jednotky poloviční se třemi vozy. Krajiní vozy budou trakční, prostřední čtyři nabídnou více míst s moderním prostorem. Rychlost vlaku bude 160 kilometrů za hodinu. Trakce a trakční podvozky dodají plzeňské firmy Škoda Electric a Škoda Transportation, kompletní výroba, montáž a oživení se odehraje v Ostravě.

08. 02. 2011 Dráhy prodají výpravčí za 400 milionů, odbory se bouří

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/odbory-se-bouri-proti-presunu-9500-zeleznicaru-rozhodne-vlada>)

Železniční odbory jsou proti plánovanému přesunu 9500 železničářů z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Před středečním jednáním vlády proto obeslali ministry s žádostí, aby návrh ministra dopravy Víta Bárty smetli ze stolu. „Šance vidíme tak padesát na padesát,“ řekl serveru E15 předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ministerský návrh počítá s přesunem zaměstnanců, jejichž činnost souvisí s provozem na dráze, ještě letos. Odbory i dráhy hovoří o 1. červenci. Převážně jde o výpravčí, v ministerské hantýrce nazývané „živá dopravní cesta“.

Převod by se měl uskutečnit formou prodeje části podniku, dráhy by za transakci inkasovaly zhruba 400 milionů korun. Peníze dostanou například za techniku nebo stejnokroje, které si výpravčí vezmou sebou do nového působiště. Mrtvou dopravní cestu, tedy koleje, převzala správa železnic od ČD už v roce 2008. Ministerstvo záměrem sleduje především vyjasnění finančních toků a také snadnější přístup konkurence na železnici. Odvolává se přitom na rozhodnutí vlády z roku 2007 o restrukturalizaci české železnice. Ministerstvo přitom do budoucna nevyklučuje opětivé sloučení SŽDC a ČD pod střechem jediného holdingu, vyčlenění živé dopravní cesty ale považuje za nezbytný mezikrok. Bárta nese ve středu materiál na vládu přesto, že se na něm neshodl dopravní tým tripartity. „Rozpor trvá na úrovni sociálních partnerů, Jihomoravského kraje a Svazu dopravy ČR. Tyto organizace na svých připomínkách trvají,“ píše ministerští úředníci vládě.

Odborům vadí především skutečnost, že dokument neřeší vztah k nemovitostem, hlavně nádražím. Ty zůstávají i nadále majetkem Českým drah, ačkoliv v nich mají výpravčí zázemí. Podle odborů vlastnictví budov dráhy znevýhodňuje oproti konkurenci, neboť do nich musejí investovat stovky milionů korun ročně. Správa železnic prý navíc nemá peníze na zajištění současných zaměstnaneckých výhod výpravčích. „Upozorňujeme vládu, že hrotí sociální konflikt,“ řekl Pejša.

08. 02. 2011 USA vloží do vysokorychlostních železnic 53 miliard dolarů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/usa-vlozi-do-vysokorychlostnich-zeleznic-53-miliard-dolaru/593558>)

Americká vláda vloží do výstavby nových vysokorychlostních železnic a zrychlení dosavadních tratí v příštích šesti letech 53 miliard dolarů (931 miliard Kč). Sděлил to v dnešním prohlášení Bílého domu viceprezident Joe Biden. V rozpočtu na příští fiskální rok do září 2012 vyčlenil prezident Barack Obama na plán vysokorychlostních železnic osm miliard a zbytek peněz bude uvolňován v dalších letech. Obama chce sice v příštích letech federální výdaje po dvou letech prudkého růstu a rekordních deficitů už omezovat, hodlá však zachovat vládní investice do oblastí, jako je infrastruktura. "Jak prezident Obama ve své zprávě o stavu Unie řekl, klíčové oblasti si nemůžeme dovolit obětovat – a jednou z nich je infrastruktura," řekl Biden a připomněl vlastní zálibu ve vlacích. Biden byl znám tím, že jako dlouholetý senátor často jezdil ze svého domova v sousedním státě Delaware vlakem do Washingtonu.

Zastánci rychlovlaků poukazují na to, že USA zaostávají na tomto poli za ostatními zeměmi a zejména Čínou, která chce do vysokorychlostních železnic investovat do roku 2015 přes 450 miliard dolarů. Kritici však označují tyto projekty pro USA za nevhodné a odsuzují je jako "marnotratné mrhání maskované údajnými přínosy pro společnost". Někteří experti poukazují mimo jiné na relativně řídké osídlení Spojených států a přílišnou rozptýlenost velkých měst. Nejvhodnější formou dopravy tak zde je letecká přeprava, která je v USA také nesrovnatelně rozvinutější než v Číně. Čínu naopak geograficky charakterizuje velká hustota lidí v řadě velkoměst na východě země, který je vzhledem k soustředění průmyslu a zaměstnanosti ideálním regionem pro rozvoj rychlých železnic.

09. 02. 2011 Potvrzeno: Dráhy koupí polské motoráky. O čtvrtinu levněji, než čekaly

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/potvrzeno-drahy-koupi-polske-motoraky-o-ctvrtinu-levneji-nejcekaly-12k-eko-doprava.aspx?c=A110209_152211_eko-doprava_vem)

Polská společnost Pesa Bydgoszcz se stala vítězem soutěže na dodávku celkem 31 motorových vozů. Informoval o tom přímo výrobce, České dráhy vítězství firmy potvrdily. Je to první velký kontrakt mezi Českými drahami a polskými výrobci vlaků. Do soutěže se hlásila ještě slovenská ŽOS Vrútky, ta ale nabídku cenově výrazně přestřelila nad 2,6 miliardy korun. Pesa šla naopak výrazně níž a dráhy nakonec nové vlaky nakoupí o čtvrtinu levněji, než byl jejich odhad při vyhlášení soutěže. Za soupravy zaplatí bez daně 1,988 miliardy korun. Jedna souprava pro 120 lidí tak vyjde zhruba na 64 milionů. Nákup bude z velké části hradit Evropská unie.

Pesa ještě musí počkat na konečnou smlouvu. "Zatím podepsaná není. Probíhají procedury před podpisem smlouvy, například kontrola Regionálními radami," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Nové jednotky budou vycházet z motorových souprav ATR 220, které jezdí například v Itálii. Pro České dráhy projdou zřejmě ještě mírnou modernizací. Všechny soupravy mají být uvedeny do provozu do 28 měsíců od podpisu, tedy do léta 2013.

Kde budou vlaky jezdit

- Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary
- Karlovy Vary – Chomutov
- Čáslav – Nymburk
- Plzeň – Domažlice
- Kojetín – Valašské Meziříčí
- Děčín – Jedlová – Dolní Poustevna – Bad Schandau (DB) – Děčín
- Liberec – Česká Lípa

09. 02. 2011 Deset tisíc železničářů změní zaměstnavatele, rozhodla vláda

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/deset-tisic-zeleznicaru-zmeni-zamestnavatele-rozhodla-vlada-pt3-eko-doprava.aspx?c=A110209_195230_eko-doprava_abr)

České dráhy čeká od července výrazné zeštíhlení, při kterém ale nikdo nepřijde o práci. Vláda rozhodla, že převede 9 500 zaměstnanců ze státního podniku pod jinou státní organizaci, Správu železniční dopravní cesty. Naplnil se tak jeden z prvních velkých železničních plánů ministra dopravy

Víta Bárty. Obří přesun zaměstnanců, proti kterému jsou hlavně odboráři, má přinést efektivnější spravování české železnice. Pod SŽDC půjdou zaměstnanci tzv. živé dopravní cesty, tedy ti, kteří se starají o provoz železnice, například výpravčí či výhybkáři. Dosud SŽDC za tyto služby drahám platila 4,9 miliardy. "Schválení vládou je pro nás potvrzením, že je potřeba dokončit proces transformace české železnice," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Stát sice v roce 2003 oddělil správu kolejí z ČD, část zaměstnanců ale nelogicky zůstala stále pod drahami. Přesun má také výrazně vyjasnit finanční toky na české železnici. SŽDC zaplatí drahám za zaměstnance zhruba 400 milionů korun, jde například o úhradu jejich pracovních oděvů či vybavení. Při přechodu by nemělo dojít k propouštění. Přesná čísla o tom, kolik lidí a kdo půjde z drah pryč, zatím obě strany ještě zpřesňují. Podle informací MF DNES neprošel materiál vládou hladce, ale ministři o něm dlouho jednali. Odboráři ještě na poslední chvíli obeslali ministry s žádostí, aby přesun zastavili. Jejich lobby byla nakonec neúspěšná, po souhlasu vlády už nikdo další plán schvalovat nemusí.

09. 02. 2011 Kolem dálnice D8 má vést nová trať (VRT Praha – Dresden)

Zdroj: denik.cz (http://www.denik.cz/z_domova/kolem-dalnice-d-ma-vest-nova-trat20110209.html)

Ministerstvo dopravy chystá v takzvané Superkonceptci i první vysokorychlostní železnici, a to z Česka do SRN. Jak by se vám líbilo nasednout v Praze do vlaku a za necelou hodinu vystoupit v německých Drážďanech? Teď to rychlík nebo autobus nezvládne rychleji než za dvě hodiny. Za pár let by to mohlo být za polovinu. Na ministerstvu dopravy totiž v rámci takzvané Superkonceptce vzniká plán na první vysokorychlostní železnici v Česku. Měla by vést z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan a dále do Berlína a vlaky by na ní jezdily rychlostí 200 až 300 kilometrů v hodině.

Kolem autostrády

Aby však soupravy takovou rychlostí mohly jet, musí se postavit zcela nová trať, která bude co nejrovnější, bude mít příznivé stoupání i klesání a nebude se nikde křížit se silnicí. Už tento měsíc by měla být hotova studie, která nastíní ideální vedení rychlotrati. „Ta trasa by měla zhruba kopírovat dálnici D8. Současná trať, která vede do Ústí nad Labem, by zůstala zachována, ovšem spíše pro vnitrostátní dopravu,“ řekl včera Deníku šéf Státního fondu dopravní infrastruktury Gustav Slamečka. Rychlostní tratě znají Češi zatím jen ze západní Evropy. Běžné jsou v Německu (vlaky ICE) nebo ve Francii (soupravy TGV). V České republice se od roku 2003 po kolejích prohání souprava Pendolino, která by dokázala jet rychlostí až 250 kilometrů v hodině. Ovšem nemá kde. Většina železničních tratí je postavena (trasována) ještě za dob Rakousko-Uherska. Vyšší rychlosti tedy brání množství zatáček i křížení se silnicemi. Až nová trať do Drážďan by to konečně mohla změnit. „Je pravda, že postavit vysokorychlostní železnici je velmi drahé, kilometr zhruba vyjde na 500 až 800 milionů. Ovšem první propočty zatím ukazují, že je to návratná investice,“ říká ředitel odboru strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna.

Miliardový kšeft

Velmi hrubým odhadem by na stavbu cca 140 kilometrů rychlostní železnice bylo zapotřebí minimálně kolem 70 až 100 miliard korun. Podle Sosny jsou ale v tomto směru velmi aktivní hlavně Sasové, se kterými intenzivně jednají úředníci ministerstva dopravy. Česko a Německo totiž o peníze na rychlostní trať požádají společně EU. Poměrnou část pak budou financovat z vlastního rozpočtu. „Musíme se proto shodnout na přesném vedení trasy, na sklonu trati i na rychlosti v jednotlivých úsecích,“ říká Sosna. Výhodou by mohl být fakt, že s vysokorychlostní železnici v okolí dálnice D8 počítají některé územní plány. Na mnoha místech je ponechán souvislý pás pozemků o šířce až šest set metrů. Relativně nejsložitější by tak bylo překročení oblasti Krušných hor – ty by vlak musel podjet tunelem. Ministerstvo dopravy ale zatím nechce odhadovat, kdy přesně by se mělo poprvé „kopnout do země“. Studie o proveditelnosti celé trati totiž není definitivně hotova a hlavně – plán na novou trať do Německa je součástí zmiňované dopravní Superkonceptce. Tou chce ministr dopravy Vít Bárta pojmenovat priority dopravy až do roku 2025. „Osobně bych to viděl spíše až k tomu roku 2025,“ odhaduje opatrně Sosna.

11. 02. 2011 Rekonstrukce železniční stanice Bojkovice včetně zabezpečovacího zařízení dokončena

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

Slavnostně ukončena dnes byla další významná stavba zrealizovaná v rámci projektu rekonstrukce vedlejších tratí. Dokončená rekonstrukce železniční stanice Bojkovice ve Zlínském kraji je důležitou

etapou postupné rekonstrukce celého traťového úseku, u kterého se předpokládá v cílovém stavu dálkové řízení železničního provozu. Investorem akce byla státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). V rámci rekonstrukce železničního spodku a svršku byla provedena přeložka nevhodně umístěného slavičínského zhlaví ve směru k výpravní budově. Tím došlo také k přesunutí železničního přejezdu ze stávající polohy do zhlaví stanice. Byla také postavena nová technologická budova pro zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá zařízení.

Cestující veřejnost se dočkala moderního oboustranného nástupiště délky 233 metrů mezi kolejí číslo 1, 1a -3 a nového vnějšího nástupiště u koleje číslo 5 (délka 70 metrů). Výška nástupiště je 550 milimetrů nad temenem kolejnice pro snazší nástup a výstup. Cestující se zhoršenou pohyblivostí mají k dispozici přístup z rekonstruované plochy před výpravní budovou na nástupiště u koleje číslo 5 přes šikmou rampu opatřenou ochranným zábradlím.

Dokončená rekonstrukce splňuje podmínky evropské interoperability. Ta je jedním z předpokladů fungování integrovaného transevropského železničního systému. Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě. „Interoperabilita sestává z řady technických a zákonných zásahů, které sladují různé národní železniční systémy dohromady a vytváří tak otevřenou a integrovanou evropskou železniční síť,“ uvedl při dnešní slavnostní příležitosti Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC.

Realizace této stavby také výrazně zvýšila zabezpečení drážního provozu. V Bojkovicích je nově instalováno staniční zabezpečovací zařízení 3. (nejvyšší) kategorie elektronického typu s ovládáním z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) s přípravou na dálkové ovládání. Železniční stanice a zastávky jsou vybaveny novým rozhlasovým zařízením pro informování cestujících včetně zařízení automatického hlášení. Ostrovní nástupiště je navíc vybaveno hlasovými majáčky pro snadnější orientaci nevidomých a slabozrakých spoluobčanů.

Stavba je financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady představují částku 243 945 000,- Kč bez DPH (292 734 000,- Kč s DPH). Projekt „Rekonstrukce železniční stanice Bojkovice včetně rekonstrukce zabezpečovacího zařízení“ je spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek z Fondu soudržnosti může být až 85 % způsobilých výdajů stavby, tedy 188 809 650,- Kč.

Základní informace

- Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Zahájení stavby: 15. 12. 2009
- Ukončení stavby: 15. 2. 2011
- Financování: Státní fond dopravní infrastruktury
- Spolufinancování EU: Operační program Doprava – Fond soudržnosti
- Zhotovitel: Sdružení SBT + SIGNALBAU – žst. Bojkovice“ složené z firem Subterra a.s. a Signalbau a.s.

Vybrané technické údaje

- železniční svršek: 1 517 m
- výhybky: 5 ks
- přejezdová konstrukce + přechod: 15 m
- nástupištní hrany: 453 m
- rekonstrukce propustků: 1 ks
- technologická budova: 212 m²
- kabelovod: 123 m
- nástupiště: 233 m
- výhybky vybavené EOVS: 8 ks
- předtápěcí stojany (3 kV DC): 2 ks
- osvětlovací stožáry: 28 ks
- osvětlovací stožár parkový: 19 ks
- kabely nízkého napětí: 4 500 m

- trafostanice 22 kV:	1 ks
- traťový kabel (přeložky):	1 097 m
- místní kabelizace:	3 290 m
- rozhlas pro cestující:	1 stanice
- sdělovací zařízení:	1 ks
- dispečerská řídicí technika:	1 ks
- zabezpečovací zařízení 3. kategorie:	1 ks
- přejezdové zabezpečovací zařízení:	3 ks

11. 02. 2011 Obchodníci se šterkem usilují o obnovení železnice z Broumovského výběžku do Polska (Otovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/obchodnici-se-sterkem-usiluji-o-obnoveni-zeleznice-z-broumovskeho-vybezku-do-polska-ga2-/hradec-zpravy.asp?c=A110211_1530712_hradec-zpravy_meb)

Představitelé hradeckého kraje rozpoutali debatu o obnovení železniční dopravy v Broumovském výběžku z Otovic do Polska. Nyní chybí 1,6 kilometru trati. Největší zájem má na obnově trati společnost, která vlastní na polské straně lom. Vozila by tudy vlaky šterk. Motorové osobní vlaky přestaly jezdit z Broumova do Otovic v roce 2005. Teď však sílí tlak, aby se znovu položilo 1,6 kilometru chybějící tratě k hranici, která zanikla v roce 1953.

