ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2011

OBSAH

01. 03. 2011 PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 6. BŘEZNA: REGIONÁLNÍ I DÁLKOVÁ DOPRAVA JEN S DROBNÝMI ÚPRAVAMI 3

01. 03. 2011 BÁRTA PRÝ ZMĚNÍ SUPERKONCEPCI, DOPRAVCI CHTĚJÍ VÍCE PENĚZ 6

01. 03. 2011 V KAŽDÉM TŘETÍM VAGONU SI LIDÉ NEUMYJÍ RUCE 7

03. 03. 2011 CESTUJTE SLOVENSKOU STRELOU MEZI PRAHOU A BRNEM S MÍSTENKOU ZA 0 KČ 8

03. 03. 2011 JAPONCI PŘIPRAVUJÍ NOVÝ RYCHLOVLAK HAYABUSA 8

03. 03. 2011 BÁRTA S BAVORSKÝM VICEPREMIÉREM CHTĚJÍ RYCHLOSTNÍ ŽELEZNICI PRAHA – MNICHOV 8

04. 03. 2011 NĚMEČTÍ STROJVŮDCI OPĚT STÁVKOVALI, V ČR SE TO PROJEVÍ ODPOLEDNE 9

04. 03. 2011 EUROTUNNEL SE LONI KVŮLI DLUHU A POŽÁRU PROPADL DO ZTRÁTY 9

06. 03. 2011 V KRAJI SE RUŠÍ DVĚ TRATĚ, MÍSTO VLAKŮ POJEDOU AUTOBUSY (018, 261). 10

06. 03. 2011 DOPRAVCI SE BOUŘÍ, NEMOHOU NA ČÁST TRATÍ 10

08. 03. 2011 ČD CARGO SE NA ZAČÁTKU ROKU DOSTALO DO ZISKU 11

08. 03. 2011 STÁT POŘÁD PLATÍ ZA VLAKY IC/EC, PENĚZ VŠAK UBÝVÁ¨ 11

09. 03. 2011 BEZPEČNOST NA DRÁZE ZAJISTÍ JEDNA AGENTURA 12

09. 03. 2011 NEDOSTATEK DOPRAVNÍCH ZAKÁZEK DONUTIL STAVBAŘE ZLEVNIT O TŘETINU 13

10. 03. 2011 NĚMEČTÍ ŽELEZNIČÁŘI UKONČILI STÁVKU – PROZATÍM 14

10. 03. 2011 NS DOSTALY ZA ZPOŽDĚNÍ POKUTU, ČD POCHVALU 14

10. 03. 2011 KRÁDEŽ KABELŮ ZASTAVILA DOPRAVU NA PODKRUŠNOHORSKÉ TRATI ... 15

10. 03. 2011 STAVBA III. KORIDORU MÁ PROBLÉMY (EJPOVICE – PLZEŇ) 15

11. 03. 2011 BÁRTA: PŘÍŠTÍ ROK ZAČNE STAVBA ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU V ÚSTÍ N. O.. 15

14. 03. 2011 ČESKU HROZÍ SOUD KVŮLI OSVĚDČENÍM PRO STROJVŮDCE 16

14. 03. 2011 VLAK PŘES BOHUŠICE JEZDÍ, O ZASTÁVKU ALE MÍSTNÍ BOJUJÍ MARNĚ UŽ LÉTA 16

14. 03. 2011 NOVÁ TRAŤ PRAHA – MNICHOV JE PRIORITOU PRO PLZEŇSKÝ KRAJ I BAVORSKO (DONAU-MOLDAU BAHN) 17

15. 03. 2011 ZLODĚJI VYTRHALI KOLEJE. POLICIE JE CHYTLA, KDYŽ SE JE CHYSTALI ODVÉZT (KRALOVICE U RAKOVNÍKA - MLADOTICE) 17

15. 03. 2011 PLATNOST OSVĚDČENÍ STROJVEDOUCÍCH SE MOŽNÁ PRODLOUŽÍ NA 10 LET 18

15. 03. 2011 ZLODĚJI PODNIKLI NÁJEZD NA TRATĚ (130, 149) 18

15. 03. 2011 NOVÁ LOKOMOTIVA SE MŮŽE ŠKODĚ PRODRAŽIT (109E) 18

16. 03. 2011 SPRÁVA ŽELEZNIC ZRUŠILA REKONSTRUKCI NÁDRAŽÍ VE STARÉ PACE 19

17. 03. 2011 ČESKÉ DRÁHY A PESA BYDGOSZCZ UZAVŘELY KONTRAKT NA DODÁVKU 31 MOTOROVÝCH JEDNOTEK 19

17. 03. 2011 DRÁHY ZTIŠÍ PŘÍLIŠ HLUČNÉ REGIONOVY, U MOTORÁKŮ VYMĚNÍ SEDAČKY.. 20

18. 03. 2011 NOVÝ PŘEJEZD ZA MILIONY VEDE ODNIKUD NIKAM (PRASKAČKA – ODB. PLAČICE) 21
19. 03. 2011 ZÁVADY NA KOLEJÍCH LEMUJÍ ŽELEZNICI Z BRNA NA VYSOČINU 22
20. 03. 2011 DRÁŽNÍ INSPEKCE: ZA OHROŽENÍ CESTUJÍCÍCH MOHOU ČESKÉ DRÁHY (BRZDOVÁ ZDRŽ) 22
21. 03. 2011 SPRÁVA ŽELEZNIC PROPUSTÍ ŘADU MANAŽERŮ 22
21. 03. 2011 ODBORÁŘI NA ŽELEZNICI ZVAŽUJÍ STÁVKU KVŮLI ZDANĚNÍ REŽIJNÍCH JÍZD 23
22. 03. 2011 DRÁHY KOUPÍ 30 LET STARÉ VAGONY Z RAKOUSKA 23
22. 03. 2011 V NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE PATNÁCTI VLAKŮ ČESKÝCH DRAH (26./27. BŘEZNA 2011) 24
22. 03. 2011 ČESKÉ BANKY POSKYTNOU MILIARDU EUR NA URALSKOU DRÁHU 25
22. 03. 2011 CYKLOVLAKY VYJEDOU DO NOVÉ SEZONY 26
23. 03. 2011 ROZŠÍŘENÍ ZKUŠEBNÍHO PROVOZU LOKOMOTIV ŘADY 380 ČD / ŠKODA 109 E 26
24. 03. 2011 POSTUP PRACÍ NA STAVBĚ MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY 26
24. 03. 2011 SPOLEČNOST CZ LOKO VYVINULA NOVOU DREZÍNU (MUV 74) 27
25. 03. 2011 KLÍČOVÝ EVROPSKÝ NÁKLADNÍ DOPRAVCE PKP CARGO NA PRODEJ 28
25. 03. 2011 OSOBNÍ VLAKY Z TRATI MEZI VYSOKÝM MÝTEM A LITOMYŠLÍ NEZMIZÍ 28
25. 03. 2011 KRAJ KOUPIL MÍSTO NOVÝCH VLAKŮ ZA EVROPSKÉ DOTACE TRAMVAJE (JIHOMORAVSKÝ KRAJ) 29
28. 03. 2011 ČD CARGO SE ZÚČASTNÍ PRIVATIZACE V POLSKU (PKP CARGO) 29
28. 03. 2011 ZAČALA DALŠÍ STÁVKA NĚMECKÝCH STROJVEDOUCÍCH, DB JEZDÍ 30
28. 03. 2011 KOLA VE VLAKU POJEDOU ZADARMO – ZATÍM JENOM V PRAZE 30
29. 03. 2011 PŘESUN NÁKLADNÍ DOPRAVY NA ŽELEZNICI MÁ PODPOŘIT SOUTĚŽ 30
29. 03. 2011 POVODNĚ I PO OSMI MĚSÍCÍCH ZAVŘOU DVĚ TRATĚ (081) 31
30. 03. 2011 ČD CARGO CHCE NA INVESTICE DALŠÍ MILIARDY 32
30. 03. 2011 U OPAVY SE SRAZIL VLAK S KAMIONEM, ZRANILO SE 26 LIDÍ 32
30. 03. 2011 ČESKÉ DRÁHY HLEDAJÍ JMÉNO PRO VLAK OD ŠKODOVKY 33
30. 03. 2011 POKRYTÍ II. TRANZITNÍHO ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU TECHNOLOGIÍ GSM-R JE I S POMOCÍ PENĚZ EU DOKONČENO 34
30. 03. 2011 SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY DOPLŇUJE ZÁVAZNÁ PRAVIDLA PRO DOPRAVCE 35
30. 03. 2011 SŽDC STANOVUJE POVINNOSTI DOPRAVCŮ NA TRATÍCH VYBAVENÝCH SYSTÉMEM RADIOBLOK 35
31. 03. 2011 ŽELEZNIČNÍ MUZEUM V LUŽNÉ ZAHÁJÍ SEZONU O VELIKONOCÍCH (23. DUBNA 2011) 35
31. 03. 2011 OLOMOUCKÉ NÁDRAŽÍ SE MÁ ZA MILIARDY ZMĚNIT, VLÁDA TO ALE MŮŽE ODLOŽIT 36
31. 03. 2011 OBR MEZI LOKOMOTIVAMI JUBILUJE (375.007) 37

01. 03. 2011 První změna jízdního řádu od 6. března: regionální i dálková doprava jen s drobnými úpravami

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9770/)

První změna vlakového jízdního řádu platná od neděle 6. března 2011 přinese v regionální i dálkové dopravě jen drobné úpravy. Díky změnám, ke kterým dojde ve vybraných regionech na základě podnětů krajských úřadů a obcí, vzniknou nové přípojové vazby a nová spojení pro cesty do zaměstnání a do škol. Ve většině regionů zůstane rozsah spojů ČD nezměněn, ve vybraných krajích se rozsah regionální vlakové dopravy nepatrně zvýší (např. Plzeňský, Jihočeský nebo Pardubický kraj). Minimální budou změny také v dálkové dopravě. Podstatnější úpravou je pouze zkrácení páru rychlíků Orlice (R 252/253) Pardubice – Wroclaw, které budou nově jezdit pouze na českém území. Polská strana již nemá o vedení těchto vlaků zájem.

Ve většině regionů dojde jen k minimálním změnám, v Královéhradeckém kraji, kraji Vysočina a ve Zlínském kraji se cestující nesetkají s žádnými úpravami.

ZMĚNY V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ

V dálkové dopravě nastanou změny jen u vybraných mezinárodních vlaků nebo přímých vozů:

- Rychlíky R 252 / 253 Orlice Pardubice hl.n. – Lichkov – Wroclaw a zpět pojedou z důvodu nezájmu polské strany jen na území České republiky v trase Pardubice hl.n. – Lichkov a zpět. Rychlík R 253 vyjel do Wroclawi naposledy 27. února, rychlík R 252 z Wroclawi do ČR28. února.V souvislosti s touto změnou dochází i k úpravám jízdy regionálních vlaků (viz oddíl Pardubický kraj).

- Přímý lůžkový vůz Košice (18:07) – České Budějovice (7:56, R 440/631, resp. R 440/633) pojede nově jen v období od 25./26. června do 3./4. září, v opačném směru z Českých Budějovic (20:04) do Košic (9:53, R 658/441) od 26./27. června do 4./5. září 2011.

- Vzhledem ke zrušení většiny mezinárodních vlaků zajíždějících do Řecka (rozhodnutí řeckého dopravce OSE), nepojedou v letní sezóně přímé lůžkové a lehátkové vozy Praha – Thessaloniki (Soluň) a zpět, které měly jezdit z Prahy na EC 345 Avala a do Prahy na R 1470 Nesebar.

ZMĚNY V REGIONÁLNÍ DOPRAVĚ

Hlavní město Praha a Středočeský kraj

Ve středních Čechách zůstává rozsah dopravy beze změn, k rozšíření nabídky dojde na trati Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice.

- Trať Praha – Hostivice – Rudná u Prahy: dva osobní vlaky mezi stanicemi Praha-Řepy a Hostivice budou prodlouženy a nově pojedou také v úseku Praha-Řepy – Praha-Smíchov Na Knížecí. Jde o osobní vlaky Os 25932 (Praha-Smíchov Na Knížecí 4:57 – Hostivice 5:49) a Os 25939 (Hostivice 21:31 – Praha-Smíchov Na Knížecí 22:19).

- K úpravám času odjezdů dojde z důvodu snížení traťové rychlosti na některých přejezdech na trati Rakovník – Kralovice u Rakovníka. Ranní vlaky z Rakovníka do Kralovic pojedou o 5 – 10 minut dříve než dosud, z Kralovic do Rakovníka pojedou všechny vlaky vyjma spoje v 6:31 o cca 5 minut dříve.

- Trať Praha – Kladno – Rakovník: Osobní vlak, který dosud jezdil ve 4:30 z Kladna do Rakovníka (Os 19700), bude v 5:40 nově pokračovat až do Rakovníka západu. Nahradí tak osobní vlak z Rakovníka do Rakovníka západu, který dosud jezdil v 5:42 (Os 16770). V opačném směru nepojede z Rakovníka západu v 6:11 osobní vlak do Mostu (Os 6722/3), ale spěšný vlak 1883 do Prahy.

- Trať Neratovice – Čelákovice: osobní vlak Brandýs nad Labem (5:02) – Neratovice (5:27, Os 19440) pojede nově v pracovní dny již z Čelákovic, odjezd ve 4:36.

Pardubický kraj

V Pardubickém kraji dojde pouze k dílčím úpravám, které zlepšují a rozšiřují nabídku spojení. Rozsah regionální železniční dopravy se v obvodu Pardubického kraje nepatrně zvýší, regionální spoje ujedou o cca 3,1 tis. vlakokilometrů více.

- Vzhledem ke zkrácení páru rychlíků Orlice (R 252/253) z původní trasy Pardubice – Wroclaw do trasy Pardubice – Lichkov, dojde k úpravám časů odjezdů vybraných osobních vlaků na trati Ústí nad Orlicí – Lichkov. Osobní vlak, který dosud odjížděl z Ústí nad Orlicí do Klodzka v 17:16 (Os 15123), pojede nově až v 17:45. Tento vlak bude v Ústí nad Orlicí nově navazovat na rychlík z Prahy a Pardubic. Zároveň dojde k minutovým časovým posunům u dalších osobních vlaků na této trati tak, aby byly zachovány přípoje.

- Osobní vlak trasovaný z Ústí nad Orlicí v 16:43 do Letohradu (Os 20039), který dosud nejezdil v sobotu, pojede nově denně. Denně včetně sobot pojede také osobní vlak v opačném směru z Letohradu do Ústí nad Orlicí v 17:45.

- V úseku Česká Třebová – Choceň dojde k minutovým úpravám trasy spěšného vlaku Sp 1972, který nově přijede do Chocně v 15:42. Tím dojde k vytvoření nové přípojové vazby k osobnímu vlaku do Vysokého Mýta města. K rozšíření nabídky spojení dojde mezi stanicemi Choceň a Brandýs nad Orlicí. Osobní vlak s odjezdem z Chocně v 19:32 nově pojede po celý týden, večerní spojení z Chocně do Brandýsa nad Orlicí tak bude nově zajištěno zhruba každou hodinu.

- Trať Žďárec u Skutče – Svitavy: Osobní vlak, který dosud odjížděl z Borové u Poličky do Poličky o víkendech v 7:09 a v pracovní dny v 7:17, pojede nově každý den v 7:10. O víkendech tento vlak nově zajistí přímé spojení z Borové u Poličky do České Třebové.

Ústecký kraj

V Ústeckém kraji dochází jen k malým změnám v jízdním řádu. Na základě požadavku objednatele se zvýší od 1. změny do konce jízdního řádu počet vlakokilometrů o 3 096. Jedná se o rozšíření četnosti jízdy dvou vlaků v úseku Chomutov – Klášterec nad Ohří, které dosud jezdily jen v pracovní dny a od 6. března budou jezdit denně.

- Osobní vlak s odjezdem z Chomutova do Klášterce nad Ohří ve 21:56 (Os 7066), který dosud jezdil jen v pracovní dny, bude nově jezdit také o víkendech a svátcích. Osobní vlak z Klášterce nad Ohří do Mostu ve 22:20 (Os 7087) nově pojede v úseku Klášterec nad Ohří – Chomutov celotýdenně.

- Osobní vlak z Klášterce nad Ohří do Chomutova v 6:25 (Os 7065) bude nově zastavovat ve stanici Kadaň-Prunéřov. Odjezd z Kadaně-Prunéřova bude v 6:31 hod. Změny nastávají z podnětu Ústeckého kraje.