Nejde o turisty nebo blaho obyvatel broumovského výběžku. Největší zájem o obnovu má polská společnost Strateg Capital, jež pár kilometrů od hranice provozuje melafyrový lom. A protože šterku tam jsou miliony tun, naši severní sousedé lobbují za jeho přepravu po železnici. Vše došlo tak daleko, že ve středu se v hradeckém krajském sídle uskuteční porada o posouzení studie proveditelnosti obnovy železničního spojení do Tlumaczowa, kde mají svůj lom "melafyrobaroni". Přizvat na poradu zástupce obcí, jichž by se přeprava kamene měla bezprostředně týkat, však nikdo nepovažoval za vhodné. "Veškeré informace máme jen z doslechu. Opravdu se zlobím, že nás na jednání nikdo nepozval," říká starostka Hynčic Věra Hermonová. "O snaze obnovit trať samozřejmě vím, ale náš názor asi nikoho nezajímá. Ani já o schůzce nevím," dodává starosta Otovic Petr Novák. Poměrně cílý stavební ruch za hranicí svědčí o tom, že Poláci si věří. Už předloni vykáceli náletové dřeviny v uvažované trase, postavili poměrně velkorosý most přes říčku Scinawku i nadjezd přes silnici. Roční těžba melafyru má dosáhnout dvou milionů tun a po dráze by se denně mohlo přepravit kolem osmi tisíc tun šterku. Jen pro ilustraci: moderní vagon má kapacitu kolem 90 tun, a tak by Otovicemi, Broumovem, Olivětinem, Hynčicemi nebo Meziměstím mohlo denně projet kolem 90 naložených vozů.

Kraj: ať trať zaplatí soukromé firmy

"To je šílené. Hynčice jsou doslova nalepené na kolejích a nákladní doprava by mohla znamenat třeba i praskání domů. Je smůla, že tady ty koleje vůbec máme," míní Hermonová, které se polský nápad na obnovu tratě vůbec nezamlouvá. "Na celém projektu mě štve to, že v podstatě jediné informace mám od novinářů. Zajímalo by mě třeba, kolik vlaků denně by vesnicí projelo," říká Novák. Obnova dráhy má však příznivce i na české straně. O její užitečnosti je přesvědčen třeba předseda představenstva Sdružení železničních společností Jiří Mužík: "Na polské i české straně chybí kolem dvou kilometrů kolejí, to si přece jasně říká o propojení." Náměstek hradeckého hejtmána Helmut Dohnálek je raději opatrný: "Zatím nevíme, zda by na trať zbyly finance." Kromě představitelů obcí trati nefandí ani krajský radní zodpovědný za dopravu Josef Ješina: "Ta dráha měla fungovat už 50 let. Dnes jsem ale skeptický, protože na to nejsou peníze." Ješina je navíc přesvědčen, že o obnovu trati jde především polských podnikatelům: "Jestli tu dráhu tolik chtějí, ať si ji zaplatí. Kraj ji totiž financovat nemůže a navíc ji ani nepotřebuje."

11. 02. 2011 Se změnou jízdního řádu zanikne vlak do Vratislavi (1. změna jízdního řádu, 6. března 2011)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115206-se-zmenou-jizdniho-radu-zanikne-vlak-do-vratislavi/>)

První ze dvou změn železničního jízdního řádu, které letos proběhnou, nebude zásadní. Úpravy se celkem týkají 61 tratí, často ale jde o drobnosti – například změny názvu zastávek nebo změna

hlavičky spoje upozorňující na nasazení novějšího vozidla. Některé změny však mají větší význam – například po dvou letech přestane jezdit přímý vlak z Čech do polské Vratislavi. Souhrn změn stejně jako jednotlivé upravené tabulky jsou k nalezení na webu Českých drah nebo Správy železniční dopravní cesty. Po elektrizaci příhraniční trati z Letohradu do Lichkova začaly v roce 2009 jezdit dva páry přímých rychlíků z Prahy do Vratislavi. Loni už jezdil jenom jeden pár rychlíků, který navíc už nezačínal v Praze, nýbrž až v Pardubicích. S březnovou změnou končí v Lichkově na české straně hranic. Jde tak o další oběť průběžného rušení vlaků v Polsku. Čtyři páry osobních, resp. spěšných vlaků z Ústí nad Orlicí do Kladska však budou jezdit i po změně grafikonu.

K velkému omezení železniční dopravy přistoupilo na počátku letošního roku také Řecko, které se dokonce zcela uzavřelo vlakům ze zahraničí. Se změnou jízdního řádu proto definitivně zanikají tradiční přímé ubytovací vozy z Prahy do Soluně, které každoročně jezdily v letní turistické sezoně a počítalo se s nimi i letos.

Změna jízdního řádu reflektuje také fakt, že Středočeský kraj se na podzim rozhodl, že nezastaví provoz na lokálce z Bakova nad Jizerou do Dolního Bousova, kde původně vlaky jezdit neměly. Železniční správa nestihla toto rozhodnutí zapracovat do konečné podoby jízdního řádu, a tak se spoje vracejí na papír až nyní. Výraznějších omezení se cestující tentokrát bát nemusí. Zrušených spojů je poskrovnu, přesto jich několik zanikne. Například Jihočeský kraj odřekl odpolední spoj z Volar do Nového Údolí, který jezdí ve školním roce v době po skončení vyučování.

11. 02. 2011 Strojvedoucí čekají náročnější zkoušky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115224-strojvedouci-cekaji-narocnejsi-zkousky/>)

Strojvedoucí budou mít více práce se získáváním licence na své povolání. Zpřísnění podmínek pro jejich práci přinese novela zákona o drahách, kterou ve třetím čtení schválila Poslanecká sněmovna. Pokud novelu schválí Senát a podepíše prezident, budou muset železniční dopravci vydávat strojvedoucím osvědčení přesně stanovující, na kterých traťových úsecích a typech lokomotiv mohou jezdit. Před získáním nového osvědčení však budou muset strojvedoucí vždy absolvovat lékařské a dopravněpsychologické vyšetření. V mezinárodní dopravě si budou muset strojvedoucí vyměnit průkazy do konce roku 2015, ve vnitrostátní už v roce 2012.

Ne všichni strojvedoucí jsou s novelou zákona spokojeni. Nejvíce se obávají jazykových zkoušek. Znalost cizího jazyka bude nově povinná u "fírů", kteří zajíždějí do pohraniční stanice. Právě zajíždění českých lokomotiv a strojvedoucích do zahraničí je ale jedním z důvodů, proč se zákon mění. Podle ministerstva dopravy budou moci čeští dopravci vydávat po řádném přezkoušení osvědčení i pro cizinu. Zákon změní také pravidla pro schvalování nově vyrobených kolejových vozidel. Jiné budou požadavky například na komunikační zařízení. Mírnou liberalizaci trhu může novela přinést v mezinárodní osobní dopravě. Pokud dnes chce dopravce jezdit přes hranice, musí mít v cílovém státě pobočku nebo alespoň organizační složku zapsanou v obchodním rejstříku. Nově to nebude nutné.

12. 02. 2011 Vsetínské nádraží čeká po desítkách let oprava, začne na podzim

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/vsetinske-nadrazi-ceka-po-desitkach-let-oprava-zacne-na-podzim-pbf/zlin-zpravy.asp?c=A110210_1530116_zlin-zpravy_stk)

Vsetínské vlakové nádraží, kterým ročně projde přes milion cestujících, se konečně dočká opravy a modernizace. Na vlaky počkají lidé od léta 2012 v nové a prostorné hale opravené budovy, a nastupovat do nich budou z krytého nástupiště. Po opravě nádraží volají lidé ve Vsetíně už desítky let, neboť je absolutně nevyhovující. "Budova je zastaralá, lidé mají k dispozici jen malou čekárnu," postěžovala si například si Markéta Vlachová, pětadesátiletá seniorka ze Vsetína. Stejný názor má i Jitka Mohylová, přednostka stanice Valašské Meziříčí, pod kterou vsetínské nádraží spadá. "Určitě jsou úpravy potřebné, naši zákazníci si zaslouží lepší podmínky. Celá stanice je prostě nevyhovující," poznamenala Mohylová.



Existuje několik verzí, jak by mohlo nádraží do budoucna vypadat. Teď se ale konečně jedná o pohnula. Budova bude mít nový plášť, pro cestující vznikne prostorná vstupní hala, dojde k přesunu pokladen. Nový bude i výstup na nástupiště a krytý perón, změní se také střecha budovy. Samotné stavební práce začnou letos na podzim, výstavbu ukončí zřejmě v polovině roku 2012. "Předpokládáme, že se úpravy budou dít za provozu nádraží," popsal bývalý místostarosta Vsetína a současný člen zastupitelstva města Jaromír Kudlík, který se modernizací nádraží zabývá. Vsetín byl

dlouhou dobu na okraji zájmu Českých drah. První příslib, že k opravám nádraží dojde, padl v květnu 2010. To, že se konečně jednání pohnula, připisuje Kudlík hlavně tomu, že si České dráhy uvědomily, že právě vsetínským nádražím projde za rok kolem 1,12 milionu cestujících.

Město zvažuje nákup pozemků u nádraží pro parkoviště

Vlakové nádraží se totiž nachází těsně u autobusového, navíc je v centru města. "Myslím si, že nové sčítání sehrálo svou roli. Nikdo by neřekl, že tu projde tolik lidí. Z tohoto pohledu jsme na třicátém místě v republice," uvedl Kudlík. O opravách budovy vlakového nádraží se místní radnice dohaduje s Českými drahami, které objekt vlastní, několik let. "České dráhy mají zájem na tom, aby nádraží ve Vsetíně získalo novou podobu. Chceme dosáhnout toho, aby komfort pro cestujícího odpovídal době, ve které žijeme," uvedl při své nedávné návštěvě Vsetína Milan Macenauer, náměstek generálního ředitele pro správu majetku Českých drah. Právě ty celou opravu zaplatí, nyní dokončují projektovou dokumentaci. Město řeší také možný výkup pozemků od Českých drah, které by město potřebovalo na stavbu parkovišť u autobusového nádraží. "Výkup pozemků souvisí s dlouho plánovaným záměrem radnice na protažení ulice Nádražní směrem na Ohradu a postavením nového mostu přes Bečvu a kruhového objezdu u Hypernovy," vysvětlil Jiří Žůrek z tiskového oddělení vsetínské radnice. Jasně stanovisko ale zatím nepadlo. Oprava vsetínské nádražní budovy bude znamenat příležitost pro místní podnikatele. České dráhy budou chtít část prostor komerčně využít a pronajmout je.

13. 02. 2011 V Bílině najel vlak na nastraženou překážku, nikdo nebyl zraněn

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115332-v-biline-najel-vlak-na-nastrazenou-prekazku-nikdo-nebyl-zranen/>)

V Bílině na Teplicku měl dnes večer nehodu osobní vlak do Děčína. Najel na pražce a pneumatiky, které někdo zřejmě nastražil na kolejích. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. První zprávy hovořily o tom, že vykolejila lokomotiva, zatímco zbylé tři vagony zůstaly na kolejích. Podle policie a mluvčí Českých drah to ale byla prvotní a zmatečná informace. Policie nyní řeší, kde se překážka na kolejích vzala. "Podle prvních informací to celé bylo zabalené do nějaké textilie a zřejmě nastražené úmyslně," uvedla policejní mluvčí Veronika Hyšplerová. Nehoda se stala u vjezdového návěstidla, tedy ještě na nádraží, a tak ostatní vlaky místo objížděly po ostatních kolejích. Večer byla trať opět zprovozněna. Hyšplerová upřesnila, že betonový pražec byl položený i na koleji v opačném směru. Případ šetří kriminální policie.

14. 02. 2011 České dráhy zavírají nádraží, chtějí přispět na jejich provoz

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/ceske-drahy-zaviraji-nadrazi-chteji-prispet-na-jejich-provoz-p5q-usti-zpravy.asp?c=A110214_1532185_usti-zpravy_oks)

České dráhy na severu Čech kvůli šetření zavírají nádražní budovy. Na vlak tak musí lidé čekat venku. Ať je vedro, déšť či mráz, kromě nemožnosti schovat se do tepla či stínu si nekoupí ani jízdenku, nezjistí zpoždění či nedojdou na toaletu. České dráhy chtějí donutit kraj a jiné dopravce, aby přispívali na provoz. "Na seznam zavřených nádraží nyní přibyla nádražní budova ve Varnsdorfu, před níž přitom od konce roku staví moderní vlaky německého dopravce Vogtlandbahn. "Tak to tu ještě nebylo! Sedmnáctitisícové město, a nemá nádraží. To se nestalo za Rakouska-Uherska, fašistického Reichu ani komunismu," píše na městském webu plném rozzlobených reakcí například Pavlík Staněk.

Vedení města nad tím bezmocně krčí rameny. "Já se lidem nedivím, že se zlobí, ani nám se zavření nádraží nelíbí. Je to ale těžké, dnes tu jezdí jen pár vlaků a nevíme, jak přinutit dráhy, aby nádraží opravily a něco s ním udělaly," říká místostarosta Josef Poláček. Důvodem uzavření nádražní budovy je podle ČD to, že se nový dopravce Vogtlandbahn ani objednatel veřejné dopravy, tedy Ústecký kraj, nechtějí podílet na placení elektřiny, vody a dalších nákladů spojených s provozem budovy. Podle zákona musí dráhy jako vlastníci nemovitostí nádraží zpřístupnit všem dopravcům. "Ale zákon nestanovuje povinnost ČD poskytovat tyto prostory zdarma, respektive na vlastní náklady," upozorňuje mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Zájemci o nádražní budovy nejsou

ČD se proto snaží, aby se změnil zákon a zajistil, že se o správu, údržbu, úklid stanic a další služby pro cestující podělí i dopravci. "Rozhodnuto musí být do očekávaného masivního nástupu konkurence v osobní železniční dopravě. Do té doby musí být nalezen způsob, jak spravedlivě rozúčtovat náklady

na správu železničních stanic a zastávek mezi dopravce. Zatím vše hradí České dráhy. V rámci soutěže na trhu však nemůžeme být diskriminováni," říká Pistoriusová.

Přestože prý ČD nepřipravují harmonogram zavírání dalších nádražních stanic, pokud se situace nezmění, další stanice zcela jistě přibudou. Dráhy mezitím uzavřená nádraží nabízejí k pronájmu, zájemci si je mohou i koupit. Jenže ti se nehrnou. Chátrající budovy totiž vyžadují většinou velké investice. "My o té nabídce ani neuvažovali. To nádraží je staré a obrovské. Dráhy tam měly třicet bytů, byla zde celnice. Co s tím vším?" ptá se Poláček. Město se tak nyní snaží s dráhami vyjednat, aby se cestující dostali aspoň na peron. Po zavření budovy zde totiž zůstala jediná branka v temném koutě u kontejnerů s odpadky. "Jednáme, tu cestu na peron buď uděláme my, anebo dráhy," ujišťuje Poláček.

V Poustevně chtějí nádraží koupit

V nedaleké Dolní Poustevně naopak radnice o pronájem nádraží, které patří Správě dopravních a železničních cest (SŽDC), musela bojovat. Jak totiž vedení města zjistilo, pronajmout si ho chtěli podnikatelé, kteří sem hodlali nastěhovat nepřizpůsobivé lidi. "Nemáme zájem, aby tu někdo dělal tábor, kam bude odkládat lidi a dál se o ně nebude starat," řekl starosta Miroslav Jemelka. Nádraží nakonec město získalo. V obrovském objektu sice funguje jen restaurace, protože ale v Dolní Poustevně vlaky končí a začínají, poskytla radnice v budově drahám i byt pro strojvedoucí. Díky tomu je výše pronájmu jen symbolická a městskou pokladnu příliš nezatěžuje.