Liberecký kraj

V Libereckém kraji se rozsah objednané regionální dopravy nemění, na tratích dojde jen k dílčím změnám, jejichž cílem je zlepšit přípojové vazby.

- Osobní vlak, který doposud odjížděl z Tanvaldu do Liberce ve 20:40 (Os 16246), nově pojede už z Kořenova (odjezd v 19:50). Důvodem je zlepšení přípojové vazby od vlaku z polské stanice Jelenia Góra. Změna nastává z podnětu Libereckého kraje. V souvislosti s tím bude osobní vlak, který dosud jezdil z Kořenova do Liberce v 19:11 (Os 16244), nově začínat až v Tanvaldu.

- Vlaky, které odjíždějí z Tanvaldu do Kořenova v 8:54 (Os 16209) a v 10:56 (Os 26205), pojedou v období od 2. dubna do 22. května a od 1. října jen v sobotu, neděle a svátky. Dosud jezdily denně. Naopak vlak z Tanvaldu, který odjíždí do Kořenova v 8:22 (Os 26203), a vlak z Harrachova, který odjíždí do Kořenova v 8:57 (Os 16218), nově pojedou denně. Důvodem je zlepšení přípojů na vlaky do / ze stanice Jelenia Góra. Změny nastávají z podnětu Libereckého kraje.

Karlovarský kraj

V Karlovarském kraji se rozsah objednané regionální dopravy nemění, na vybraných tratích dojde k drobným změnám, jejichž cílem je zlepšit nabídku spojů pro dojíždění za prací.

- Osobní vlak, který odjíždí z Nejdku do Karlových Varů ve 22:22 (Os 17139), pojede nově také v sobotu a v neděli (původně jezdil jen v pracovní dny). Cílem je zajistit odvoz zaměstnanců z odpolední směny. Naopak osobní vlak, který odjíždí z Nejdku do Karlových Varů ve 21:40 (Os 17113), pojede nově jen v pracovní dny (dosud jezdil denně). Tyto změny vycházejí z požadavku Karlovarského kraje.

- Osobní vlak, který odjíždí z Hranic v Čechách do Chebu v 16:34 (Os 17217), bude nově řazen ze dvou dvouvozových jednotek Regionova a bude tak mít větší kapacitu (dosud jezdila jen jedna jednotka). Ke změně přistoupil dopravce na základě sčítání cestujících a jejich připomínek.

Plzeňský kraj

Od první změny jízdního řádu dochází k významnějším úpravám pouze na tratích 160 Plzeň – Žatec a 191 Blatná – Nepomuk.Na trati 160 byla prodloužena trasa jednoho páru vlaků z Plas do Žihle a jednoho páru vlaků z Plas do Mladotic. Na trati 191 byl přidán jeden pár vlaků z Nepomuku do Blatné. Prodloužením tras a přidáním vlaků došlo k nárůstu o 7 228 vlakokilometrů, což představuje 0,13 % z celkového objemu.

- Trať 160 Plzeň – Žatec: Osobní vlak, který odjíždí z Plzně hl.n. do Žihle v 8:17 (Os 7602), nově pojede v úseku Plasy – Žihle také v pracovní dny v období od května do září (dosud jezdil jen v sobotu, neděli a svátek a v pracovní dny v červenci a srpnu). Stejným způsobem bude upraveno datumové omezení obratového osobního vlaku ze Žihle do Plzně v 10:15 (Os 7609). Touto úpravou

bylo přidáno 2 314 vlakokilometrů. Další změnou je prodloužení osobního vlaku, který dosud jezdil z Plzně hl.n. do Plas v 10:17 (Os 7664), v pracovní dny, soboty a vybrané svátky až do Mladotic. Ve stejné dny pojede už z Mladotic osobní vlak, který dosud odjížděl z Plas do Plzně ve 12:52 (Os 7667). Touto úpravou bylo přidáno 3 650 vlakokilometrů.

- Trať 162 Mladotice – Rakovník: V Kralovicích u Rakovníka byla prodloužena přestupní doba mezi osobním vlakem Os 17710 (nově Rakovník 13:21 – Kralovice u Rakovníka 14:03) a autobusovým spojem č. 7 (nově Kralovice u Rakovníka 14:04 – Mladotice 14:25). Autobus dosud jezdil z Kralovic o 3 minuty dříve (ve 14:01). Dále autobusový spoj č. 4 odjede z Mladotic nově v 7:30, do Kralovic u Rakovníka přijede v 7:56. Tím se ve stanici Mladotice prodlouží přestupní doba od osobního vlaku z Plzně (Os 7600) na 2 minuty. K nepatrným posunům časové polohy dojde u vlaků v úseku Kralovice u Rakovníka – Rakovník, přestupové vazby na autobus náhradní dopravy v železniční stanici Kralovice u Rakovníka zůstanou zachovány.

- Trať 182 Poběžovice – Staňkov: Osobní vlak, který odjíždí ze Staňkova do Poběžovic v 6:58 (Os 17400), nově pojede v úseku Staňkov – Horšovský Týn o 3 minuty dříve, tj. ze Staňkova v 6:55. Z Horšovského Týna do Poběžovic pojede vlak jako doposud. Důvodem je zajištění plynulého křižování ve stanici Horšovský Týn.

- Trať 184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní: osobní vlak, který dosud odjížděl z Tachova do Plané u Mariánských Lázní ve 14:23 (Os 27574), bude z Tachova nově odjíždět o 14 minut později, tj. až ve 14:37. Díky této změně budou odjezd vlaku lépe stíhat školáci.

- Trať 185 Domažlice – Horažďovice předměstí: Osobní vlaky z Horažďovic předměstí do Horažďovic v 16:53 (Os 17584) a z Horažďovic zpět do Horažďovic předměstí v 17:03 (Os 17585) nově nepojedou o sobotách (dosud jezdily denně). K rozšíření provozu naopak dojde u osobních vlaků z Horažďovic předměstí do Horažďovic v 18:53 (Os 17586) a z Horažďovic do Horažďovic předměstí v 19:03 (Os 17587), které nově pojedou také v neděli a vybrané svátky (dosud jezdily jen v pracovní dny). Osobní vlak z Klatov do Horažďovic předměstí v 17:15 (Os 17515) bude o svátcích posílen o jeden motorový vůz.

- Trať 191 Nepomuk – Blatná: Mezi Blatnou a Nepomukem pojede každý pátek (kromě 28. října a 18. listopadu) a také 27. října a 16. listopadu nový pár osobních vlaků se samoobslužným způsobem odbavení. Odjezd z Blatné bude ve 13:45, z Nepomuku ve 14:35. Tyto vlaky budou v Nepomuku navazovat na rychlík Plzeň – České Budějovice. Zavedením tohoto nového páru vlaků bylo přidáno 1 264 vlakokilometrů.

Jihočeský kraj

V Jihočeském kraji dochází k mírnému nárůstu objednávky, a to na trati 191 Nepomuk – Blatná o 712 vlakokilometrů (úsek na území Jihočeského kraje) a na trati 197 Číčenice – Nové Údolí o 1 278 vlakokilometrů. Celkem tedy nárůst činí 1 990 vlakokilometrů (ve vztahu k objednávce pro rok 2011 jde o nárůst o 0,04 %).

- Na trati 191 Nepomuk – Blatná pojede v pátek nový pár vlaků: Os 27918 Nepomuk – Blatná (odj. 14:35) a Os 27921 Blatná – Nepomuk (odj. 13:45). Tyto spoje zlepšují návaznost od dálkové dopravy ze směru Plzeň a slouží zejména pro dopravu studentů ze škol.

- Na trati 197 Číčenice – Nové Údolí bude reorganizována školní doprava žáků 1. stupně ze ZŠ Volary do obce Stožec: ve dnech školního vyučování pojede z Volar ve 13:50 nový vlak do Stožce (Os 18078). Změnu požadovala obec Stožec.

- Trať 195 Lipno nad Vltavou – Rybník: spěšný vlak ČD YETTI (Sp 1762/3) z Lipna nad Vltavou do Tábora (odjezd z Lipna v 17:02) nově staví na zastávce Těchoraz. Změnu požadovalo město Vyšší Brod.

- Trať 196 České Budějovice – Summerau: z Rybníka do Horního Dvořiště pojede o nedělích a svátcích v 17:55 nový osobní vlak (Os 8561). Jde o zveřejněnou soupravovou jízdu.