Zavírání nádraží

Během posledních dvou let ČD zavřely nádražní budovy v Jirkově, Libochovicích, Hrobu, Řetenicích, Mikulášovicích, Dolní Poustevně, Ústí n. L. sever a nově ve Varnsdorfu. Veřejnou dopravu na severu Čech objednáva u ČD Ústecký kraj, letos za ni zaplatí více než 482 milionů korun. Podle smlouvy s krajem však dopravce nemusí uzavírání nádraží s vedením kraje konzultovat.

15. 02. 2011 ČD Cargo přepravilo loni více zboží, čeká ale ztrátu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-cargo-prepravilo-loni-vice-zbozi-ceka-ale-ztratu/596327>)

Nákladní dopravce ČD Cargo přepravil loni 76,7 milionu tun zboží, což je o 12 procent více než v roce 2009. Informuje o tom dnešní deník E15. Objemu přepravy firmy pomohlo zvýšení objemu přepravy automobilů a jejich dílů. Naopak úbytek objemu přepravy firma zaznamenala u hnědého uhlí, píše E15. "O oživení po krizi se dá mluvit hlavně ve třetím čtvrtletí, pozitivní trend pokračuje i letos. Pro nás jsou ale důležité tržby, které kvůli tvrdému konkurenčnímu prostředí nekopírovaly růst množství nákladu," řekl E15 mluvčí ČD Cargo Roman Jandík. Podle předběžných výsledků skončí firma za loňský rok ve ztrátě 420 milionů korun, což je podle ministra dopravy Víta Bárty nepřipustné. Pro letošek proto podnikatelský plán hovoří v souladu se záměry ministerstva o takzvané černé nule, zisk by měl být zhruba dva miliony korun. Provozní zisk před odpisy se má letos téměř zdvojnásobit na 1,5 miliardy korun. V případě nesplnění úkolů hrozí ministr Bárta vedení firmy "personálními následky," píše E15.

Větší objemy zboží přepravené na českých kolejích hlásí za loňský rok také skupina AWT z portfolia podnikatele Zdeňka Bakaly. Firma přepravila 10,9 milionu tun, rok předtím to bylo 9,5 milionu tun. "Nejvíce jsme vozili uhlí, ropu a štěrky, meziročně pak výrazně vzrostla doprava železných výrobků pro strojírenství," řekl E15 mluvčí společnosti Petr Jonák. Výsledkům pomohlo také začlenění firmy Viamont Cargo do skupiny AWT. Ta podle E15 patří mezi největší soukromé železniční dopravce v Evropě. Více zboží podle deníku vozili i menší dopravci, nárůst celého trhu zaznamenaly rovněž statistiky ministerstva dopravy. Podle nich čeští železniční dopravci odvezli za tři loňská čtvrtletí meziročně o deset procent nákladu více, píše dnešní E15.

15. 02. 2011 Číňané chtějí obejít Panamský průplav, zboží k Atlantiku převezou po kolejích

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/cinane-chteji-obejit-panamsky-pruplav-zbozi-k-atlantiku-prevezou-po-kolejich-18h-zahranicni.asp?c=A110215_101205_zahranicni_aha)

Čína s Kolumbií plánují vybudovat suchou alternativu Panamského průplavu, který spojuje Tichý a Atlantský oceán. V Bogotě na čínské návrhy slyší, jihoamerická země frustrovaná nezájmem Spojených států by do miliardového projektu nemusela investovat ani dolar. Čína znovu předvedla světu, že je skutečným globálním hráčem. A čím dál agresivnějším. Ten nápad pekingských strategiů

navíc vůbec není k zahoezení. Idea je to typicky "čínská" – říši středu by její uskutečnění přineslo značné výhody a nastartovalo její další expanzi do Latinské Ameriky. Zkrátka by nepřišla ani sama Kolumbie, jež by přitom do stavby nemusela investovat ani dolar.

Čínští emisaři nyní o železnici jednájí v Bogotě s nejvyššími místy země a setkávají se s velice pozitivním přijetím. "Je to zcela reálný návrh, navíc velmi perspektivní," prohlásil podle britského listu Financial Times kolumbijský prezident Juan Manuel Santos. Podle něho mají Číňané všechno do detailu spočítané – o tom ostatně pochybuje málokdo. Kolumbie je sice věrným spojencem USA v regionu, nyní je však frustrována tím, že americký Senát dosud neratifikoval dohodu o vzájemném volném obchodu, podepsanou před čtyřmi roky. Odtud možná sázka na čínského koně.

Geniální strategie

Zda a kdy se začne s výstavbou, to zatím není jasné. "Kulišácká" železnice je každopádně zatím posledním příkladem stále agresivnějšího pronikání Číny do zemí třetího světa. Je zřejmé, že čínské banky jsou připravené rozpůjčovat tam více peněz než sama Světová banka. Vidina strategických zisků, jež se zhodnotí v příštích globálních tahanicích, za to Pekingu zjevně stojí. Trať dlouhá 220 kilometrů by měla vést z pobřeží Pacifiku do zbrusu nového města poblíž dnešní Cartageny na březích Atlantského oceánu. Zde by byl jakýsi centrální uzel, kde by se shromažďovalo dovezené čínské zboží a rozváželo odtud po celé Latinské Americe. Kolumbijské nerostné bohatství by odtud zároveň proudilo do Číny po moři. Svým způsobem geniální: Kolumbie, jakožto největší obchodní partner Číny v regionu a pátý největší vývozcem uhlí na světě, by se stala klíčovým "čínským přístavem" nejen pro Latinskou Ameriku. Financial Times včera citoval nejmenované čínské a kolumbijské úředníky, podle nichž je ve hře ještě druhá varianta železnice, a to z pacifického přístavu Buenaventura do Cartageny – v tom případě by trať měřila téměř 800 kilometrů.

Strach v Panamě

Není divu, že na to slyší i politici v Bogotě. Celý projekt v hodnotě necelých osm miliard amerických dolarů by financovala Čínská rozvojová banka. A Kolumbie na něm prakticky nemůže prodělat. "Nechci vytvářet přehnaná očekávání, ale ten projekt dává smysl," uvedl prezident Santos. "Vždyť Asie je novým motorem světové ekonomiky," dodal. Kde by se naopak měli strachovat, to je Panama. Tamním zatím nepostradatelným kanálem proudí ročně dobře pět procent světového obchodu. To představuje na čtrnáct tisíc lodí vrchovatě naložených nákladem. Dá se předpokládat, že železnice by značnou část dopravců zlákala. Zvláště když Čína tvrdí, že bude o polovinu levnější. Kolumbie už dlouho sní o výstavbě alternativy k Panamskému průplavu. Teď ve spolupráci s Čínou se sen lehce může změnit v realitu.

Průplav vs. železnice

Tento námořní průplav mezi Atlantským oceánem a Pacifikem, jenž se v současnosti rozšiřuje, aby umožnil proplouvání i lodím s vyšší tonáží, může už brzy dostat těžkého konkurenta – čínsko-kolumbijskou železnici. Nyní je široký 150 až 305 metrů a dlouhý 81,6 kilometru. V letech 1880 až 1889 ho budovali Francouzi, v letech 1901 až 1914 ho dokončili Američané.

"Čínská" železnice: Zvažují se dvě varianty na území Kolumbie, kratší by měla měřit 220 kilometrů, ta delší pak 791 kilometrů. Konkrétní podmínky se nyní dojednávají, zatím není jisté, že nová trasa vznikne.

16. 02. 2011 Porucha troleje zastavila vlaky mezi Úvaly a Prahou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115572-porucha-troleje-zastavila-vlak-y-mezi-uvaly-a-prahou/>)

Závada na trakčním vedení dnes časně ráno zastavila provoz vlaků na železniční trati Praha – Kolín v úseku mezi Úvaly a Běchovicemi. Dopravu se sice podařilo obnovit po jedné koleji, vzhledem k hustotě ranního provozu to ale nebylo dostačující. Rychlíky byly ráno odklány přes Lysou nad Labem, informoval o tom mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Některé spoje byly zrušeny úplně. Od 8:20 se vlaky vracejí do svých jízdních řádů, doplnil Halla.

Porucha na trojkolejně trati byla hlášena ve 3:40, provoz po jedné koleji byl obnoven krátce po páté hodině a závada byla definitivně odstraněna v 8:20. Omezení se dotklo desítek vlaků na příjezdu do Prahy i v opačném směru. Rychlíky nabíraly zpoždění zhruba 25 minut, regionální spoje 30 až 40 minut. Pendolino z Bohumína dorazilo do Prahy dokonce s hodinovým zpožděním. "Nejdříve se nejezdilo vůbec, pak se začalo jezdit po jedné koleji, ale při hustotě provozu a počtu vlaků se to samozřejmě takhle negativně odrazilo," uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Některé spoje podle ní musely být kvůli časové prodlevě zrušeny úplně, protože vlaky by se na trať "nevešly".

16. 02. 2011 Škoda získala další zakázku od drah. Na vlaky, které jsou jen na papíře

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-ziskala-dalsi-zakazku-od-drah-na-vlaky-ktere-jsou-jen-na-papire-1g0/eko-doprava.aspx?c=A110216_113610_eko-doprava_vem)

Škoda Transportation získala další velkou zakázku od Českých drah. Zvítězila ve dvou otevřených soutěžích, do kterých se přihlásila jako jediná. Škoda dodá drahám celkem devatenáct elektrických jednopodlažních souprav hlavně pro Ústecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Jihočeský kraj. Dráhy zaplatí za jednotky dohromady přes 2,5 miliardy korun. Souprava bude podobná dvoupatrovému CityElefantu.

Nový typ vlaku však dosud nikde nejedí ani není vyrobený. Plzeňská Škoda Transportation ho stále vyvíjí. První vlak by firma měla drahám předat koncem příštího roku, všechny soupravy by pak měly být v provozu na konci roku 2014. "Stihneme to," ujistuje šéf Škody Transportation Josef Bernard. Zpoždění by firmu mohlo hodně mrzet: dráhy chtějí vlaky nakoupit z evropských peněz (Brusel zaplatí až 40 procent ceny) a riziko nedodání plně přenést na Škodu. Smlouvu se Škodou podepíše během měsíce, kontrakt musí ještě schválit úřady regionálních rad.

Do soutěže na výrobu vlaků se kvůli přísným podmínkám nemohla přihlásit řada firem. Dráhy požadovaly například nezvyklou šířku dveří 1,5 metru, ačkoliv například u CityElefantů jsou dveře o 20 centimetrů užší. Většina zahraničních souprav má standardně šířku 1,3 metru. Někteří výrobci se pozastavili i nad požadavkem rozpojitelnosti souprav. Dráhy si ale za svým zadáním stojí. Škoda Transportation získává od Českých drah většinu zakázek. I když dráhy tvrdí, že to byla loni jen třetina, v součtu za rok 2009 a 2010 je to přes 60 procent všech vysoutěžených zakázek. Škoda Transportation na nich umí patřičně vydělat: má ziskovost přes dvacet procent. Po zakázce se chce firma přihlásit do soutěží i jinde, především na východ od našich hranic.

16. 02. 2011 Do regionů zamíří nové nízkopodlažní pantografy, České dráhy je již objednaly

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9652/>)

České dráhy uzavřely se společností Škoda Vagonka na základě otevřeného zadávacího řízení dva kontrakty na dodávku nových jednopodlažních pantografů. Půjde o patnáct třívozových a čtyři dvouvozové jednotky. Nové vlaky budou jezdit v Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém, Olomouckém a Jihočeském kraji.



Moderní elektrické soupravy budou řešené jako nízkopodlažní a bezbariérové. Snadný nástup všem cestujícím umožní jednak snížený nástupní prostor (ve výši moderních nástupišť) a dveře ovládané tlačítky, které budou za jízdy bezpečnostně blokovány. Výhodou nízkopodlažního řešení a širokých dveří je také zkrácení doby nástupu a výstupu cestujících. V bezbariérovém řešení bude také WC s uzavřeným systémem. Moderní interiér prosvětlený velkými okny bude klimatizovaný. Cestující budou mít k dispozici sedačky potažené textilním potahem. O průběhu cesty dostanou cestující informace prostřednictvím audiovizuálního informačního systému. Soupravy budou vybaveny také univerzálním prostorem pro umístění kočárků, jízdnicích kol a objemných zavazadel.

Místa plánovaného provozu nových souprav

Ústecký kraj – 7 jednotek, třívozové, napájení 3 kV ss:

- Litvínov – Ústí nad Labem;
- Kadaň – Most – Ústí nad Labem – Děčín;

Pardubický a Královéhradecký kraj – 5 jednotek, třívozové, napájení 3 kV ss;

- Pardubice – Hradec králové – Jaroměř;

Olomoucký kraj – 3 jednotky, třívozové, napájení 3 kV ss a 25 kV 50 Hz;

- Šumperk – Zábřeh na Moravě;
- Olomouc – Prostějov – Nezamyslice;

Jihočeský kraj – 4 jednotky, dvouvozové, napájení 3 kV ss a 25 kV 50 Hz;

- Strakonice – České Budějovice – České Velenice.

Základní technické parametry

	dvouvozová jednotka	třívozová jednotka
Max. rychlost	160 km/h	160 km/h
Výkon	1 360 kW	2 040 kW
Délka jednotky	52 900 mm	79 400 mm
Kapacita	147 míst k sezení	241 míst k sezení
	2. třída: 138 míst	2. třída: 232 míst
	1. třída: 9 míst	1. třída: 9 míst
Napájení	3 kV ss (12x 3vozová)	3 kV ss a 25 kV 50 Hz (3x 3vozová a 4x 2vozová)

Hodnota uzavřených kontraktů je nižší než předpokládaná cena při vyhlášení soutěže. Výše kontraktu na dodávku 15 kusů třívozových jednotek je 2 063 mil. Kč. Hodnota kontraktu na dodávku dvouvozových jednotek je 448 mil. Kč. Nákup všech souprav je spolufinancován Regionálními operačními programy EU ve výši až 40 %. První souprava by měla být dodána v druhé polovině roku 2012, všechny soupravy mají být dodány do jara 2014.

České dráhy v uplynulém roce uzavřely několik kontraktů na nákup nových regionálních vlaků. Jde o dodávku celkem 33 motorových vozů RegoShuttle RS1 od společnosti Stadler Pankow v hodnotě cca 1,8 miliardy Kč, dodávku 8 dvoupodlažních jednotek od Škoda Vagonka v hodnotě cca 1,75 miliardy Kč a připravuje se podpis kontraktu s polskou společností PESA na dodávku 31 dvoudílných motorových jednotek v hodnotě cca 2 miliardy Kč. Podíl společností holdingu Škoda na kontraktech souvisejících s nákupem nových a modernizací současných vozidel uzavřených v roce 2010 byl přibližně jen třetinový.

16. 02. 2011 V Karlových Varech začala příprava stavby nové budovy Horního nádraží

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-k-varech-zacala-priprava-stavby-nove-budovy-horniho-nadrazi/597187>)

V Karlových Varech začala po několika letech odkladů příprava na výstavbu nové odbavovací budovy Horního nádraží, kterou by měly České dráhy jako investor dokončit do roku 2012 za zhruba 46,5 milionu korun. Nyní vrcholí územní řízení, které předchází územnímu rozhodnutí a vydání stavebního povolení. Mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová ČTK řekla, že další etapou pak bude demolice staré budovy. Nádraží měla původně opravit podle záměru z roku 2004 italská firma Grandi Stazioni. Od projektu ale v loňském roce odstoupila, když se ukázalo, že stav karlovarského nádraží je tak špatný, že jeho oprava v podstatě už není možná. ČD se projektu ujaly a vloni na podzim ukázaly novou podobu nádraží. Záměr má za sebou i posouzení Krajským úřadem Karlovarského kraje kvůli vlivu stavby na životní prostředí, jímž prošel bez připomínek. Než k bourání budovy dojde, musí se z budovy odstěhovat někteří zaměstnanci stanice i Krajského centra osobní dopavy ČD. Podle ředitele centra Vladimíra Omelky se takřikajíc rozptýlí do volných drážních prostor v regionu. Někteří zamíří na Dolní nádraží v Karlových Varech, další například do administrativní budovy na nádraží v Chebu. Podle Omelky zůstanou na Horním nádraží pouze lidé nezbytně nutní pro zajištění provozu stanice.

Navržená dvoupodlažní budova připomíná tvarem ledvinu, uvnitř vznikne podle projektu prosklená dvorana, osvětlená skleněným stropem. V horním patře, odkud bude vstup na nástupiště, bude ČD centrum. Budova nabídne rovněž prostory pro komerční služby a případně infocentrum. České dráhy opraví i sousední budovy, kde je zabezpečovací zařízení Správy železniční dopravní cesty. To bude během stavby v náhradních prostorách. Součástí projektu jsou i další investice v okolí nádraží, které ČD nebudou financovat. Jde o lávku přes kolejiště k sídlišti Růžový vrch a úpravy před nádražím. Obě tyto akce mělo podle slibu bývalého vedení radnice realizovat město, náklady jsou odhadovány na několik milionů korun. Podle Pistoriusové se o podílu města nyní vedou jednání s jeho novým vedením. Nepočítá se prozatím s rekonstrukcí kolejiště a nástupišť.

16. 02. 2011 Sebnitzská trať je prý ostuda Saska (Sebnitz – Dolní Poustevna)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115660-sebnitzska-trat-je-pry-ostuda-saska/>)

Že na německém území zřejmě nebude obnovena železniční trať ze Sebnitz k sasko-českým hranicím u Dolní Poustevny, je podle místních médií ostuda Saska. O osudu zhruba 600 metrů, na kterých je

třeba znovu položit koleje, má rozhodnout saský dopravní koordinátor VVO v březnu, už však dal najevo, že o trať zřejmě nebude mít zájem – přesto, že česká Správa železniční dopravní cesty svůj úsek z poustevenského nádraží na hraniční čáru už za 34 milionů korun zrenovovala.

O obnovení přeshraniční trati, která – podobně jako mnoho dalších – zanikla po válce, stojí především Ústecký kraj. Propojení by výrazně zrychlilo cestování vlakem ze Šluknovského výběžku do Děčína. Vlak by mohl přes Bad Schandau dojet z Dolní Poustevny do Děčína zhruba za hodinu. Tím by mohla veřejná doprava vytvořit alternativu automobilové dopravě. V současnosti trvá cesta vlakem s přestupem v Krásné Lípě dvě a půl hodiny, a tak se cesta autem časově vyplatí, i když je nutné objíždět dlouhodobě uzavřené Hřensko.

Na dostavbě kolejí přes hranice se domluvily oba státy v roce 2006 a vydaly společné memorandum. Česko svoji úlohu splnilo, na dokončení německého úseku se už dlouho čeká. "Je to dost hanebný stav. Sasko si dělá před českými sousedy pěknou ostudu, že není schopné položit 600 metrů kolejí," řekl televizi MDR starosta Sebnitz Mike Ruckh. Podle autora reportáže nazvané 595 metrů byrokracie se Češi spolehli na německou spolehlivost, jenže narazili – železniční správa tak možná zbytečně utratila desítky milionů.

Němečtí železničáři se stavbou váhají proto, že Sasko zahájilo vlnu škrťů v regionální železniční dopravě. VVO by chtěl zastavit osobní dopravu v příhraničí včetně úseku Sebnitz – Bad Schandau. Denně po tzv. saském Semmeringu jezdí asi 230 lidí, a to je podle saských představitelů příliš málo. "Schválili jsme investice, ale ve chvíli, kdy tam nikdo nebude jezdit, ztrácejí smysl," řekl MDR saský ministr dopravy Sven Morlok. Podle všeho rozhodnutí zastavit dopravu nezvrátí ani odhady, podle kterých by dokončení přeshraniční spojky přivedlo do vlaků asi tisíc nových cestujících denně. Pokud dopravu nezaplatí Sasko, neučiní tak ani Ústecký kraj, ačkoli jde především o rychlou dopravu jeho občanů. "Bylo by hodně paradoxní, abychom financovali dopravu tak bohatého státu," řekl v prosinci vedoucí odboru dopravní obslužnosti Ústeckého kraje Jakub Jeřábek.

16. 02. 2011 Železničáři vyhrožují stávkou, kvůli nové kolektivní smlouvě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/115666-zeleznicari-vyhrozuji-stavkou-kvuli-nove-kolektivni-smlouve/>)

Už na podzim by se mohly v České republice zastavit vlaky. Připustilo to vedení Odborového svazu železničářů. Téměř 10 tisícům pracovníků, kteří zajišťují provoz na železnici, totiž vyprší kolektivní smlouva a novou už nebudou uzavírat s Českými drahami, ale se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC). Odboráři se bojí, že správa nebude mít na jejich platy peníze. Jejich přesun ale vláda odsouhlasila už minulý týden.

Pokud s nimi nový zaměstnavatel SŽDC nepodepíše novou kolektivní smlouvu, budou stávkovat výpravčí, signalisté, hláskafí, hradláři nebo třeba obsluha závor. "Bohužel, hrozí tady sociální konflikt. Ale ten sociální konflikt nevyvolalo Odborové sdružení železničářů. My se obáváme, že ho vyvolala vláda, svým unáhleným rozhodnutím bez dostatečných ekonomických podkladů," říká předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

Převod zaměstnanců má ušetřit drahám peníze

Odboráři se bojí, že SŽDC nebude mít na jejich platy peníze a těžko jim kývne na stejné výhody, které si prosadili u Českých drah. SŽDC ale trvá na tom, že převodem zaměstnanců ušetří. Dosud za jejich služby platily drahám ročně přes pět miliard korun. "Předpokládáme, že dojde k úspoře přibližně 300 milionů korun," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Jenže ani dosavadní zaměstnavatel výpravčích tento optimismus nesdílí, jak dokládá mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský: "Převodem dojde k tomu, že tyto náklady ponese Správa železniční dopravní cesty a pokud by chtěla ušetřit, tak to znamená některé z těchto zaměstnanců propustit."

O propouštění ale nechťejí odbory ani slyšet. Mohlo by to podle nich ohrozit bezpečnost provozu na železnici. "Tady nejde jenom o to, že by lidé přišli o zaměstnání. Ale jde i o to, že by se tím mohly poškodit i České dráhy, které budou používat dopravní cestu, která by nebyla dostatečně zajištěna," vysvětluje Pejša. "O propouštění se v této souvislosti rozhodně nedá mluvit. Samozřejmě pokračujeme v procesu racionalizace provozu tak, jak budou nastupovat nové moderní technologie na řízení některých tratí," ujišťuje mluvčí SŽDC Halla. Výpravčí by přitom měli přejít pod SŽDC do konce června. Kolektivní smlouva jim vyprší už v prosinci.

17. 02. 2011 ZSSK vlaky v březnu nezruší, změna bude mírná

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115780-zssk-vlak-y-v-breznu-nezrusi-zmena-bude-mirna/>)

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) nakonec v březnu nezruší vlaky na lokálkách, o jejichž uzavření uvažovala na počátku roku. Změna jízdního řádu, která na Slovensku proběhne podobně jako v Česku 6. března, bude mít jenom malý rozsah, dotkne se zhruba desítky spojů, většinou se přitom jedná o drobné změny jejich časové polohy, především o uspořádání pravidelných odjezdů. Zcela zrušen bude pouze sezonní rychlík Meridian, který měl v létě jezdit ze Štúrova do Soluně a vozit přímé vozy z Bratislavy a Prahy.

V dálkové dopravě dojde k jediné změně – v pátek bude prodloužena trasa expresu Hron (dosud Bratislava – Banská Bystrica) do Brezna, v neděli bude naopak prodloužen posilový rychlík Žitava (dosud Banská Bystrica – Bratislava), takže bude výchozí z Brezna. V regionální dopravě bude upraveno vedení několika spojů, většinou půjde o uspořádání jejich jízdy, aby bylo možné zabezpečit přestupy do navazujících vlaků. Zrušen by neměl být žádný regionální spoj. Že nevyjede prázdninový rychlík Meridian do Soluně, je výsledek zásadního omezení železniční dopravy v Řecku, kde dopravní společnost TrainOSE zrušila veškeré mezistátní vlaky.

Přípravu velké redukce dopravy na lokálkách oznámila ZSSK v lednu, uskutečnit ji chtěla právě v termínu pravidelné březnové změny jízdního řádu. "Ze strany cestujících je o ně minimální zájem, ale na druhé straně nás stojí obrovské peníze, které pocházejí ode všech daňových poplatníků," uvedl v lednu mluvčí ZSSK Alexander Buzinkay. Protože plány dopravce odstartovaly širokou diskusi, zatím k omezení nedošlo. Podle mluvčího ale ZSSK nadále počítá se zastavením osobní dopravy na osmi tratích a omezením provozu na dalších tratích. Celkem by tak mělo přestat jezdit více než 200 spojů.

18. 02. 2011 Dráhy dostaly od státu menší pokuty za špinavé a zpožděné vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-dostaly-od-statu-mensi-pokuty-za-spinave-a-zpozdene-vlak-y-pw9-/ekonomika.aspx?c=A110218_141942_ekonomika_vem)

Kvalita vlaků Českých drah se očima kontrolorů ministerstva dopravy loni zlepšila. Dráhy dostaly sice za loňský rok od ministerstva dopravy za nedodržení smluvních podmínek v součtu zhruba o třetinu větší objem pokut, nárůst je ale způsoben především šestkrát vyšším počtem kontrol. Celkem i s pokutami od krajů zaplatily dráhy za špatnou kvalitu devět milionů korun. "Průměrná pokuta za čistotu na jeden vlak klesla o 58 procent," říká mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj se kvalita vlaků Českých drah loni evidentně zvýšila.

Dráhy celkem na pokutách za nedodržení podmínek smlouvy se státem zaplatily 7,062 milionu korun. Pokuty za nedodržení čistoty z toho činily 2,3 milionu korun. Podle Joklíka ale 87 procent všech závad za nedodržení čistoty způsobují grafitti. "V podstatě jsme tedy dvakrát potrestáni za něco, co jsme nezpůsobili. Musíme je na vlastní náklady odstranit a ještě za ně dostáváme pokutu," uvedl Joklík. Dráhy dostaly loni i menší pokuty za zpoždění vlaků, naopak stouply sankce za neuskutečněné spoje, tedy vlaky uvedené v jízdním řádu, ale které nakonec vůbec nejely. Podle Joklíka je to způsobené hlavně kalamitou v závěru roku.

Zvýšení pokut drahám za nedodržování podmínek smluv hlásí i jednotlivé kraje za provoz regionálních vlaků. Objem pokut stoupl z 1,27 milionu na 1,9 milionu korun. Podle Joklíka je to způsobeno přechodem na dlouhodobé smlouvy, do kterých byly sankce nově začleněné. Dráhy podle smluv se státem dostávají i bonusy za plnění podmínek, například za procento vlaků jezdících včas nebo dodržování stanoveného řazení vlaků. Meziročně jejich objem klesl o více než čtvrtinu na 8,6 milionu korun.

Pokuty Českým drahám od ministerstva dopravy

2010 (09): za neuskutečněné spoje 252 tisíc (186 tisíc), zpoždění: 3,158 milionu (3,341), za kvalitu a čistotu vlaků: 2,321 (957 tis.)

Celkem: 2009 – 5,521 mil. Kč, 2010 – 7,062 mil. Kč.

(rozdíl v celkovém součtu vyplývá kvůli probíhajícímu rozporování některých pokut udělených v závěru roku)

Počty kontrol kvality: 2009: 35; 2010: 201

19. 02. 2011 Bezpečnost ve vlacích budou zajišťovat soukromé agentury

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115958-bezpecnost-ve-vlakich-budou-zajistovat-soukrome-agentury/>)

Počet útoků na zaměstnance Českých drah se za poslední čtyři roky více než ztrojnásobil. Vedení společnosti proto uvažuje, že si najme bezpečnostní agenturu, která bude ve vlacích a na nádražích hlídkovat. Ministr dopravy Vít Bárta již slíbil, že agentura ABL se nebude účastnit výběrového řízení. Opozičnímu poslanci Tejcovi se přesto plán nelíbí, privatizuje se tak prý činnost policie. O tendru by měla dozorčí rada ČD rozhodnout do konce měsíce. Podle údajů ČD se zaměstnanci musí v poslední době vypořádat s rostoucím počtem útoků, Nejagresivnější přitom bývají zejména černí pasažéři, opilí cestující nebo lidé pod vlivem drog. Dráhy se proto rozhodli přistoupit k novému bezpečnostnímu opatření. Spolu s průvodčím by ve vlacích měla jezdit dvoučlenná hlídka. "Předpokládáme, že pokud by tato bezpečnostní služba ve vlacích nebyla, počet útoků na naše zaměstnance by byl ještě vyšší," tvrdí mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Plán železničního dopravce počítá s tím, že ochranka by jezdila především v nočních spojích či ve vlacích, které pravidelně převázejí návštěvníky diskoték. Samozřejmostí jsou také vlaky po rizikových sportovních utkáních a v příměstské dopravě. Zde bývají konflikty s cestujícími nejčastější. Úkolem zaměstnanců agentury by tak v případě útoku bylo vysadit problematického cestujícího a do příjezdů policistů na něj dohlížet. Vlak se tudíž nemusí dále zdržovat. "Je to určité příjemná zpráva pro cestující," říká Štáhlavský. Dráhy už tento systém loni testovali. Dvoučlenné hlídky jezdily v příměstských vlacích a v mezinárodních expresech, také dohlížely na pořádek asi na osmi desítkách nádraží. Celkem agentura v době pilotního provozu evidovala téměř 1 200 zásahů. "V některých lokalitách se podařilo například vytlačit z nádraží bezdomovce, osoby drogově závislé a podobně," uvedl mluvčí.

Šance pouze pro velké agentury

Spekuluje se, že celou zakázku by mohly získat dvě agentury. Jedna by hlídkovala v Čechách a druhá na Moravě. Ve hře je ale i varianta jen s jedním vítězem. Stínový ministr vnitra Jeroným Tejc (ČSSD) však způsob výběrového řízení kritizuje a obává se, že z bezpečnosti ve vlacích budou těžit pouze velké agentury. "Je tady snaha privatizovat to, co má zajišťovat policie," tvrdí Tejc. ČD se již nechaly slyšet, že hodlají vybrat agenturu, která by byla v Česku schopna působit celoplošně. Jejím úkolem bude operativně zasahovat na různých nádražích podle bezpečnostní situace. Poslanec Tejc zároveň naznačil, že na plánu Českých drah by mohla vydělat bezpečnostní agentura ABL, kterou donedávna vlastnil ministr dopravy Vít Bárta (VV). Ten to však rezolutně popírá. "Znovu upozorňuji jak pana Tejce, tak veřejnost, že společnost ABL se v žádném případě takovýchto aktivit účastnit nebude," prohlásil Bárta. Se svým bratrem Matějem Bártou, který od něj společnost minulý rok převzal, údajně uzavřel dohodu o tom, že ABL se zakázek v rezortech Věcí veřejných účastnit nebude.

20. 02. 2011 Zastávka Třinec střed – hádky utichly, stavba začne

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/115989-zastavka-trinec-stred-hadky-utichly-stavba-zacne/>)

Cesta na vlak se pro Třinecké brzy výrazně zkrátí. Vznikne zastávka Třinec-střed, o jejíž potřebě se v posledních letech intenzivně diskutovalo. Nyní už je rozhodnuto a stavba zastávky, ale také podjezdu tratí a podchodu musí rychle začít. Zaplatí ji nejenom železniční správa, ale také Moravskoslezský kraj, město Třinec a České dráhy. Lidé, které nebavilo cestovat na vlak z centra Třince do poněkud odlehlejší průmyslové oblasti, sepisovali petice za vznik nového nádraží. Narazili ale na odpor spoluobčanů, kteří se báli složité stavby uprostřed města. "Měli strach z hluku," vysvětlil Karel Badura, čeho se někteří Třinečtí především báli. Nakonec se ale spory podařilo urovnat. "Bude to jenom zastávka, budou tam přístřešky, budou tam automaty na jízdenky," vysvětlila starostka Věra Palkovská. "V současné době bych si dokonce troufla říct, že se nesetkáme s žádným nesouhlasem," dodala.

Součástí stavby budou kromě samotné zastávky i další prvky. Nejdražší bude silniční podjezd pod tratí zabudovaný v betonové vaně. Moravskoslezský kraj za něj zaplatí 300 milionů korun, za most přes podjezd zaplatí Správa železniční dopravní cesty dalších 27 milionů. Samotná zastávka bude už mnohem levnější, železniční správa za ni dá 32 milionů korun, ze svého ale zaplatí jenom polovinu. "Výstavba zastávky se dělá na podnět města a Českých drah. Takže město přispívá částkou devět milionů, České dráhy částkou sedm milionů," shrnul Pavel Suk ze SŽDC.