- Trať 220 Praha – České Budějovice: víkendovýspěšný vlak z Lipna nad Vltavou do Tábora ČD YETTI (Sp 1752) pojede od 2. dubna nově jen do Českých Budějovic. V úseku České Budějovice – Tábor bude nahrazen novým osobním vlakem Os 8226 s odjezdem z Českých Budějovic ve 20:19 (spěšný vlak odjížděl v 18:58). Tento vlak bude jezdit o víkendech a svátcích a bude zastavovat ve všech stanicích a zastávkách. Změna nastane na základě dohody s objednatelem a jde o kompromis mezi požadavkem obcí a marketingovými aktivitami ČD.

Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji se rozsah objednané regionální dopravy nemění, na tratích dojde jen k dílčím změnám, jejichž cílem je zlepšit přípojové vazby a zajistit spojení bez přestupu.

- Na trati z Olomouce do Šumperku bude nově zastavovat spěšný vlak (Sp 1633) v 17:02 v Troubelicích.

- Osobní vlak z Jeseníka do Šumperka v 18:55 (Os 3616) bude nově jezdit v úseku Jeseník – Lipová Lázně denně (dosud v tomto úseku nejezdil v neděli).

- Osobní vlak (Os 3605) nepojede v sobotu mezi Šumperkem (odjezd 5:34) a Bludovem. U sobotního spoje ze Šumperka v 5:27 bude řazen přímý vůz (Os 3733/3605 ze Šumperka před Bludov do Jeseníku). Cestující tak nebudou muset v Bludově přestupovat.

- Z důvodu zkrácení čekací doby v Bludově bude uspíšen odjezd osobního vlaku 13005 ze Šumperka. Nově pojede již v 7:30, do Zábřehu na Moravě dojede v 7:54.

Moravskoslezský kraj

V Moravskoslezském kraji se rozsah objednané regionální dopravy nemění, na tratích dojde jen k dílčím změnám na základě požadavků cestujících, z důvodu zajištění lepších přestupů. Ruší se dva mezinárodní osobní vlaky mezi Bohumínem a Katovicemi.

- Z důvodu zrušení dvou mezinárodních osobních vlaků polskou stranou již od platnosti nového jízdního řádu, nebudou již dále vedeny dva osobní vlaky. Jde o osobní vlaky z Katovic do Bohumína v 9:54 (Os 3353) a z Bohumína do Katovic ve 14:16 (Os 3354).

- Pro navázání autobusového přípoje v Chuchelné se o tři minuty posouvá odjezd osobního vlaku Os 13456 z Chuchelné do Kravař ve Slezsku. Nově pojede v 7:36.

- Uspíšen je osobní vlak na trati z Českého Těšína do Frýdku-Místku. Nově pojede osobní vlak Os 12838 v úseku z Českého Těšína do Hnojníku o tři minuty dříve, tedy ve 22:53, z Hnojníku již v původním čase 23:15. Důvodem je zajištění přestupu na autobusový přípoj ve Stříteži u Českého Těšína.

- Na základě připomínek cestujících, pro zlepšení odvozu pracujících po noční směně, se posouvá odjezd osobního vlaku Os 3165 na trati z Valašského Meziříčí do Ostravy, a to v úseku mezi Valašským Meziříčím a Hostašovicemi o 3 minuty. Odjíždět z Valašského Meziříčí bude v 6:09, z Hostašovic pak již stejně v 6:21.

Jihomoravský kraj

Na jižní Moravě se na základě objednávky Jihomoravského kraje provedla některá úsporná opatření v regionální dopravě. Dochází ke zrušení méně využívaných spojů v méně frekventovaných časech.

- O víkendech nově nepojedou z Moravských Bránic osobní vlaky do Moravského Krumlova ve 12:29 a do Ivančic ve 13:31. Obdobně nepojedou o víkendech ani dva osobní vlaky v opačném směru: z Moravského Krumlova do Moravských Bránic ve 13:17 a z Ivančic do Moravských Bránic ve 14:16.

- K částečnému omezení dochází mezi Znojmem a Vídní. Ruší se první ranní spojení Znojma s Vídní v 5:31, v opačném směru pak poslední vlak z Vídně, který nyní přijíždí do Znojma ve 20:34.

- Nově nepojede poslední pár sobotních vlaků z Břeclavi ve 22:38 do Vranovic a zpět z Vranovic ve 23:46 do Břeclavi.

- Dochází k redukci páru vlaků v pracovní dny mezi Letovicemi a Skalicí nad Svitavou. Nově nepojede osobní vlak z Letovic v 17:21 a v opačném směru ze Skalice v 18:25.

- K úpravě dochází také u spojení mezi Hodonínem a Břeclaví. V pracovní dny nově nepojede pár večerních spojů: z Hodonína do Břeclavi ve 20:02 a z Břeclavi do Hodonína ve 22:35 z Břeclavi.

- K několikaminutovému posunu dochází u spěšného vlaku Sp 1778 Pernštejn, který nově odjede z brněnského hlavního nádraží do Žďáru nad Sázavou již v 8:12 (dosud v 8:16).

- Osobní vlak, který dosud odjížděl z Brna hl.n. do Břeclavi v 5:12 (Os 4611), pojede nově o tři minuty později v celé své trase. Odjezd vlaku z Brna hl.n. bude nově v 5:15, příjezd do Břeclavi v 6:20 hod.

- Nedělní provoz na trati 342 Moravský Písek – Bzenec bude nově zahájen až od 13 hodin.

---

01. 03. 2011 Bárta prý změní superkoncepci, dopravci chtějí více peněz

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dopravni-superkoncepce-se-zmeni-svaz-dopravy-pro-ni-chce-vice-penez)

Ministerstvo dopravy (MD) upraví koncepci výstavby dopravní infrastruktury do roku 2025, novou verzi takzvané superkoncepce zveřejní do 14 dnů. Dnes to sdělil prezident Svazu dopravy Jaroslav Hanák. Nová verze podle něj zohlední připomínky kritiků a bude mít i variantu počítající s víc penězi.

Ministerstvo doravy změny v dokumentu na základě diskusí s partnery připouští, uvedl mluvčí ministerstva Jakub Ptačinský. K možnému navýšení finančních prostředků na výstavbu dopravní infrastruktury se dnes ministerstvo nevyjádřilo. Až dosud ale trvalo na objemu finančních prostředků, které vláda na výstavbu dopravní infrastruktury MD přidělila. Svaz dopravy je jedním z největších kritiků dopravní superstrategie. Podle Hanáka je současná podoba dokumentu příliš defenzivní. Hanák ministru dopravy Vítu Bártovi (VV) vyčítá, že není ochoten uvažovat o navýšení finančních prostředků pro výstavbu dopravní infrastruktury. Pokud Česko nebude pokračovat ve výstavbě dálniční sítě, hrozí mu ztráta konkurenceschopnosti, soudí Hanák.

Superkoncepce vznikla na ministerstvu dopravy na základě konzultací s Asociací krajů, Státním fondem dopravní infrastruktury, přepravci a dopravními odborníky. Výhrady vůči návrhu už vyjádřil například také Jihočeský kraj. „Předložená 'Superstrategie dopravy' předpokládá v optimistické variantě do roku 2025 vybudování 480 kilometrů dálnic a rychlostních komunikací, což není ani polovina z rozsahu, který je potřebný pro dokončení páteřní sítě komunikací," uvedl na začátku února v otevřeném dopise ministru Bártovi šéf Svazu podnikatelů ve stavebnictví (SPS) Václav Matyáš. Navíc je podle něj návrh v rozporu s politikou územního rozvoje ČR, kterou už schválila vláda.

Podle již dříve zveřejněných návrhů SPS by stát mohl získat další peníze na financování výstavby například zdražením dálničních kuponů či rozšíření silniční daně i na soukromá vozidla. Získané finance by směřovaly do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který se letos ztenčí zhruba o třetinu na 61,3 miliardy korun. Do fondu by podle stavařů mohla směřovat také například třetina daní z minerálních olejů.

Jako jedno z možných řešení požaduje Svaz dopravy urychleně dokončit práce na zákonu, podle kterého by bylo možné spolufinancovat výstavbu s přispění soukromého kapitálu takzvaných PPP projektů. Právě PPP projekty jsou jednou nejzákladnějších priorit i pro MD. V polovině minulého měsíce Bárta na zasedání sněmovního hospodářského výboru připustil, že financování prostřednictvím soukromého kapitálu je jediným možným řešením pro pokračování výstavby nejen v Česku, ale i v Evropské unii.

Podle Hanáka je nutné pečlivě uvážit, jakou stavbu by mělo MD použít pro první realizaci PPP projektu. Na úspěchu tohoto konkrétního projektu totiž bude záviset další možnost výstavby infrastruktury ze soukromých peněz. Rychlé dokončení výstavby podle superkoncepce čeká například úsek D3 u Tábora a rychlostní komunikace R6 mezi Karlovými Vary a Chebem. MD plánuje i dotažení dálnice D1 z Bohumína ke státní hranici s Polskem.

---

01. 03. 2011 V každém třetím vagonu si lidé neumyjí ruce

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/116922-v-kazdem-tretim-vagonu-si-lide-neumyji-ruce/)

Návštěva toalety ve vlaku se v zimních měsících podobá loterii. Místo s penězi ale odchází šťastný vítěz s umytýma rukama. Voda totiž neteče zhruba ve třetině osobních vozů Českých drah. Dopravce tvrdí, že s tímto problémem nemůže nic dělat – jde o problém starých vagonů, kde voda zamrzá. Aby předešli problémům, které zmrzlá voda v trubkách působí, železničáři ji v zimě do starých vozů často ani nedoplňují. Jistotu, že si v zimě umyjí ruce, tak budou mít cestující teprve poté, co se dopravce vozů ze 70. až 80. let zbaví.

Moderní či rekonstruované vozy potíže se zamrzající vodou nemají. Pokud toaletní buňku nestihne jiná porucha, umyjí si cestující ruce dokonce teplou vodou. Platí to i v elektrických jednotkách CityElefant nebo modernizovaných motorových vozech. Stále ale zůstává víc než dost starých vagonů, do kterých usedají lidé odkázaní například na obyčejný rychlík. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka má zhruba třetina všech vozů, které dopravci patří, problém se zamrzáním vody.

Dráhy ale doufají, že budou moci část starých vozidel brzy odstavit. "Je to sice velmi zlé, ale cestující se dočkají řádově v měsících a v nejbližších letech skokové změny," slíbil mluvčí Joklík. ČD očekávají dodávku nových motorových vozů pro regionální dopravu, rekonstrukcí má projít i několik desítek rychlíkových vagonů z 80. let. Situaci v tomto ohledu zlepšují i rekonstrukce starých motoráků na Regionovy.

Nejenom netekoucí vodou se od dnešního dne zabývá i někdejší ředitel pražské Zoologické zahrady Petr Fejk. Nově pracuje jako tzv. ombudsman kvality, jeho oddělení se bude zabývat i stížnostmi cestujících. "Budu mít kontaktní telefonní čísla, bude e-mailové spojení, bude mi možné psát, když mě někdo bude chtít vidět fyzicky, stoprocentně může," shrnul Petr Fejk své možnosti.

---

03. 03. 2011 Cestujte Slovenskou strelou mezi Prahou a Brnem s místenkou za 0 Kč

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9782/)

Od neděle 6. března mohou zákazníci Českých drah, kteří budou cestovat mezi Prahou a Brnem nebo Prahou a Břeclaví spoji SC Pendolino Slovenská strela, koupit místenku do druhé třídy za 0 korun. Místenky za nulovou cenu jsou v prodeji od 1. března a jejich počet na jednotlivé spoje je omezený. Místenku na SC 278 a 279 za nulovou cenu lze získat u pokladní přepážky Českých drah buď současně se zakoupením jízdního dokladu, nebo samostatně po předložení platného jízdního dokladu. V automatu a přes eShop ČD je možné tuto místenku zakoupit výhradně současně s nákupem jízdního dokladu, samostatně ji lze vyzvednout pouze k platné aplikaci IN 100 na In-kartě.

„Jde o akviziční slevu, kterou chceme podpořit využívání Slovenské strely k cestování mezi Prahou a Brnem nebo Prahou a Břeclaví. Pro nástup v jiné stanici tato nabídka neplatí. Na každý vlak jsme vyčlenili určitý kontingent a po jeho vyprodání budou další místenky standardně za 200 nebo se slevou Rail plus za 100 korun," upřesňuje Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „Kontingent se bude měnit v čase. Každopádně platí, že když si budete doklady kupovat v dostatečném předstihu, máte větší šanci, že si místenku za nulovou cenu pořídíte," dodává. Cestující tak budou moci využít pro cesty z Brna do Prahy a zpět i pohodlí nejrychlejšího spojení mezi těmito městy, jehož jízdní doba je pouhé 2 hodiny a 23 minut, za stejnou cenu jako ostatní vlaky kategorie EC a IC v této relaci.

Platnost této nabídky končí 10. prosince 2011, výdej místenek za nulovou cenu na vlaky SC 278/279 na období počínaje dnem 11. 12. 2011 není možný.

---

03. 03. 2011 Japonci připravují nový rychlovlak Hayabusa

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/117125-japonci-pripravuji-novy-rychlovlak-hayabusa/)

Japonci chystají do provozu nový vlak Hayabusa. Po čtrnácti letech tak modernizují svou vysokorychlostní železnici přezdívanou Šinkansen. S provozní rychlostí 300 kilometrů v hodině bude Hayabusa nejrychlejší v Japonsku. Trasu z Tokia do 700 kilometrů vzdáleného města Aomori zvládne Hayabusa za zhruba dvě a půl hodiny. Interiér nového rachlovlaku připomíná vnitřek dopravního letadla. Asi největší pohodlí mají cestující v první třídě, kde jsou na kožených sedadlech k dispozici elektronické opěrky na nohy a lampička ne čtení. "Je to vysokorychlostní vlak, který ukazuje vysokou vyspělost japonské technologie. Nejde tu jen o rychlost. Tento vlak je také spolehlivý a pro zákazníky komfortní," uvedl manažer Šinkansenu Tomoyuki Endo.

Oficiálně se pojem Šinkansen vztahuje výlučně na vysokorychlostní tratě, kdežto vlaky, které po nich jezdí, jsou označovány jako hikari; v praxi se ale název Šinkansen používá pro obojí, a to i v samotném Japonsku. Vysokorychlostní vlaky začaly poprvé jezdit právě v Japonsku. Za celých 45 let Šinkanzeny nezpůsobily ani jednu vážnější nehodu. Po desetiletí si držely i prvenství v rychlosti. To ale v posledních letech převzala Čína. Vlaky tam jezdí i rychlostí 350 km/h a země také pracuje na vývoji magnetické soupravy, která by za hodinu dokázala urazit tisíc kilometrů.

---

03. 03. 2011 Bárta s bavorským vicepremiérem chtějí rychlostní železnici Praha – Mnichov

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c1-50904910-barta-s-bavorskym-vicepremierem-chteji-rychlostni-zeleznici-praha-mnichov)

Mezi oběma městy by v budoucnu měly jezdit spoje každé dvě hodiny, čímž se má v tomto úseku stát železnice konkurencí letecké dopravě. Česko a Bavorsko chtějí posílit přeshraniční železniční spojení. Prioritou, na které se obě strany shodují, je vybudování rychlostního koridoru Praha – Mnichov. Po čtvrtečním setkání ministra dopravy Víta Bárty s bavorským vicepremiérem Martinem Zeilem to řekl náměstek ministra Jakub Hodinář. Koridor by představoval první úsek evropského železničního koridoru spojujícího jihozápad a severovýchod Evropy. "Železniční spojení Prahy s Mnichovem je v současnosti ve velmi neuspokojivém stavu," řekl Zeil. Podle něj je ekologické železniční spojení v zájmu regionálního rozvoje na české i na německé straně. Konkrétní výstavba projektu je však zatím vzdálená. Cílem stavby rychlostního koridoru je podle ministerstva vytvoření konkurenceschopné nabídky železniční kyvadlové a turistické dopravy, zlepšení železniční infrastruktury příhraničních oblastí a zvýšení kapacity pro rostoucí nákladní dopravu.

Železnice má konkurovat letecké dopravě

Dojezdová doba mezi Prahou a Mnichovem by se po výstavbě nového koridoru měla snížit nejprve na čtyři a půl hodiny a později by měla klesnout na tři hodiny. V současné době trvá jízda vlakem z Prahy do Mnichova bezmála šest hodin. Mezi Prahou a Mnichovem by v budoucnu měly jezdit pravidelné spoje každé dvě hodiny, čímž se podle ministerstva dopravy v tomto úseku stane železnice konkurencí letecké dopravě. Kromě koridoru ministr Bárta a vicepremiér Zeil jednali o elektrifikaci trati z Norimberku přes Maktredwitz k českým hranicím a zprovoznění železničního úseku Aš-Selb. To by se mělo uskutečnit nejpozději v roce 2013, aby na jeho financování mohly být využity již schválené evropské dotace. Dalším krokem k přípravě těchto projektů bude setkání ministra Bárty s německým protějškem Peterem Ramsauerem 17. března v Berlíně.