Současně se zastávkou vznikne také podchod pod tratí, zatímco stávající nadchod by měl být zrušen. Také v tomto případě chtěla železniční správa příspěvek, jinak hrozila, že podchod za 14 milionů nevznikne. Město proto podle starostky Palkovské přispěje dalším milionem. Celkově si všechny

stavby vyžádají téměř 400 milionů korun. Peníze musí všechny strany sehnat hned. V oblasti probíhá optimalizace a modernizace trati z Bohumína do Žiliny, do které po dokončení nebude možné patnáct let stavebně zasáhnout. Pokud by tedy zastávka nevznikla do konce letošního roku, nejspíš by se jí Třinečtí nedočkali už nikdy.

21. 02. 2011 Spoje Českých drah mají 90% spolehlivost, nejpřesnější jsou osobní vlaky a spoje SC Pendolino

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9690/>)

Vlaky Českých drah splnily loňský jízdní řád na 90,41 %. Nejspolehlivější jsou přitom tradičně regionální spoje (osobní a spěšné vlaky), které jezdily s přesností 91,11 %. Ještě o několik desetin procent jsou přesnější nejrychlejší spoje SC Pendolino. Ty splnily jízdní řád bez zpoždění v 91,84 % cest. O něco menší přesnost mají dálkové vnitrostátní spoje, které mohou kvůli delší trati projíždět více místy s různými omezeními, např. výlukami, nebo častěji čekají na přípojné spoje. Přesnost těchto vlaků byla v loňském roce 83,66 %. Nejméně přesné jsou v Česku mezistátní dálkové vlaky (rychlíky a EuroCity). Jejich přesnost je ovlivněna jednak delší trasou, ale také nižší přesností železnic v zahraničí. Podle zveřejňovaných statistik UIC je přesnost dálkových vlaků v některých sousedních zemích o 15 až 20 % nižší než v České republice. Pro výše uvedené výpočty přesnosti spojů se v Česku u regionálních i dálkových spojů počítá s tolerancí 5 minut. V zahraničí přitom u dálkových vlaků počítají některé železnice s tolerancí do 10 minut (Velká Británie) nebo dokonce 15 minut (Itálie, Francie, Mezinárodní železniční unie UIC).

Nejčastější příčiny zpoždění byly v loňském roce mimo vliv dopravců a provozovatele dráhy. Ve 40,5 % případů vlaky zpozdily zásahy tzv. vyšší moci, jako jsou zásahy policie, zdravotníků, následky nehod např. na přejezdech nebo v důsledku usmrcení osob v kolejišti a vlivy počasí, povodně nebo větrné smrště. V necelých 24 % případů souvisí zdržení vlaku se závadami na infrastruktuře. Zajištění přípojných vlaků je důvodem zpoždění v cca 18 % případů. Jen přibližně 6 % všech zpoždění souvisí se závadami lokomotiv nebo vozů. Zbytek zpoždění připadá např. na předávání vlaků v pohraničních stanicích nebo souvisí s přepravními důvody, kam patří i delší pobyty vlaků ve stanicích při nástupu a výstupu většího počtu cestujících.

Podíl narušení jízdního řádu v roce 2010 (http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/naruseni_jr_2011.pdf)

21. 02. 2011 Mezi Davlí a Jílovým u Prahy vykolejil vlak. Cestující vozily autobusy

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/mezi-davli-a-jilovym-u-prahy-vykolejil-vlak-cestujici-vozily-autobusy-1mi-praha-zpravy.asp?c=A110221_151648_praha-zpravy_sfo)

Na trati mezi Davlí a Jílovým vykolejil po poledni osobní vlak. Nikomu z cestujících se nic nestalo. Nehoda se ale stala v těžko přístupném, skalnatém terénu, a tak vlaky nejezdily přes sedm hodin. Vlak vykolejil na trati, po které jezdí Posázavský pacifik. "Souprava vykolejila pouze jednou nápravou jednoho z vozů. Nikdo se při tom nezranil," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Po nehodě museli cestující z vlaku vystoupit a dojít na nejbližší náhradní dopravu. Na místo dorazili inspektoři drážní inspekce, kteří pátrali po příčině. Žádné závěry ale zatím nezveřejnili. "Předběžný odhad škody je přibližně sto tisíc korun," doplnil Štáhlavský. Odstraňování následků nehody ztížil obtížně přístupný terén. "Před pár desítkami minut hasiči Správy železniční dopravní cesty dokázali vůz opět nakolejit," řekl krátce po půl osmé večer mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Pět minut po osmé hodině byla trať opět průjezdná.

22. 02. 2011 Rapid Express chce soutěžit i o dotované spoje na železnici

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rapid-express-chce-soutezit-i-o-dotovane-spoje-na-zeleznici>)

Železniční firma Rapid Express podnikatele Leoše Novotného chce kromě komerčních vlaků provozovat i dotované spoje na objednávku ministerstva dopravy. Zájem má hned o první balík tratí, který chce dát ministerstvo dopravy do veřejné soutěže. Sem patří především podkrušnohorský koridor z Prahy přes Ústí nad Labem, Most, Chomutov a Karlovy Vary do Chebu. „Tento směr nás zajímá i vzhledem k návazným spojům do Německa,“ řekl deníku E15 Novotný. Podle něj ministerstvo již zájem firmy o účast v tendru sondovalo. „Náš zájem jsme jim potvrdili,“ řekl Novotný. Firma se prý

ale nebude bezhlavě hrnout do každé soutěže, pokud nebude zřejmý zájem cestujících o dané spojení. „Chceme to dělat tak, aby to dávalo dlouhodobý smysl. Nechceme jít do tratí, kde je byznys jen v té dotaci. Musí tam být zároveň tržní základ,“ řekl Novotný.

Ministerstvo dopravy již dříve oznámilo, že do deseti let se bude soutěžit až o 75 procent trhu dotované železniční dopravy. Jak řekl deníku E15 ředitel kanceláře ministra Karel Hanzelka, aktuálně se počítá s vypsáním první soutěže už v prosinci letošního roku. „Loni na podzim jsme záměr oznámili v Bruselu, soutěž můžeme vypsát rok poté,“ řekl Hanzelka. V prvním tendru půjde kromě podkrušnohorského koridoru ještě o trať Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín. Další klání povedou dopravci o moravskoslezskou trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Vítěz zřejmě vypraví první vlaky na zmíněných tratích v prosinci 2013. O rok dříve chce Rapid Express začít vypravovat ryze komerční vlaky Leo Express mezi Prahou a Ostravou.

22. 02. 2011 Stávka na německé železnici zpozdila vlaky v ČR

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stavka-na-nemecke-zeleznici-zpozdila-vlaky-v-cr/599674>)

Němečtí strojvůdci dnes ráno uspořádali dvouhodinovou výstražnou stávku. Mezi 06:00 a 08:00 SEČ v celé zemi stály nebo měly zpoždění mnohé městské, regionální i dálkové vlaky. Situace se má podle agentury DPA vrátit k normálu do večera. Podle webu Českých drah stávka německých strojvedoucích zpozdila i některé mezinárodní vlaky směřující do Česka. V Česku rychlíky z Berlína do Budapešti, z Hamburgu do Villachu, z Amsterdamu do Prahy a z Curychu do Prahy budou mít na příjezdu z Německa zpoždění kolem 100 minut. Místo dvou posledně jmenovaných vlaků mají cestující v Česku podle ČD využít náhradní vnitrostátní rychlíky. Osobních příhraničních vlaků se stávka nedotkla, protože je řídí čeští strojvůdci, sdělila ČTK kolem 10:00 mluvčí drah Radka Pistoriusová.

V Německu stávkovali zaměstnanci státní společnosti Deutsche Bahn i jejich soukromých konkurentů, tedy společností Abellio, Arriva, Benex, Keolis, Veolia a Hessische Landesbahn. Odborový svaz strojvůdců GDL si chce vymoci jednotné mzdové a pracovní podmínky pro 26.000 strojvůdců ze všech železničních společností. "Doufáme v novou nabídku," řekla podle DPA mluvčí odborů. Podle DPA stávka ochromila hlavně provoz městských vlaků v Berlíně, Norimberku, Stuttgartu a Porýní. Mnohé regionální a dálkové vlaky nabraly dvouhodinová zpoždění.

22. 02. 2011 Na kvalitu služeb ČD bude dohlížet ombudsman

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9707/>)

České dráhy masivně investují do modernizace vozidlového parku, spolu s tím však chtějí zvyšovat kvalitu služeb, které zákazníkům poskytuje jejich personál. Právě na chování zaměstnanců k zákazníkům a dodržování předpisových postupů proto bude od 1. března dohlížet ombudsman kvality. Jeho úkolem bude další rozvoj služeb a péče o cestující Českých drah. Bude se podílet například na tréninku personálu v oblasti poskytování služeb, jeho lidé budou řešit podněty a stížnosti zákazníků a dostane na starost i pilotní projekt zvyšování kvality služeb ve vlacích EC a IC, který dráhy spustily 1. února.

Ve funkci ombudsmana kvality posílí manažerský tým Českých drah bývalý ředitel Českého centra v New Yorku Petr Fejk. Do povědomí veřejnosti se zapsal především jako dlouholetý ředitel pražské zoologické zahrady, kde během svého dvanáctiletého angažmá zavedl řadu změn, které zásadně zvýšily atraktivitu zahrady a přilákaly nové návštěvníky. Právě těchto zkušeností chtějí České dráhy využít při boji s konkurencí. „Věřím, že zřízení pozice ombudsmana kvality, o které se u nás diskutuje už delší dobu, pomůže posunout zákaznický servis na úroveň srovnatelnou s německými nebo rakouskými drahami. Samotné nové soupravy nestačí, polovina úspěchu jsou naši zaměstnanci a jejich vztah k lidem, které vozíme,“ vysvětluje generální ředitel ČD Petr Žaluda. „Vedle transparentního a vyrovnaného hospodaření je zvýšení kvality služeb národního železničního dopravce naší další prioritou,“ dodává ministr dopravy Vít Bárta. „Myslím, že Petr Fejk je v tomto ohledu dobrá volba.“

Petr Fejk se narodil v roce 1964 v Mostu. Vystudoval češtinu, historii a pedagogiku na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Kariéru pedagoga a později podnikatele v oblasti kultury ukončil v roce 1997 nástupem do funkce ředitele pražské zoologické zahrady, kde strávil 12 let. Celý rok 2010 působil Petr Fejk v New Yorku jako manažer České národní budovy a ředitel Českého centra, odkud se na vlastní žádost vrátil do Prahy.

22. 02. 2011 Z vlakového nádraží ve Žďáře je staveniště, opravy mají být hotové do konce roku

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/z-vlakoveho-nadrazi-ve-zdare-je-staveniste-opravy-maji-byt-hotove-do-konce-roku-gcu-/jihlava-zpravy.asp?c=A110222_1536819_jihlava-zpravy_kol)

Po velké rekonstrukci, kterou právě prochází vlakové nádraží ve Žďáře nad Sázavou, budou všechny jeho veřejné prostory bezbariérové. Do té doby se však musí cestující spokojit s provizorními pokladnami i čekárnou. "Samotné práce začaly 1. února a pro veřejnost se uzavřela celá pravá část budovy. Osobní pokladny, pokladna ČD Kurýr a úschovna byly přestěhovány do náhradních prostor v příjezdové hale," informovala mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Cestující se musejí smířit s menším komfortem. Do budovy vstupují levým vchodem a improvizované čekárny vznikly z původních prodejních stánků.

Práce začaly později, opravy se ale stihnou do konce roku

České dráhy se zároveň snaží o zvýšení bezpečnosti cestujících. "Najali jsme bezpečnostní agenturu na dohled ve stanici, dále také dojíždějí i městští strážníci," doplnila mluvčí. Stavební ruch začal na žďárském nádraží o měsíc později, než se původně předpokládalo. "Hlavním důvodem bylo zachovat co možná největší zázemí cestujícím během zimy a zkrátit tak omezení pro cestující v nepříznivém zimním počasí," vysvětlila Šubová.

První etapa bude dokončena do konce října, druhá do prosince

Celkové náklady na rekonstrukci žďárské výpravní budovy jsou plánovány ve výši 44 milionů. Většinu oprav budou hradit ČD ze svých peněz, podílí se na nich ale i město. To dá pět milionů korun. První etapa by měla být ukončena do konce října. Ve zrekonstruovaných prostorách bude zcela nové ČD centrum s pokladnami a čekárnou. V původní čekárně vznikne komerční prostor. Celkovou rekonstrukcí projde i restaurace, kterou České dráhy chtějí pronajímat. Dál bude opravena střecha, vyměněny instalace, budova má mít novou fasádu, vymění se okna a dveře. Na podzim začne úprava levé části výpravní budovy, která má být dokončena v závěru letošního roku. Veškeré prostory přístupné veřejnosti budou bezbariérové.

23. 02. 2011 Nádraží v Ústí má druhou petici, lidé bojují za bezpečnou stanici (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/nadrazi-v-usti-ma-druhou-petici-lide-bojuji-za-bezpecnou-stanici-p8z-/pardubice-zpravy.asp?c=A110223_1537407_pardubice-zpravy_meb)

Poté, co aktivisté dosáhli prohlášení budovy nádraží v Ústí nad Orlicí z roku 1874 kulturní památkou, se kolem stanice nyní rozpoutaly další spory. Druhá petice jde proti té první. Lidé z Ústí chtějí, aby se budova rychle přestavěla na bezpečné nádraží. Rekonstrukce totiž stojí. Příští pátek přijedou do Ústí nad Orlicí dva ministři. Kvůli boji za záchranu staré nádražní budovy. Za více než tři roky, co se o osudu nádraží mluví, se přestavba železniční stanice v Ústí nad Orlicí nehnula ani o kousek. A to měla původně začít v roce 2009.

Část lidí z Ústí nad Orlicí toho má nyní dost. "Žádáme o urychlené řešení neuspokojivého stavu ústeckého nádraží. Bohužel, sporem o zachování budovy nádraží, který vede občanské sdružení Nádraží nedáme!, se neustále oddaluje realizace připravovaného projektu," říká text petice. Ta se od středy začíná šířit po Ústí nad Orlicí a lze ji od včerejška podepsat na internetu. Napsali ji lidé z osadního výboru z Kerhartic. To je část Ústí nad Orlicí, která je nádražím odříznutá od města. "Nejsme žádní profesionální aktivisté. Ale shodli jsme se, že musíme používat zbraně, jaké používají oni," říká jeden z autorů petice Daniel Rössler. Kerhartičtí upozorňují, že nezvyklé ostrovní nádraží v Ústí je nebezpečné pro cestující, a dvojitý železniční přejezd se dvěma závorami je nebezpečný pro jejich část města, kde žije asi tisíc lidí.

Závory přes mezinárodní železniční koridor a pak ještě přes trať do Letohradu jsou totiž jedním ze dvou přístupů lidí do města. Tím druhým je úzká silnice a původně provizorní železný vojenský most přes řeku. Všechny tyto problémy přitom měla pro Kerhartice vyřešit přestavba nádraží, která původně navrhovala mostní přejezd aut přes koleje. Projekt pamatoval také na pěší a cyklisty. Jenomže na nádraží se nestaví - také kvůli sporům o budovu.

Aktivista Kadrman novou petici podepsal také

Stavbu loni navíc zamrazily škrty ministra dopravy. "Nemáme problém s tím, že se budova zachránila. Ale s tím, že prosazení jednoho z cílů sdružení Nádraží nedáme!, prohlášení budovy kulturní památkou, brání výstavbě naplánované dopravní infrastruktury. Chceme, aby se co nejdříve začalo stavět podle hotového projektu," říká Rössler. Do Ústí přijedou 4. března ministr kultury a ministr dopravy. Oba totiž loni na podzim prohlásili, že společně pomohou budovu z roku 1874 zachránit. Doposud ale ani Správa železniční dopravní cesty, která měla nádraží v Ústí za dvě miliardy korun přestavět, a urychlit tak vlaky na mezinárodním koridoru, vůbec netuší, co s nádražím bude. "Stěžejní bude návštěva ministrů, pak uvidíme," říká mluvčí správy Pavel Halla. Železničáři zahodili původní projekt, podle něhož čekala budovu demolice, a zadali vypracování nového. Koleje už nemají vést přes výpravní budovu. Hotové to ale zatím ani na papíře není.