---

04. 03. 2011 Němečtí strojvůdci opět stávkovali, v ČR se to projeví odpoledne

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-strojvudci-opet-stavkovali-v-cr-se-to-projevi-odpoledne/604711)

Němečtí strojvůdci dnes dopoledne potřetí za poslední dva týdny stávkovali, aby si vynutili jednotné podmínky u všech dopravců. Většina regionálních i dálkových vlaků nejezdila od 8:30 do 11:30. Podobně jako při předchozích dvou výstražných stávkách měl i dnešní protest dopady na vlaky v Česku. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského se ale stávka německých strojvůdců projeví až odpoledne, mezistátní vlaky z Německa totiž do Česka zatím nedorazily. Zatímco vlaky do Německa podle Šťáhlavského jely v Česku podle jízdních řádů a na ukončení stávky vyčkávaly v Bad Schandau nebo v Drážďanech, ve směru z Německa nabraly velká zpoždění. Dodal, že dosud nepřijel ani první ranní vlak z Berlína, který pravidelný přijíždí do Děčína krátce před 10:00. "Zpožděné vlaky pojedou přes naše území v odpoledních hodinách," řekl ČTK Šťáhlavský.

Práci v Německu znovu přerušili jak strojvůdci německé státní železniční společnosti Deutsche Bahn (DB), tak šesti jejích největších soukromých konkurentů. Výjimkou byli stejně jako minulý pátek strojvůdci berlínské městské dráhy S-Bahn, která spadá pod DB. Odborový svaz strojvůdců GDL si chce těmito protestními akcemi vymoci jednotné mzdové a pracovní podmínky pro zhruba 26.000 svých členů z téměř všech německých železničních společností. Vedení DB však odboráře za jejich postup už dříve kritizovalo a vyzvalo je, aby se místo braní si cestujících za rukojmí vrátili k jednacímu stolu. Dosavadní vyjednávání k žádnému sblížení stanovisek nevedla. Poslední nabídku zaměstnavatelů dnes šéf GDL Claus Weselsky označil za "nestoudnost" a "drzost". Pohrozil proto rozšířením protestních akcí i na nákladní dopravu. "O tom, co teď leží na stole, nelze jednat," prohlásil.

Státní železniční společnost by samotným ústupkem GDL příliš postižena nebyla. Odborářům jde totiž především o to, aby se vyrovnaly platové podmínky strojvůdců u soukromých dopravců s těmi u DB, kde mají odměny v průměru o 30 procent vyšší. Největší přepravce v zemi ale musí nést hlavní dopady stávky, která pravděpodobně jako minulý týden poznamená železniční dopravu v Německu až do večera a desetitisícům cestujících neumožní dostat se včas do cíle své cesty. V pondělí navíc skončí lhůta, do kdy mohou členové GDL hlasovat o přistoupení k časově neomezené stávce, která by železniční dopravu v Německu ochromila ještě výrazněji. Podle Weselského strojvůdci do té doby už stávkovat nebudou.

Stávka v Německu se týká těchto vlaků:

- EC 171 Hungaria Berlin – Budapešť
- EC 173 Vindobona Hamburg – Villach
- EC 175 Jan Jesenius Hamburg – Budapešť
- EC 177 Johannes Brahms Berlin – Wien

---

04. 03. 2011 Eurotunnel se loni kvůli dluhu a požáru propadl do ztráty

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/eurotunnel-se-loni-kvuli-dluhu-a-pozaru-propadl-do-ztraty/604728)

Přepravní společnost Eurotunnel, která provozuje železniční spojení pod Lamanšským průlivem, se v loňském roce kvůli zvýšeným nákladům na obsluhu dluhu a odkládání pojistné náhrady za požár v tunelu ze září 2008 propadla podle očekávání do ztráty. Čistá ztráta dosáhla 57 milionů eur (1,38 miliard Kč) proti zisku sedm milionů eur v roce 2009. Oznámila to dnes firma. Eurotunnel v lednu oznámil, že jeho tržby v posledním loňském čtvrtletí vzrostly meziročně o 29 procent na 187 milionů

eur. Ke zlepšení přispěl zejména nárůst přepravených nákladních vozů o 35 procent. Špatné počasí však snížilo přepravu osobních aut o pět procent a mírně omezilo i provoz osobních vlaků Eurostar. Generální ředitel Eurotunnelu Jacques Gounon uvedl, že v letošním roce čeká v tunelu pod kanálem zvýšení osobní přepravy o tři procenta. U nákladní přepravy odhaduje zvýšení o čtyři až pět procent. "V nejbližším období budeme zřejmě pozorovat nárůst aktivity," uvedl Eurotunnel ve firemním sdělení. "Ve střednědobém výhledu je společnost nadále přesvědčena o své schopnosti dosahovat udržitelného růstu," dodala firma.

---

06. 03. 2011 V kraji se ruší dvě tratě, místo vlaků pojedou autobusy (018, 261)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/v-kraji-se-rusi-dve-trate-misto-vlaku-pojedou-autobusy-p1a-/pardubice-zpravy.asp?c=A110306_122418_pardubice-zpravy_meb)

Místo oslav 130 let trvání tamní trati mezi Litomyšlí a Vysokým Mýtem je možné, že ji zruší. Totéž platí o trati mezi Žďárcem u Skutče a Pustou Kamenicí na Poličsku. Nová autobusová linka tímto směrem by vedla už z Chrasti. Případné změny se v jízdních řádech objeví v prosinci. Cestující by poté na jeden jízdní doklad využili vlak i autobus. Návrhy jsou ve stadiu jednání se starosty. V Cerekvici nad Loučnou se musí dopravci připravit na tvrdé podmínky obce. "Aby chodili študáci na autobusové zastávky přes hlavní silnici, po níž projíždí 20 až 25 tisíc vozidel denně, tak to je pro nás nepřijatelné," řekl starosta Josef Abraham. Ekonomické důvody k rušení vlakové dopravy chápe, ale podmínkou změny je souhlas s autobusovými zastávkami mimo rušnou komunikaci.

S rušením železnice nesouhlasí ani podnikatel, majitel cerekvického pohostinství Miloš Jůza. "Není to dobré, už jen kvůli tradici, která je tady šíleně dlouho. Mladé lidi je třeba přitáhnout, pro obec přinášejí vlaky vedle autobusového spojení body navíc." Starosta Pusté Kamenice Miroslav Myška je ještě radikálnější. "Můj oficiální názor je, že je to zvěrstvo první třídy, protože v prosinci skončila revitalizace trati ze Svitav do Žďárce u Skutče, nacpalo se do ní několik set milionů korun a teď najednou budou v Pusté Kamenici končit vlaky od Svitav a dál jezdit autobusy. No hrůza," řekl. "Jaké zaujmeme stanovisko jako obec ještě nevím, v zastupitelstvu jsme to ještě neprobrali, ale tohle budou lidi odsuzovat, protože je to mrhání veřejnými prostředky."

Není to plýtvání, říká o rušení opravené tratě náměstek

Během posledních několika let se totiž trať opravila, vyměnily se koleje, opravily mosty, propusti a přejezdy, položily se desítky kilometrů nových kabelů. Moderní zabezpečovací zařízení zabrání takovým železničním neštěstím, jaké se stalo před šestnácti lety právě na této trati nedaleko Krouny. Tehdy zahynulo devatenáct pasažérů motoráčku. Náměstek hejtmana zodpovědný za dopravu Jan Tichý však slova o mrhání penězi odmítá. "Rekonstrukci této tratě naplánoval někdo už v roce 1997, tedy v době, kdy kraj ještě neexistoval. Někdo se bohužel rozhodl, že ji udělá bez ohledu na to, kolik tam jezdí lidí. Peníze potřebujeme na ty tratě, kde jezdí víc lidí."

Podle krajského radního Jana Tichého jednání s obcemi na tratích skončí asi do šesti týdnů. U trati mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí argumentuje pro její rušení nejen kvůli úsporám v pokladně kraje, ale i z bezpečnostních důvodů. "Trať je v hrozném stavu, v některých úsecích se může jezdit jen 30kilometrovou rychlostí - kdyby byla vyšší, nemusel by vlak už jet po kolejích."

---

06. 03. 2011 Dopravci se bouří, nemohou na část tratí

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dopravci-se-bouri-nemohou-na-cast-trati)

Železniční dopravci vytáhli do boje proti Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Kritizují, že jim správa odmítla přidělit požadovanou kapacitu na některých regionálních tratích. Některé firmy se proto obrátily na Drážní úřad (DÚ), který zatím ve dvou případech ze tří rozhodl, že SŽDC nepostupovala správně. U třetí stížnosti si úřad vyžádal doplnění podkladů. Správa železnic se proti rozhodnutí odvolala na ministerstvo dopravy, které obvykle vrací stížnosti k projednání zpět na úřad. Jak deníku E15 řekl šéf DÚ Pavel Kodym, kolotoč rozhodování a odvolávání může trvat velmi dlouho a skončit až u Evropské komise. „Na tratích jsou doložené objednávky, i když nejde o pravidelnou dopravu," řekl Kodym. SŽDC pochybení odmítá. Podle mluvčího Pavla Hally jde vesměs o tratě, které jsou ve správním řízení o zastavení provozu nebo zrušení. „My postupujeme s péčí řádného hospodáře. Objednávku dopravy si představujeme v mnohem větší míře tak, aby se vyplatilo trať udržovat," řekl Halla. Objednávky dopravců prý nesplňují požadavky na pravidelnou veřejnou dopravu, zákon tak správě umožňuje podat návrh na ukončení provozu na tratích, a tím nepřidělit dopravcům kapacitu. Na občasných nebo mimořádných jízdách SŽDC podle Hally prodělává.

Na SŽDC si stěžují například Jindřichohradecké místní dráhy, u kterých si mikroregiony objednaly letní víkendovou dopravu například na trati Kadaň − Podbořany s odbočkou na Kadaňský Rohozec. „Odmítli nás bez důvodu, jezdíme tam přitom poslední dva roky. Ta objednávka je dlouhodobá a my jsme na jejím základě investovali nemalé prostředky do vozidel. Co s nimi teď máme dělat," uvedl pro deník E15 ředitel JHMD Jan Šatava. Podle něj správa železnic postupuje protizákonně. „Oni hrají na to, že dopravci takzvaně vyměknou a na těch tratích vyrostou stromy," dodal. Ke stížnostem se přidaly i KŽC Doprava, České dráhy, Sdružení železničních společností a RegioJet. Českým drahám záleží hlavně na středočeské trati Krupá − Kolešovice, neboť mají v nedaleké Lužné u Rakovníka železniční muzeum. Malebnou trať proto potřebují pro nostalgické jízdy. „Krajem jsou zde objednané jízdy starých vlaků a SŽDC nás na tuto trať nechce pustit. Objednávku kraje přitom musíme plnit," řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

---

08. 03. 2011 ČD Cargo se na začátku roku dostalo do zisku

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-se-na-zacatku-roku-dostalo-do-zisku)

Železniční společnost ČD Cargo se v letošním roce dostala do zisku, když podnik v lednu vykázal zisk před zdaněním tři miliony korun, přičemž plánoval ztrátu 56 milionů korun. Provozní zisk činil 110 milionů korun. Dnes o výsledcích hospodaření informoval předseda představenstva firmy Jiří Vodička s tím, že tržby proti loňsku vzrostly o 100 milionů korun. Vodička dodal, že z pohledu ČD Cargo je leden nejhorším měsícem v roce. Podle něj ale únor i začátek března ukázal, že firma letos bude v zisku. Podle dříve uvedených předběžných výsledků skončí ČD Cargo za loňský rok ve ztrátě 420 milionů korun. Loni ČD Cargo přepravilo celkem 76,7 milionu tun zboží, což je o 12 procent více než v roce 2009. Generální ředitel ČD Petr Žaluda prezentoval loňské výsledky drah, které se loni poprvé od oddělení nákladní dopravy před třemi lety přehouply do zisku. Za rok 2010 vykázaly předběžně zisk devět milionů korun proti předloňské ztrátě 1,06 miliardy korun. Letos firma počítá se ziskem asi 320 milionů korun.

České dráhy se podle Žaludy chtějí soustředit na zvyšování úrovně poskytovaných služeb, a proto zavedly funkci firemního ombudsmana kvality. Tím je od začátku března bývalý ředitel pražské zoologické zahrady Petr Fejk. Ombudsman se bude mj. zabývat zvýšením péče o cestující a řešit stížnosti zákazníků. Zvyšování úrovně služeb a modernizace vozového parku ČD souvisí s nástupem konkurence na železnici. K tomu by mělo dojít od zavedení letního jízdního řádu, kdy by chtěl majitel Student Agency Radim Jančura začít provozovat železniční přepravu mezi Prahou a Ostravou.

Zřízení funkce ombudsmana ocenil i ministr dopravy Vít Bárta. „Já funkci ombudsmana chápu i jako oporu toho, aby České dráhy nebyly za otloukánka. Tedy aby se společnost dokázala obhájit v konkrétních případech, kdy k nedostatkům nedošlo kvůli pochybení ČD, ale třeba Správy železniční dopravní cesty," řekl Bárta. České dráhy by se podle Bárty rovněž měly naučit zákazníkům úspěšně prezentovat nabídku služeb. České dráhy chtějí do obnovy vagonů a lokomotiv firma investovat asi osm miliard korun, tedy o dvě miliardy víc než loni. V minulém roce ČD uzavřely smlouvy na modernizaci a nákup vagonů a souprav za téměř deset miliard korun.

---

08. 03. 2011 Stát pořád platí za vlaky IC/EC, peněz však ubývá¨

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/117615-stat-porad-plati-za-vlaky-ic-ec-dotaci-vsak-ubyva/)

Máloco je jednoduché a jednoduché není ani ukončení proplácení ztráty Českým drahám za provozování vlaků kategorií Intercity a Eurocity. Ačkoli ministerstvo dopravy už v listopadu oznámilo, že za spoje nadále platit nebude a ČD je budou muset provozovat na vlastní náklady, zatím jezdí výhradně na riziko dopravce pouze tři páry vnitrostátních spojů Intercity a čtyři páry Eurocity. Na své náklady provozují dráhy také spoje, které označují jako Supercity a nasazují na ně jednotky Pendolino. Ubýt dotovaných spojů má v červnu, ministerstvo ale bude nadále doplácet na provoz části mezistátních spojů Eurocity. Do loňského roku platil stát drahám za všechny dálkové spoje – tj. rychlíky, expresy i vlaky Intercity a Eurocity –, zatímco na náklady dopravce jezdila pouze Pendolina. První zkrácení státních plateb přišlo v prosinci, kdy začaly vlaky jezdit podle nového grafikonu pro rok 2011. Stát přestal doplácet na provoz sedmi párů vlaků.

Platby za IC ustanou, za EC je stanovují smlouvy

S novým jízdním řádem se snížila kategorie většiny vlaků, které jezdí na lince Praha – Olomouc – Žilina z Eurocity na expres, nebylo tedy pochyby, že za ně bude stát platit i nadále. Příspěvky na provoz ale dostávají dráhy i za další spoje. "Máme posledních pět vlaků kategorie IC, které zůstaly

v závazku (veřejné služby). Jsou to vlaky Zlínský expres ze Zlína do Prahy a zpět, IC Rastislav Břeclav – Bohumín a zpět, Myslbek Brno – Praha a zpět, Brněnský drak Brno – Praha a zpět a Zdeněk Fibich Praha – Břeclav a zpět," ozřejmil generální ředitel ČD Petr Žaluda na tiskové konferenci vedení drah situaci s doplácením na provoz dálkových vlaků vyšší kvality.

Ředitel Žaluda ovšem dodal, že ministerstvo doplácí i na provoz mezistátních vlaků na linkách Praha – Brno – Bratislava/Vídeň, Praha – Ústí nad Labem – Drážďany a Praha – Olomouc – Žilina. Na nich jezdí 28 z celkových 36 spojů Eurocity, jejich provoz je ale stanoven mezinárodními smlouvami, nadále je proto objednává stát. Ministerstvo s drahami dohodlo další omezení plateb k červnové změně jízdního řádu, ta se ale dotkne pouze vnitrostátních vlaků. "Od léta již nebude žádný vlak EC/IC veden v závazku veřejné služby. Výjimkou zůstanou mezinárodní vlaky kategorie EC, které jsou vázány mezinárodními smlouvami," uvedl Petr Žaluda.