Martin Kadrman, předseda sdružení Nádraží nedáme!, včera reagoval na kerhartickou petici, která ho v jedné větě viní ze zdržování stavby, překvapivým způsobem: podepsal ji. A chvíli po něm i režisérka Olga Sommerová, která je také ve sdružení Nádraží nedáme! "S peticí souhlasím, kromě té jedné věty, která je podle mne daná nedostatkem informací. Nezpůsobili jsme oddálení prací. Způsobil to v počátcích liknavý přístup ministerstva kultury. A pak to zdržovaly České dráhy, které proti prohlášení budovy památkou podávaly odpory a rozklady," řekl Kadrman.

24. 02. 2011 Obce zarazily rušení tratí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obce-zarazily-ruseni-trati>)

Rušení nevyužívaných železničních tratí se nekoná. Plány Správy železniční dopravní cesty a ministerstva dopravy narušily obce, kraje, zájmové spolky i soukromé firmy. Na jejich popud muselo ministerstvo přerušit devět z 11 správních řízení na zrušení železnice. Fakticky je v řízení už jen trať Kralovice – Mladotice na Plzeňsku. O vygumování z železniční mapy ministerstvo stačilo rozhodnout jen u kolejí z Bruntálu do Malé Morávky. Verdikt ale není pravomocný, protože proti němu podal rozklad soukromý dopravce KŽC Doprava. O přerušení řízení požádala na ministerstvu sama SŽDC, neboť samospráva a soukromníci s rušením lokálek nesouhlasí. Chtějí tratě převzít do svého vlastnictví, provozovat na nich nákladní nebo turistickou osobní dopravu. „To je smyslem a účelem správního řízení, aby případní zájemci mohli vstoupit do hry,“ řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Cílem správy železnic prý stále je tratě se zbavit, a ušetřit tak ročně desítky milionů na údržbě. Ještě větší náklady by musela správa vynaložit, pokud by tratě zůstaly v jejím majetku a někdo na nich chtěl jezdit. Pak by musela na dlouho neužívaných tratích opravit například mostky nebo propustě. Dnes pouze koleje udržuje v přijatelném stavu.

Případem obce, která chce převzít trať do svého majetku, je jihomoravský Hevlín. Tam nyní končí koleje. Pravidelná doprava do Hevlína loni skončila, obec se ale nevzdává naděje na obnovení trati do rakouského lázeňského městečka Laa an der Thaya. To je podle starosty Drahomíra Noska hlavní důvod, proč zasáhla do správního řízení. Obec je schopna zajistit údržbu tratě i obnovit dopravu, tvrdí starosta. „Vlaky na trati bude zajišťovat buď soukromý dopravce, nebo je objednáme u ČD. Nejednalo by se o pravidelnou veřejnou dopravu, ale o sezonní víkendové turistické spoje,“ podotýká Nosek. „Turistický ruch může být budoucností lokálek,“ má podobný názor Pavel Kříž, technický ředitel KŽC Doprava, která mimo jiné provozuje turistické motoráčky. Definitivní zrušení tratě je obvykle druhý krok poté, co se zruší provoz vlaků. Takový osud nyní čeká jihočeskou železnici z Dívčic do Netolic, kde vyjede poslední vlak 26. února.

Lokálky může spasit turistika, ale bez účasti místních to nepůjde

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přerušila na popud společnosti KŽC Doprava řízení o zrušení tratí Čelákovice – Mochov a Libochovice – Račíněves. Podle technického ředitele KŽC Doprava Pavla Kříže jsou sice lokálky vzhledem ke stavebním parametrům často stěží využitelné pro každodenní dojíždění do práce, avšak jejich budoucností by se mohl stát turistický ruch.

24. 02. 2011 Poprvé v Česku: Stát najal vězně k práci na železnici

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-50651250-poprve-v-cesku-stat-najal-vezne-k-praci-na-zeleznici>)

Desítka vězňů prořezávala porosty v sousedství trati u nádraží v pražských Vršovicích. Ministerstvo si práci vězňů pochvaluje. Ministr dopravy Vít Bárta (VV) poprvé vyzkoušel svůj plán zlevnit stavby silnic a železnic zapojením vězňů. Informuje o tom MF Dnes. Desítku vězňů si najala Správa železniční

dopravní cesty (SŽDC), která spadá pod ministerstvo dopravy (MD). Práci ve volném prostoru žádný vězeň nevyužil k útěku. Vězni čtyři dny prořezávali porosty v sousedství trati v areálu nádraží Praha-Vršovice a uklízeli sniž. "Všichni odsouzení pracovali svědomitě," řekl deníku mluvčí SŽDC Pavel Halla. Neuvedl, ze které věznice odsouzení byli. SŽDC využitím vězňů ušetřila, zaplatila za práci méně, než by musela uhradit soukromým firmám. Úspora mohla být ještě vyšší, práce na dráze však vyžaduje speciální školení, jež museli vězni absolvovat. Deník píše, že zkouška měla ukázat, zda je reálné vězně zapojit do prací pro státní organizace. Řádově jde o práci pro stovky vězňů, nyní ale bude záležet na ministerstvu spravedlnosti, řekl Bárta.

Mluvčí ministerstva spravedlnosti Tereza Palečková deníku sdělila, že jednání s MD pokračují, uvažuje se také o zapojení ministerstev zemědělství a životního prostředí. Podle informací listu mělo na zpoždění vliv také napětí mezi ODS a VV ve vládě. Z údajů Vězeňské služby vyplývá, že za práci mimo věznice dojíždí pětina odsouzených, kteří pracují. Práci ve věznicích nemá asi třetina z 22 000 odsouzených. Stavební firmy už v minulosti chtěly vězně využít. V roce 2008 měla zájem Eurovia o jejich zapojení na stavbě silnice R6 v Karlovarském kraji, z projektu ale nakonec sešlo. Stát posílal vězně na stavby za socialismu běžně. Plán na jejich zaměstnávání se nelíbí stavebním firmám.

24. 02. 2011 České dráhy skončily rok 2010 s mírným ziskem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9722/>)

Národní dopravce uzavřel hospodaření v roce 2010 se ziskem 9 milionů korun, a to i přes to, že na základě dlouhodobých smluv loni zaplatily kraje za zajištění osobní dopravy o 325 milionů méně než v roce předchozím. Za tímto výsledkem jsou zejména vnitřní úspory a rostoucí tržby. Hospodářský výsledek je tak ke konci roku 2010 o 1,072 mld. Kč lepší než v roce 2009. Provozní výsledek hospodaření před započtením odpisů (EBITDA) dosáhl kladné hodnoty ve výši 1,607 mld. Kč. „Díky vnitřním úsporám v oblasti režijních a osobních výdajů jsme loni udrželi náklady společnosti na úrovni roku 2009, což v kombinaci s růstem tržeb pozitivně ovlivnilo celkové hospodaření Českých drah,“ komentuje výsledky hospodaření generální ředitel ČD Petr Žaluda. „Za dobrou zprávu lze označit vývoj tržeb za přepravu cestujících (bez doplňkových služeb, tj. bez přepravy zásilek, zvláštních vlaků atd.), které nám meziročně vzrostly o téměř 170 milionů korun. Je to tím, že jsme zastavili další pokles počtu cestujících a zároveň to souvisí s větším zájmem o cestování na delší vzdálenosti. Je to nepochybně výsledek masivní modernizace vozového parku a zvyšování kvality služeb.“

Náklady společnosti ve výši 29 218 mil. Kč zůstaly na zhruba stejné úrovni jako v roce 2009. Růst cen vstupů a současný pokles úhrad od objednatelů vyrovnaly úspory zejména v oblasti režie. Úspory, ke kterým se České dráhy zavázaly v desetiletých smlouvách s kraji a MD ČR, překročila firma o 53 mil. Kč (celková úspora předpokládaná byla 1,030 mld., skutečná úspora je však 1,083 mld. Kč). V regionální dopravě tím České dráhy sanovaly například nárůst cen nafty a dalších uznatelných nákladů, které by jinak kraje musely uhradit, konkrétně ve výši 159,7 milionů Kč. Podobný trend bude pokračovat i v roce 2011. „Zavedením centrálního nákupu materiálů a služeb ušetříme zhruba 150 až 200 milionů, další úsporu představuje například pokles osobních nákladů nebo nákup elektřiny, jejíhož dodavatele jsme na sklonku roku 2010 vůbec poprvé vybrali formou elektronické aukce. V podnikatelském plánu počítáme letos s účetním ziskem ve výši 320 milionů korun,“ doplňuje Petr Žaluda.

Transparentnost a dobré hospodářské výsledky jsou přitom podmínkou chystaného vstupu Českých drah na mezinárodní kapitálový trh. V této souvislosti již druhým rokem sestavují České dráhy účetní závěrku podle českých a zároveň podle mezinárodních účetních pravidel (IFRS). Emisí mezinárodních dluhopisů chce národní dopravce získat prostředky na financování obnovy vozidlového parku.

24. 02. 2011 Slavnostní zahájení rekonstrukce železniční stanice Přerov

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

Slavnostního zahájení se dnes dočkala již několik měsíců úspěšně probíhající akce „Rekonstrukce železniční stanice Přerov, I. stavba“. Projekt je navržený ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Doprava. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Význam železničního uzlu Přerov na síti tranzitních železničních koridorů je dán především jeho polohou. Přerov je jedním z důležitých železničních uzlů na II. tranzitním koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné, a zároveň je přípojnou větví na rameni Přerov – Česká Třebová. Do železničního uzlu Přerov je dále zaústěna trať Brno – Přerov. Celá stavba je realizována na území Olomouckého kraje a nachází se na katastrálních územích Horní

Moštěnice, Lověšice u Přerova a Přerov. Trať II. tranzitního železničního koridoru je součástí evropské trasy Gdynia – Gdaňsk – Katowice – Petrovice u K. – Ostrava – Břeclav – Wien – Villach – Jesenice – Ljubljana – Rijeka). Spojení mezi Katowicemi a Břeclaví je jedním z nejdůležitějších mezinárodních přepravních toků na území České republiky. „Obsahem rekonstrukce kolejí žst. Přerov v rámci I. stavby je dvoukolejný průtah uzlem včetně řešení obvodu osobního nádraží. Traťová rychlost v úseku přednádraží bude po rekonstrukci 160 km/h, v osobním nádraží mimo nástupištní hrany 80 km/h. Bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně nového odvodnění a rekonstrukce mostních objektů,“ uvedl při dnešní slavnostní příležitosti Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC.

Jak již název napovídá, stavba je rozdělena na dvě části. Začátek 1. stavby je v km 178,480 v úseku tratě Otrokovice – Přerov, dále stavba pokračuje přes přednádraží a osobní nádraží až do km 185,615 traťového úseku Přerov – Prosenice a v km 184,611 traťového úseku Přerov – Dluhonice. Zbývající části traťových úseků Přerov – Prosenice, Přerov – Dluhonice včetně výhybny Dluhonice a kolej číslo 1S dluhonické spojky jsou zařazeny do 2. stavby. Vlastní realizace byla zahájena již v září 2009, kdy si zhotovitel převzal staveniště. „Zatím probíhaly práce na přednádraží v úseku od zastávky Horní Moštěnice po Mádrův podjezd. Koleje byly rekonstruovány na rychlost 160 km/h a opraven byl Lověšický podjezd,“ uvedl dnes Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s. Vybudována byla také jižní větev kabelovodu se štolou pod osobním nádražím a přeložka parovodu. Zahájena byla rekonstrukce Mádrova podjezdu, která bude dokončena v letošním roce.

Bezbariérový mimoúrovňový přístup cestujících k nástupištím bude zajištěn novým – jižním podchodem doplněným výtahy a rekonstruovaným stávajícím podchodem. Stávající zastřešení nástupišť bude repasováno a osazeno na nová nástupiště. Budou zrekonstruovány silnoproudé rozvody, osvětlení železniční stanice a trakční vedení. Zřízeno bude nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. (nejmodernější) kategorie s ovládním z jednotného obslužného pracoviště. Zabezpečovací zařízení bude umožňovat rozšíření o zařízení jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS. Provedena bude nová místní kabelizace, sdělovací zařízení včetně informačního systému a dispečerská řídicí technika. Z důvodu ochrany obytné zástavby před hlukem způsobeným železniční dopravou budou realizována protihluková opatření.

Náklady na realizaci stavby jsou 4 108 104 000 Kč bez DPH (4 920 744 421 s DPH). Projekt „Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba“ je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Doprava. Příspěvek z EU může být až 79,85 %, tedy přibližně 2 915 679 569 Kč ze způsobilých nákladů stavby.

Základní údaje:

- Kraj: Olomoucký
- Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Zpracovatel dokumentace: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
- Zhotovitel: Sdružení Přerov, OHL ŽS a.s. (vedoucí účastník sdružení), EUROVIA CS, a.s. a AŽD Praha s.r.o.
- Lhůta výstavby: 09/2009 – 01/2014

Podrobné údaje o stavbě naleznete na <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava/prerov-1.stavba.html>.

Údaje stavby

- železniční svršek (UIC 60, pružné upevnění)	11 551 m
- železniční svršek (S49, pružné upevnění)	3 482 m
- kolej R65 (užit.) na betonových pražcích SB	589 m
- kolej R65 (užit.) na nových dřevěných pražcích	349 m
- regenerovaný svršek S49 a R65 (včetně pražců)	3 148 m
- nové výhybky UIC 60	65 ks
- nové výhybky S49	21 ks
- regenerované výhybky	12 ks
- rekonstrukce podchodů	1 ks
- nový podchod	1 ks
- železniční most (rekonstrukce)	4 ks

- železniční propustek (rekonstrukce)	2 ks
- zastřešení ostrovních nástupišť (rekonstrukce)	1 888 m ²
- zastřešení ostrovních nástupišť (nové)	1 722 m ²
- protihluková stěna	1 030,8 m
- nová rozvodna 3 kV pro EPZ	2 ks
- rekonstrukce rozvodny 3 kV pro EPZ	1 ks
- ohřev výměn z distribučního rozvodu	98 ks
- délka elektrizovaných kolejí	68 km
- staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie	železniční stanice Přerov
- výhybkové jednotky (SZZ)	199 ks
- přejezdové zařízení světelné – (PZS)	1 ks

25. 02. 2011 ČD radí bývalý šéf Deutsche Bahn Mehdorn

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-radi-byvaly-sef-deutsche-bahn-mehdorn>)

České dráhy získaly jako poradce asi nejznámější a zároveň nejkontroverznější figuru evropské železnice, bývalého šéfa Deutsche Bahn Hartmuta Mehdorna. ČD radí například v cenové politice, přístupu k zákazníkům, pomáhá ale také vytvořit model budoucího fungování české železnice ve formě holdingu. Mehdorn pracuje pod hlavičkou mezinárodní poradenské společnosti Roland Berger, kterou dráhy využívají 15 let. „Nejsou to žádné dramatické částky, jde řádově o miliony korun ročně,“ řekl generální ředitel drah Petr Žaluda k poplatkům za služby firmy. Podle Žaludy je německý manažer největší evropskou železniční celebritou, radí prý i německé kancléřce Angele Merkelové.

Mehdorna však provází nelichotivá pověst. V čele německých drah stál deset let do roku 2009, kdy byl nucen odejít kvůli skandálu se sledováním e-mailů zaměstnanců. Proslul autoritativním stylem řízení, arogantním vystupováním na veřejnosti a velmi dobrými politickými konexemi. Kritici mu vytýkali i manažerské chyby a pomalou přípravu privatizace. V polovině února 2009, pár týdnů před nuceným odchodem z Deutsche Bahn, si jeho rezignaci přály tři čtvrtiny dotázaných Němců. Po odchodu z Deutsche Bahn se věnuje poradenství. Ruská média spekulují o jeho angažmá v dozorčí radě ruských drah. „Zajímavý nápad, já bych byl strašně rád, kdybychom ho tam měli,“ reagoval Žaluda na dotaz k možnému využití Mehdorna v dozorčí radě ČD.

České dráhy se dostaly ze ztráty

Loňské hospodaření Českých drah skončilo ziskem devět milionů korun, což je o miliardu lepší výsledek než v roce 2009. Hrubý provozní zisk EBITDA se meziročně zvýšil o půl miliardy na 1,6 miliardy korun. Výsledku pomohl i prodej majetku v hodnotě jedné miliardy korun. Celkové tržby z jízdného dosáhly 6,7 miliardy korun. Tržby z přepravy cestujících meziročně vzrostly o 170 milionů, počet cestujících přitom stagnoval zhruba na 162 milionech. Dráhy nárůst tržeb zdůvodňují mimo jiné tím, že lidé cestují na delší vzdálenosti. Většina vlaků jezdí na objednávku krajů a ministerstva dopravy, které hradí takzvanou prokazatelnou ztrátu. Celkem kraje a stát za vlaky zaplatily loni zhruba 12 miliard korun. Letos chtějí dráhy vykázat zisk 320 milionů korun, což jim má mimo jiné umožnit vydání vlastních mezinárodních dluhopisů.

25. 02. 2011 Dva osobní vlaky vyjely proti sobě, ke srážce nedošlo (Náměšť na Hané)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/116519-vypravci-vyslala-dva-vlakly-proti-sobe-ke-srazce-ndoslo/>)

Dnes ráno krátce po páté hodině byly nedaleko Náměště na Hané na Olomoucku dálkově zastaveny dva osobní vlaky, které proti sobě jely po jedné koleji, informoval o tom náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Nehodu málem zavinila výpravčí, která vlaky omylem vyslala proti sobě a včas je stihla zastavit, zhruba minutu před pravděpodobnou srážkou. Vzdálenost mezi vlaky byla zhruba 1,5 kilometru. Mimořádná událost se naštěstí obešla bez zranění. Trať byla kvůli tomu dvě hodiny neprůjezdná. "Osobní vlaky z Olomouce do Drahanovic a z Prostějova do Červenky se mají podle jízdního řádu křížovat v Senici na Hané, avšak podle nyní dostupných informací byl prvním z vlaků dovozen dispečerkou odjezd ze Senice na Hané bez nutnosti čekání na protijedoucí

osobní vlak," uvedl Kučera. Dispečerka si vzápětí svou chybu uvědomila, použila generální stop a oba vlaky zastavila, doplnil mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Podle Kučery je šetření celé události teprve na začátku, ale zdá se, že stejně jako u tragické srážky vlaků ve středu 2. února ve Vodňanech na Strakonicku se jedná o selhání lidského činitele, jehož chování nekontroluje žádná technika. Při nehodě u Vodňan zemřela jedna žena a dalších 12 osob bylo zraněno, viníkem byl podle Drážní inspekce strojvedoucí osobního vlaku. Drážní inspekce na základě výsledků šetření příčin a okolností podobné nehody v roce 2007 vydala bezpečnostní doporučení zavést na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy taková technická zařízení, která by eliminovala možnost lidského selhání a tím i vznik mimořádné události. Do dnešního dne však žádné takové zařízení nebylo provozovatelem dráhy uvedeno do provozu. Od roku 2004 se na českých železnicích stalo 226 srážek vlaků, při kterých zemřelo šest lidí. Ze statistik Drážní inspekce vyplývá, že příčinou většiny srážek vlaků je selhání lidského faktoru.

25. 02. 2011 Vlaky v Německu se na tři hodiny zastavily, stávkují strojvůdci

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-50697880-vlaky-v-nemecku-se-na-tri-hodiny-zastavily-stavkuji-strojvudci>)

Některé mezinárodní vlaky směřující do Česka budou mít zpoždění. Úderem 08:30 se dnes po celém Německu zastavily regionální a dálkové vlaky. Členové odborového svazu strojvůdců GDL zahájili již podruhé v tomto týdnu výstražnou stávku, která má tentokrát trvat tři hodiny. Jejich úterní dvouhodinový protest způsobil na německých železnicích značné komplikace a zpozdil i některé mezinárodní vlaky směřující do Česka. Vlaky mezi Českem a Německem budou mít zpoždění i dnes. Práci znovu přerušili jak strojvůdci německé státní železniční společnosti Deutsche Bahn (DB), tak šesti jejích největších soukromých konkurentů. Výjimkou jsou strojvůdci berlínské městské dráhy, která spadá pod DB. GDL si chce protestními akcemi vymoci jednotné mzdové a pracovní podmínky pro zhruba 26.000 strojvůdců z téměř všech německých železničních společností.

České dráhy již oznámily, že se stávka dotkne vlaku EuroCity Vindobona z Hamburku přes Prahu do Vídně. Spoj bude na příjezdu do ČR opožděný o 180 minut. Naopak EC Hungaria z Berlína do Prahy a Budapešti má do ČR přijet včas. O možném zpoždění spoje EC Jan Jesenius z Hamburku do Budapešti neměl dopravce informace. Vlaky Alois Negrelli a Johannes Brahms ve směru do Německa by měly minimálně do Drážďan přijet podle jízdního řádu. "Cestujícím v úseku Děčín – Praha – Brno – Břeclav doporučujeme využít vnitrostátní spoje a sledovat aktuální informace o opatřeních a včasnosti jízdy vlaků na www.cd.cz/mimoradnosti a www.cd.cz/mapa," doplnil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Dnešní stávka by podle GDL měla nejvíce postihnout západoněmecký region Porýní a Pomohání a města Stuttgart s Hamburkem. Pokud si výstražnými protesty nevymohou ústupky, jsou prý strojvůdci odhodláni i k časově neomezené stávce.

25. 02. 2011 Dráhy zrušily tendr na modernizaci brněnských pantografů (560)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-zrusily-tendr-na-modernizaci-brnenskych-pantografu>)

České dráhy zrušily tendr na modernizaci čtyř elektrických pantografů řady 560, které jezdí v Brně a okolí. „Nabídková cena byla vyšší, než jsme očekávali,“ řekl k tomu mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Při vypsání soutěže v září dráhy odhadovaly náklady na modernizaci na 240 milionů korun bez DPH. I tak to bylo zhruba o 20 milionů na jednotku více, než kolik platily za podobné předchozí rekonstrukce. České dráhy zrušily tendr na modernizaci čtyř elektrických pantografů řady 560, které jezdí v Brně a okolí. „Nabídková cena byla vyšší, než jsme očekávali,“ řekl k tomu mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Při vypsání soutěže v září dráhy odhadovaly náklady na modernizaci na 240 milionů korun bez DPH. I tak to bylo zhruba o 20 milionů na jednotku více, než kolik platily za podobné předchozí rekonstrukce.

Vlaky se měly dočkat například nové elektrické výbavy, rozvodů vody, záchodů, osvětlení a sedaček. Pro kabinu strojvedoucího se počítalo s klimatizací. Podle informací serveru E15.cz se do soutěže přihlásil jediný účastník, šumperská společnost Pars nova. Ta stejné pantografy rekonstruovala pro dráhy i v minulosti. Čtyřicet let staré vlaky však nečeká šrotiště, dopravce zřejmě vypíše nový tendr. Celkem mají dráhy deset vlaků řady 560. Z toho je už šest po rekonstrukci, v minulých letech je jednotlivě zmodernizovala Pars nova. Podle internetové encyklopedie Wikipedia se tyto pantografy vyráběly sériově v letech 1970 a 1971 v závodě Vagónka Tatra Studénka. Celkem se vyrobilo 17 jednotek, které následně putovaly do lokomotivních dep v Brně a Trnavě. K vidění jsou například

na lince z Brna do Letovic nebo Vyškova. Pro Brno jsou typické stejně jako pro Prahu staré pantografy řady 451 z 60. let zvané Emilka nebo Žabotlam.

25. 02. 2011 Investoři vrací drahám pronajatá nádraží. Nemají peníze

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-50701270-investori-vraci-draham-pronajata-nadrazi-nemaji-penize>)

Projekt Živá nádraží končí neúspěchem, dráhy ukončují smlouvy, nádraží si opraví samy. Měla to být cesta, jak bez investic rychle opravit česká nádraží. Soukromníci měli převzít budovy, opravit je a své investice získat zpět pronájmem komerčních prostor. Po třech letech se nádraží vracejí zpět do rukou Českých drah. Většinou neopravená. "Opravdu funguje snad jedině projekt pražského hlavního nádraží. To dělají profesionálové. Jinde se do budov neinvestovala ani koruna," uznává šéf drah Petr Žaluda. Do rekonstrukce pražského hlavního nádraží investovala miliardu korun italská firma Grandi Stazioni, která je bude 30 let komerčně využívat.

Jenže menší nádraží, jako je třeba v Ústí nad Labem, nejsou pro investory tak lukrativní, a proto je "vracejí" zpět. Podle Žaludy může částečně za neúspěch i hospodářská krize. Investoři totiž hůře shánějí peníze od bank. A bez půjček je proměna nádraží v zábavní a obchodní centra neláká. Projekt Živá nádraží, jak dráhy rychlou proměnu svých budov nazvaly, měl však problémy již od začátku. Dráhy se nejprve potýkaly s nezájmem investorů, teď se ale ukazuje, že se úspěch nedostavil ani tam, kde partnera našly. Pronajmout jich chtěly původně 60. Nakonec to bylo 19 nádraží, z nichž se jim více než půlka vrací zpátky. Od smluv dnes odstupují jak dráhy, tak investoři. ČD slibují, že si navrácená nádraží rychle opraví ve vlastní režii.

25. 02. 2011 Optimalizace rozsahu železniční sítě České republiky – aktuální stav

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

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pro vyjasnění situace a zabránění možných nejasností uvádí aktuální stav v oblasti optimalizace rozsahu železniční sítě České republiky. Vláda České republiky přijala v loňském roce kroky ke snížení schodku státního rozpočtu. Tyto kroky mají významný ekonomický dopad i do oblasti provozování drah ve vlastnictví státu. Jednou z možností ke snížení nákladů na provozování drah je využití institutu zastavení drážní dopravy podle § 38 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zrušení dráhy podle § 5 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Aktuální stav seznam nevyužívaných nebo málo využívaných drah, u kterých se projednává jejich zrušení, převod vlastnictví nebo změna kategorie dráhy, naleznete v příloze v dolní části této stránky.

Soubory ke stažení: <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/stav-optimalizace/tz-ke-stazeni.pdf>

25. 02. 2011 Bárta poslal na České dráhy auditory kvůli dovolené Janouška s Žaludou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-poslal-na-ceske-drahy-auditory-kvuli-dovolene-janouska-s-zaludou/601667>)

Ministr dopravy Vít Bárta poslal na České dráhy auditory. Mají zjistit, zda podnik neuzavřel v poslední době smlouvy s firmami podnikatele Romana Janouška. Uvedl to dnes server Aktuálně.cz. Důvodem ministrova kroku bylo podle serveru odhalení, že šéf státních drah strávil minulý týden dovolenou ve Spojených arabských emirátech ve společnosti Janouška, šéfa ČEZ Martina Romana, předsedy rozpočtového výboru Pavla Suchánka (ODS) a Tomáše Krška, šéfa plzeňské škodovky, s níž České dráhy uzavírají miliardové obchody.

Ministr dopravy případ považuje za vážný, Žaludu nicméně odvolávat nebude. Aktuálně.cz tlumočil Bártovo stanovisko jeho mluvčí Jakub Ptačinský poté, co si dnes ministr povolal šéfa drah, aby mu svůj výlet vysvětlil. "Pan Žaluda ujistil pana ministra, že si cestu i pobyt platil sám. Pan ministr nemá důvod panu řediteli nevěřit, vyúčtování proto po něm nezádal," uvedl Ptačinský. Případ vyvolal debatu v politických kruzích ohledně možného působení lobbistických skupin na politické strany.

25. 02. 2011 Prokletá berounská trať – poruchy, nehody, přetížení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/116585-prokleta-berounska-trat-poruchy-nehody-pretizeni/>)

Železniční trať mezi Prahou a Berounem je dlouhodobým trnem v patě lidí, kteří využívají vlakového spojení i samotných Českých drah. Zatímco cestující nervózně čekají na zpožděné vlaky, dopravce musí zajistit, aby se zpoždění nezvětšovala, navíc trpí jméno drah. Společnost přitom za větší část mimořádností na berounské trati nemůže, nejčastěji jde o následek výpadku infrastruktury, která patří Správě železniční dopravní cesty. Ta na modernizaci dráhy už dlouho nedostala peníze, které potřebuje – donedávna se počítalo s tím, že největší část vlaků začne z Prahy do Berouna brzy jezdit po docela nové přeložce. Z pražského Radotína na hlavní nádraží jezdí v ranní špičce pracovního dne osobní vlaky každých deset minut. Když vše funguje, jak má, je to pro cestující ideální – z Radotína nebo Chuchle se dostanou do centra Prahy za čtvrt hodiny. Když se ale něco pokazí, promění se ráj v peklo – v posledních měsících je ale poměr ráje a pekla takřka vyrovnaný, problémy na trati Praha – Beroun přicházejí takřka obden.

Stará trať a mnoho vlaků

Nejčastěji nastávají poruchy ve třech úsecích: Praha-hlavní nádraží – Praha-Smíchov, Praha-Smíchov – Praha-Radotín a Praha-Radotín – Dobřichovice. Problémy vždy znásobí extrémní vytíženost trati. Mezi hlavním nádražím a Radotínem je velmi silný provoz osobních vlaků. Část z nich sice v Radotíně končí, ale právě tam sjíždějí z branické přeložky nákladní vlaky, které zahušťují provoz dále do Berouna.

Linky vlaků na trati Praha – Beroun

Rychlíky a expresní vlaky:

- Praha – Plzeň – Mnichov/Norimberk
- Praha – Plzeň – Cheb
- Praha – Plzeň – Klatovy/Železná Ruda
- Praha – Písek – České Budějovice

Vlaky Praha – Plzeň jezdí jednou za hodinu každým směrem, vlaky Praha – České Budějovice jednou za dvě hodiny každým směrem.

Regionální vlaky:

- Úvaly – Praha hl. n. – Karlštejn/Beroun
- Praha hl. n. – Praha-Radotín/Řevnice

Vlaky Praha – Beroun jezdí dvakrát za hodinu každým směrem (mimo špičku končí část spojů v Karlštejně). Vlaky Praha hl. n. – Radotín jezdí v pracovní dny dvakrát za hodinu, část spojů pokračuje do Řevnic.

Bez problému jen výjimečně

Od začátku roku do 9. února (za 40 dnů) se na berounské trati stalo 156 mimořádných událostí. Většinou se násobily, přesto je ze statistiky zřejmé, že nejčastěji stojí na začátku porucha infrastruktury – v 76 případech se přetrhlo trakční vedení. V zimě také zamrzaly výhybky a lámaly se kolejnice. Občas situaci nezvládly ani České dráhy, které se nedokázaly se vzniklým zpožděním vypořádat. Právě kvůli vypořádání se zpožděním potom občas vlaky končí v nácestné stanici a cestující musí v mrazu čekat na další spoj. Často se tak děje v Dobřichovicích v případě vlaků, které mají končit o stanici dál v Řevnicích. "Je nám velmi líto, že se to dotkne cestujících v úseku Dobřichovice-Řevnice, ale díky tomuto kroku se to nedotkne dalších tisíců cestujících v následných spojích," zdůvodnil mimořádné rušení spojů v části trasy mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Provoz na trati navíc komplikují nehody, které se nestávají výjimečně. Často jde o střety vlaků s neopatrnými lidmi, kteří přecházejí trať. Stávají se i nehody s auty. I dnes nejezdily vlaky mezi Karlštejnem a Berounem poté, co do cesty expresu z Německa vjel kamion.

Nová trať nebude, rekonstrukce zatím také ne

Situaci sice komplikuje zima, během které troleje častěji praskají a vlaky jsou náchylnější k poruchám, k výraznějšímu zlepšení situace na železnici mezi Prahou a Berounem ale zřejmě dojde teprve po zásadní rekonstrukci trati. Pražsko-berounská trať se naposled dočkala většího zásahu při elektrizaci v 60. letech minulého století. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty ale svůj podíl na provozních obtížích nesou i České dráhy, resp. dopravní organizátor ROPID, který chtěl, aby vlaky po staré trati jezdily velmi často. "České dráhy i ROPID byly seznámeny se situací na této trati – jaké je její stáří a k čemu tam může docházet," uvedl mluvčí Pavel Halla.

V posledních letech byla trať považována za dožívající. Vláda chtěla, aby vznikla mezi Prahou a Berounem úplně nová trať pro dálkové vlaky, zatímco klikatá a zbytečně dlouhá dráha vedoucí údolím Berounky měla zůstat pouze pro regionální dopravu. Čekání na přeložku se ale nevyplatilo – nová trať, jejíž součástí měl být tunel napříč barrandovským masivem, měla být tak drahá, že ji odmítla podpořit Evropská unie a vzápětí na stavbu rezignoval i stát. Teď nikdo neví, co s přetíženou a poruchovou berounskou tratí dělat. Pravděpodobně nakonec bude zrekonstruována ve stávající trase, zatím ale není nic rozhodnuto. Správa železniční dopravní cesty může jenom udržovat dráhu v současném stavu. Aby poruch ještě nepřibýlo, chystá letos nejnútnejší opravy, do kterých vloží 50 milionů korun.

26. 02. 2011 Lidé přeplnili spoje z Dívčic do Netolic, osobní vlaky jezdily naposledy

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/lide-preplnili-spoje-z-divcic-do-netolic-osobni-vlaky-jezdily-naposledy-1ar-budejovice-zpravy.asp?c=A110226_183502_budejovice-zpravy_cen)

Poslední jízdy lokálky Dívčice – Netolice si nenechaly v sobotu odpoledne ujít stovky lidí. České dráhy tu s osobní dopravou končí, protože si ji Jihočeský kraj už neobjednal. Vlakem tu prý jezdilo málo lidí. Poslední den ale motoráky nestačily odvézt všechny zájemce. Na uzamčené čekárně upravené nádražní budovy v cílové stanici v Netolicích na Prachaticku si mohli přečíst parte s textem, že po necelých 116 letech provozu tato třináctikilometrová trať 26. února po dílčím cíleném ataku skoná. Pod smutečním oznámením hořely na parapetu svíčky a ze dvou sudů teklo proudem černé pivo. "Netolička je pro mě srdeční záležitost. Moc se mi líbí cesta odsud do Dívčic, která vede krásnou přírodou. Pravidelně jsem s ní jezdila do Budějovic na univerzitu," svěřila se třicetiletá netolická konzultantka Pavla Matějů.

České dráhy musely na trať nasadit dvě spojené soupravy Regionova, ale ani to na spoj v 15:01 z Netolic nestačilo. Zhruba třetina z více než 600 zájemců zůstala na nádraží, kam už přijel vlak z Dívčic částečně obsazený. Strojvůdce musel navíc před vyjetím dvakrát přeprogramovat výkon svého stroje, aby se vůbec s neobvykle zatíženou soupravou rozjel. Proto vlak v Netolicích nabral čtvrt hodinové zpoždění. Lokálka jezdí do večera naposledy, protože Jihočeský kraj si na ní u Českých drah už další přepravu cestujících neobjednal. Podle kraje tam jezdilo málo lidí - měl na ni doplácet pět milionů ročně a průměrně jezdilo v každém vlaku pouze kolem pěti lidí.

Představitelé netolické radnice však rozladilo, že se o rušení lokálky dověděli až z neoficiálních zdrojů a kraj lidem v okolí této trati ani nezajistil kvalitní náhradní dopravní spojení. "Většina náhradních autobusů jede jen mezi Malovičkami a Netolicemi, což bude sloužit jen pro spojení těch vesnic do školy, lidí na úřady a důchodců nakoupit. A jsou tam jen dva spoje, které jedou do přestupního uzlu Čičenic a večerní autobus z Českých Budějovic," vypočítal netolický starosta Oldřich Petrášek. Městští zastupitelé nechtějí připustit, aby byla Netolička zrušena definitivně. Proto napsali na ministerstvo dopravy, že město má zájem o převzetí dráhy. Letos by po ní mělo projet několik parních vlaků k výročí osvobození a letních divadelních spojů příznivců divadla Continuo na nedalekém zámku Kratochvíle.

27. 02. 2011 Parní symfonie opět rozezní depo Masarykovo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/116343-parni-symfonie-opet-rozezni-depo-masarykovo/>)

Vzniku železničního muzea v bývalém depu u pražského Masarykova nádraží snad už nikdo nezabrání. Půjde o jednu z expozic Národního technického muzea, dostat by se do ní měly především některé lokomotivy a vagonky ukryté dnes před zraky veřejnosti v chomutovském depozitáři. Budova bývalého depa Praha Masarykovo je místem pro železniční muzeum jako stvořené – vznikla pouhé tři roky po příjezdu prvního vlaku do Prahy a na trati vypravovalo mnoho lokomotiv, které tvořily historii českých a československých železnic.

Železniční muzeum u Masarykova nádraží má vzniknout během pěti let. Bude třeba řada úprav, třešničkou na dortu bude převoz jednotlivých exponátů. Technické muzeum má většinu svých železničních vozidel skrytých před zraky veřejnosti především v bývalém depu Chomutov. Muzeu patří také několik lokomotiv vystavených v Lužné. Část z nich se přestěhuje do Prahy, k Masarykovu nádraží se přesunou i další historická vozidla. "Například tam budou lokomotivy, které opustily dopravní halu na Letné. Bude tam salonní vůz Ústecko-teplické dráhy, který byl ve 30. letech přidělen pražským arcibiskupům," shrnul ředitel Národního technického muzea Karel Ksandr.

Pražským trumfem má být i historická budova. "Žádné železniční muzeum nemá k dispozici tak autenticky zachované a původní budovy z první fáze výstavby parostrojních železnic," upozornil ředitel

Železničního muzea NTM Jiří Střecha. Až bude vše na svém místě, ponoří se návštěvníci nové expozice do atmosférického prostředí, které bude moci směle konkurovat proslaveným železničním muzeům, která jsou třeba v Norimberku nebo Utrechtu. Ústřední hala muzea s historickými vozidly má vzniknout na původním otevřeném prostranství, které chce NTM překlenout prosklenou střechou. "Bude to krásné i proto, že do haly bude vidět z mostu Nového spojení, takže lidé, kteří budou přijíždět na hlavní nádraží, pod sebou uvidí 'krabičku' plnou 'dětských hraček'," usmál se ředitel Střecha. Podobně budou moci návštěvníci muzea pozorovat současný provoz a změny, které na železnici přinesla poslední desetiletí. Proměnou projdou také části stávajících budov, které má muzeum k dispozici. Ve staré hale parního bucharu, který v pozdějších letech sloužil jako kulturní sál, budou teď vystaveny parní stroje, obnovit autoři chtějí někdejší dílnu. "Dílna bude jakýmsi 'exponátem posledního dne', kde návštěvník bude moci vidět, jak se v lokomotivním depu pracovalo," ředitel NTM Ksandr. Chybět nebude ani expozice pro děti. Muzeum navíc jedná s Českými drahami o možném rozšíření dosud neexistujícího muzea do dalších dvou hal. V nich by mohla pokračovat oslava legend, jako byly ČKD, Škoda, Ringhoffer i všechna depa, která se o parní lokomotivy starala až do konce – a některá i potom.

28. 02. 2011 České dráhy chtějí posunout zastávku v Beranově blíž k obci (Malý Beranov)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-posunout-zastavku-v-beranove-bliz-k-obci-p47-jihlava-zpravy.asp?c=A110228_1540071_jihlava-zpravy_kol)

Vlaková zastávka u Malého Beranova na Jihlavsku je málo využívaná. Ač stojí na trati mezi Jihlavou a Třebíčí, zastavuje tam jen minimum vlaků. Navíc leží daleko od obce a vedou k ní špatné cesty. To by se ale mohlo brzy změnit - České dráhy chtějí zastávku přesunout blíž. "V projektových studiích k již poněkolkáté odložené elektrizaci trati je usilováno o přesun této zastávky o 800 metrů blíž k obci. Zhruba do míst dvou železných lávek přes řeku u točny městské hromadné dopravy. Potom by zde určitě zastavovaly všechny vlaky, či aspoň jejich většina," uvedl Petr Fiala z Krajského centra osobní dopravy Českých drah. Na současnou zastávku jsou špatné přístupové cesty, které jsou v zimě neudržované. Nehodí se vůbec pro starší cestující. Navíc jedna z nich vede velmi nebezpečně přes koleje, kudy jezdí i rychlíky a není na nich žádný oficiální přechod.

Otázka je, jestli budou místní více vlaků využívat

Se zástupci Beranova zatím nikdo o možném přesunu stanice nejednal. "Až přijdou, tak se k tomu vyjádříme. Ale budeme muset předtím zjistit, jestli vlakem od nás někdo vůbec jezdí," řekl starosta obce Petr Tomášek. Do Malého Beranova totiž pravidelně zajíždějí jihlavské autobusy městské hromadné dopravy. Navíc se řada místních dopravuje automobily. Zastávka leží na katastru Jihlavy, nikoliv Malého Beranova. Ani s vedením magistrátu ale zatím nikdo stěhování stanice neprobíral. "Přesunu bychom se zřejmě nebránili. Blíž k Malému Beranovu by se ale obtížně hledalo vhodné místo kvůli svažitému terénu. Asi by to bylo možné, ale za hodně peněz," pověděl náměstek primátora Josef Kodet. Plán elektrifikace trati Brno – Třebíč – Jihlava je kvůli hranicím s Jihomoravským krajem rozdělen do dvou částí: z Brna do Rapotic na Třebíčsku a z Rapotic do Jihlavy. "Z ekonomických důvodů bude elektrizace provedena zatím pouze v úseku Brno - Zastávka u Brna. Součástí bude také vybudování dvou nových zastávek, a to Brno -Starý Lískovec a Ostopovice. V současné době probíhá územní řízení. Zatím zahájení stavby není v plánu roku 2011," uvedl Karel Janků ze Správy železniční dopravní cesty. Kdy tedy přijde na řadu část na Vysočině, není dosud jasné.

Zastávka v Malém Beranově

Zastávka stojí u kolejí spojujících dvě největší města kraje. Na jejím místě byla již v 19. století odbočná kolej, kde se vykládalo uhlí i jiné zboží pro přilehlé textilní továrny. V roce 1922 začala sloužit cestujícím a ještě do roku 1965 sedával na vlakové zastávce v Malém Beranově pokladník. V posledních letech už je ale využívána jen minimálně a na této "polozapomenuté vartě" zastavuje nejméně vlaků na trase Jihlava - Třebíč. Mimo jiné proto, že v Malém Beranově a jeho okolí ubylo pracovních míst.

28. 02. 2011 Rušení lokálek se státu nedaří

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/116743-ruseni-lokalek-se-statu-nedari/>)

Velmi těžko se Správa železniční dopravní cesty zbavuje tratí, které navrhla ke zrušení jako prodělečné. Ministerstvo dopravy přerušilo správní řízení o zrušení 11 lokálních tratí. Proti rušení měly

námítky obce i přepravci, a objevili se i zájemci o jejich převzetí. To platí i o jediné dosud zrušené trati z Bruntálu do Malé Morávky, kterou chce převzít dopravce KŽC. Naposled musela SŽDC požádat o přerušení správního řízení o zrušení dráhy v případě trati Čejč – Uhřice na jižní Moravě. O vedení nákladních vlaků s ropou právě po této lokálce uvažuje společnost Moravské naftové doly. Správní řízení o zrušení tratí vede ministerstvo dopravy, které je také může zrušit. SŽDC potom už nemusí železnice udržovat, ačkoli koleje většinou zůstávají na původním místě. Loni na podzim oznámila správa, že chce zrušit celou řadu lokálek, které jsou podle vedení organizace příliš drahé na údržbu vzhledem k minimálnímu nebo žádnému provozu. V případě trati z Čejče do Uhřic už začalo řízení o jejím zrušení, vzhledem k zájmu možného přepravce ale nepokračuje. "Bylo přerušeno správní řízení o zrušení dráhy do 28. března," upřesnil mluvčí železniční správy Pavel Halla.

Pozastavené je i zrušení trati v Jihomoravském kraji

Pozastaveno bylo i správní řízení o zrušení další trati v Jihomoravském kraji, když obec Hevlín zažádala o převzetí lokálky z Hrušovan na Jevišovku. Zrušena zřejmě nebude ani trať Vranovice – Pohořelice. Ačkoli po ní už nejezdí osobní vlaky, ČD Cargo po ní nadále chce vozit náklady. SŽDC proto chce změnit kategorii trati z regionální dráhy na vlečku.

SŽDC nezačala řízení, jímž by zrušila trať Netolice – Dívčice

Vůbec nezačalo řízení o zrušení jihočeské trati Dívčice – Netolice, kde byla v sobotu ukončena osobní doprava. Ačkoli zrušení vlaků bylo zdůvodněno právě zájmem SŽDC o zrušení dráhy, ozvalo se ČD Cargo. Podobně jako v případě pohořelické lokálky má nákladní dopravce zájem také o zachování trati do Netolic. Nákladní vlaky by po ní měly vozit dřevní štěpky, až 20 tisíc tun ročně.

Karlovarský kraj chce zachovat trať v Aši a Horním Slavkově

Karlovarský kraj i nadále trvá na zachování dvou regionálních železničních tratí v úsecích Aš – Aš, státní hranice a Loket, předměstí - Krásný Jez. Ani o jednu ve správním řízení, které je nyní přerušeno, ovšem neprojevil zájem jako nový vlastník. Hejtmanův náměstek Petr Navrátil (ČSSD) uvedl, že vlastnictví tratí a zájem o jejich zachování nelze spojovat. Úsek z Aše na hranice je podle Navrátila v relativně dobrém stavu a nebylo by asi nutné do jeho zprovoznění příliš investovat. Nesouhlasné stanovisko kraje k jeho zrušení podporuje rovněž sdružení pro osobní dopravu ZV ÖPNV Vogtland z Bavorska kvůli záměru obnovení osobní dopravy v úseku Aš – Selb – Plössberg. "Kdy vydá Správa železniční dopravní cesty nějaké stanovisko, zatím nevíme," poznamenal Navrátil. Železnice mezi Loktem, Krásným Jezem a Horním Slavkovem je v mnohem horším stavu, konstatoval náměstek. Podotkl, že si její část o víkendu prošel a řada závad odpovídá zjištěním SŽDC. Týká se to například sesuvů zeminy na trať, chybějících kolejí a rozpadlých opěrných zdí. Jako nejjasnější se Navrátilovi zdá osud trati mezi Protivcem a Bochovem na Karlovarsku. V tomto případě SŽDC zahájila správní řízení o změně kategorie regionální dráhy na vlečku. To by podle náměstka odpovídalo charakteru využití této trati. O zachování provozu má zájem ČD Cargo a loni po této trati projelo 215 vlaků.

O severočeské lokálky je zájem, Švestkovou chtějí hned dva spolky

Osud pěti železničních tratí na severu Čech je stále nejasný. Dvě z nich už Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) předala do správního řízení o zrušení, o osudu tří zatím nerozhodla. Nejbližší zrušení jsou tratě Libochovice – Straškov a Čížkovice – Obrnice, o převzetí obou už ale projevil zájem různé spolky. Překvapivý zájem je především o takzvanou Švestkovou dráhu z Čížkovic do Obrnic, na které v létě jezdí turistické vlaky z Mostu do Litoměřic a projedou po ní občas i nákladní vlaky společnosti Unipetrol. Zájem o trať projevil jak svazek místních obcí, který se na financování turistické dopravy podílí, tak i sdružení Zubrnická museální železnice (ZMŽ).

SŽDC přerušila řízení o rušení trati mezi Čelákovickými a Mochovem u Prahy

Důvodem byl hlavně nesouhlas společností TSR Czech Republic a ČD Cargo, podle nichž lze dráhu využívat pro nákladní dopravu. Další subjekty projevil písemný zájem o převod trati do vlastnictví. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally se uvažuje o rušení dalších tří tratí ve Středočeském kraji. V jejich případě zatím nezačalo správní řízení. Například o trať mezi Bošicemi a Bečváry na Kolínsku má podle Hally zájem společnost KŽC Doprava. Další dráha, které hrozí zrušení, je mezi Kolečovicemi a Krupou na Rakovnicku. O převod této trati podle Hally dosud nikdo neprojevil zájem. Poslední ohroženou středočeskou tratí na seznamu SŽDC je úsek z Bakova nad Jizerou do Dolního Bousova na Mladoboleslavsku, který pokračuje do Královéhradeckého kraje. Podle Hally má o provozování dopravy na části dráhy zájem ČD Cargo.

Přerušené je i řízení o zrušení trati z Královce do Žacléře

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nechala přerušit řízení o zrušení železniční trati z Královce do Žacléře na Trutnovsku. Důvodem bylo nesouhlasné stanovisko společnosti Gemec-Union a dalších

dvou subjektů. Správní řízení na zrušení nadále pokračuje pro trať z Broumova do Otovic na Náchodsku. Napadeno je ale námitkou Královéhradeckého kraje. Protože obce i malí dopravci, kteří provozují většinou výletní vlaky s historickými motoráčky, o lokálky stojí, přerušilo ministerstvo i některá další řízení o zrušení tratí. Skutečně blízko zrušení je zatím jen dlouho nevyužívaná trať z Kralovic u Rakovníka do Mladotic. SŽDC se chce kvůli úspoře nákladů vzdát celkem 28 tratí nebo úseků.