Zač stát neplatí

Vnitrostátní vlaky IC (kromě SC Pendolino):

- IC 530/531 Helfštýn (Bohumín – Břeclav a zpět)
- IC 544/545 Ostravan (Bohumín – Praha a zpět)
- IC 580/581 Hutník (Třinec – Praha a zpět)

Mezistátní vlaky EC:

- EC 102/103 Polonia (Villach – Břeclav – Bohumín – Varšava a zpět)
- EC 104/105 Sobieski (Vídeň – Břeclav – Bohumín – Varšava a zpět)
- EC 110/111 Praha (Varšava – Bohumín – Praha a zpět)
- EC 136/137 Moravia (Budapešť – Bohumín a zpět)

Bez příspěvku, zato kvalitněji

Do vlaků Intercity a Eurocity současně s omezováním provozních příspěvků od státu zavádějí dráhy nové služby pro zákazníky, které by měly tyto spoje odlišit od běžných rychlíků a expresů. Zatím se s nimi cestující setkají v první třídě ve čtyřech párech spojů, z nich dva už ČD provozují na vlastní riziko, v dalších dvou případech jde o mezistátní vlaky, za jejichž provoz bude stát platit i nadále.

---

09. 03. 2011 Bezpečnost na dráze zajistí jedna agentura

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/bezpecnost-na-draze-zajisti-jedna-agentura)

Vypsání tendru na zajištění bezpečnostních služeb ve vlacích a na nádražích je po několikaměsíčním skluzu na spadnutí, dozorčí rada Českých drah se přiklonila k variantě jediné bezpečnostní služby. Vlaky a nádraží tak bude hlídat agentura s celostátní působností, která bude de facto fungovat jako soukromá železniční policie. Dozorčí rada zvažovala také alternativu rozdělení zakázky mezi více firem. „Naším cílem je lepší organizace a lepší cena. Zakázka bude vypsána na dobu neurčitou se standardní výpovědní lhůtou. Obecně se bude jednat o zajištění ochrany života a zdraví osob a zajištění ochrany majetku v objektech ČD, tedy budovách a vlacích," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Konkrétními parametry zakázky včetně předpokládané ceny bude zabývat představenstvo v první polovině dubna, následně bude vypsán tendr.

Hlídky „černých šerifů" dráhy už využívají, zatím ale pouze v rámci provizoria, které navázalo na pilotní projekt z první poloviny loňského roku. Řádná soutěž má dát projektu definitivu. Celkem je nyní ostraha na zhruba 80 nádražích. Dráhy přitom udávají výši nákladů v řádech desítek milionů korun ročně. Hlídky se také pohybují ve vlacích bez ohledu na kategorii spoje. Většina zásahů ochranky souvisí s vyloučením cestujících z přepravy, a to těch, kteří odmítají zaplatit či kteří jsou agresivní. Dráhy tvrdí, že do hlídek byli vybráni zvláště komunikativní lidé, nikoliv násilničtí jedinci. Jak doplnil Joklík, dráhy nyní nijak nespolupracují s bezpečnostní agenturou ABL, kterou založil ministr dopravy Vít Bárta. Vypsáním řádné soutěže se měla dozorčí rada zabývat na podzim, na pořad jednání se tento bod dostal až nyní.

---

09. 03. 2011 Nedostatek dopravních zakázek donutil stavbaře zlevnit o třetinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nedostatek-dopravnich-zakazek-donutil-stavbare-zlevnit-o-tretinu-10y-/ekonomika.aspx?c=A110309_1545439_ekonomika_jvo)

Stavební firmy svádějí kvůli nedostatku práce stále větší boj o velké dopravní zakázky. Výrazně tím zlevňuje modernizace železnic, která tak stát vyjde mnohem levněji, než původně plánoval. Ušetřené peníze půjdou na další dopravní stavby, které by jinak nebylo z čeho platit. První velká stavební zakázka vysoutěžená za ministra dopravy Víta Bárty ukázala, že se stavbaři umějí oproti dřívějším cenám řádně uskromnit. A také o zakázku skutečně soutěžit. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uzavřela smlouvu na rekonstrukci tříkilometrového úseku tratě mezi Českými Budějovicemi a Nemanicemi s překvapivým výsledkem: konečná cena je o 32 procent nižší, než SŽDC původně odhadovala. Namísto miliardy tak stát zaplatí jen 692 milionů korun firmě Eurovia, která byla jednou z dvanácti soutěžících. "Naše nabídnutá cena odpovídá standardním kalkulacím, které jsme používali už dříve. Cenu, kterou stanovil zákazník, nemůžeme komentovat, protože jsme ji nestanovili," uvedla mluvčí firmy Iveta Štočková.

Konkurence zakázky zlevňuje

Jen o pár týdnů dříve uzavřela SŽDC další zakázku výrazně levněji, než plánovala: druhou část opravy tratě z Libně do Běchovic vyhrál Viamont DSP s cenou 225 milionů korun, o třetinu méně, než byl odhad. Soutěžilo deset firem. "Je to zřejmě doznívající efekt krize a přetlak nabídky firem," vysvětluje si pád v cenách mluvčí SŽDC Pavel Halla. "Dochází tak k posilování a rozvoji konkurenčního prostředí a v konečném důsledku k zásadnímu zlevňování staveb dopravní infrastruktury," dodal Halla.

Ještě donedávna si stavební firmy užívaly velkého boomu dopravních staveb, především díky tučným evropským dotacím. Na soutěžích to bylo poznat: hlásilo se málo firem, cena byla většinou vyšší, než byl odhad SŽDC. Například v roce 2009 se do zakázky za 2,5 miliardy na optimalizaci tratě mezi Bystřicí nad Olší a Českým Těšínem přihlásila jediná firma: OHL-ŽS. Stejná firma vyhrála i soutěž na opravu železniční stanice v Přerově za tři miliardy, opět byla jediným uchazečem. Stavební firmy však odmítaly, že by se domlouvaly, které soutěže se zúčastní, nebo ne.

Peníze ušetřené na železnici půjdou na výstavbu silnic

Za poslední rok se situace na trhu výrazně změnila a stavbaři se potýkají s velkým nedostatkem zakázek. Zejména u dopravního stavitelství jsou přitom vyhlídky špatné, dobíhají hlavně dřívější projekty a SŽDC vypisuje minimum nových velkých zakázek. Ředitelství silnic a dálnic dokonce dosud od příchodu ministra Bárty nevypsalo jedinou velkou soutěž. Důvod je jednoduchý: nejsou peníze. Podle prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václava Matyáše je podobný postup cestou do pekel. "Výsledná cena je spíše podnákladová. Dělat s nulovou marží nebo ještě pod náklady, to je průšvih a cesta do pekel. Firmy ale bojují o přežití," tvrdí Matyáš. Ušetřené peníze za dopravní stavby financované z evropských peněz nemusí stát vracet Bruselu. "Je možné je použít na jiné dopravní stavby," upozorňuje Tomáš Čoček ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Stát už dříve oznámil, že chce přesunout část evropských peněz ze železnic na výstavbu silnic.

Čím více soutěžících, tím nižší cena

Velký boj stavbařů je patrný i v jiných veřejných stavebních zakázkách. Velké firmy jdou čím dál častěji i do malých tendrů, kterými dříve opovrhovaly, čím dál častěji je v soutěžích i deset či dvacet uchazečů. Potvrzuje se přitom pravidlo, že čím více soutěžících, tím nižší cena.

Například na Ředitelství silnic a dálnic začali loni i malé zakázky do dvaceti milionů korun na opravy silnic dávat kompletně na internet, dříve jen oslovili pět vybraných firem. "Počet soutěžících je vždy nejméně dvojnásobný a je to znát i na ceně," potvrzuje šéf ŘSD Jiří Švorc.

Některé veřejné instituce stále uměle snižují počty soutěžících losováním. Takový způsob výběru je častý stále hlavně u krajů.

Ceny železničních zakázek v milionech Kč

Modernizace úseku Votice – Benešov v roce 2010

- odhadovaná cena: 5 600

- vysoutěžená cena: 5 696

- počet soutěžících: 2

Optimalizace úseku Zbiroh – Rokycany v roce 2010

- odhadovaná cena: 3 284

- vysoutěžená cena: 4 222
- počet soutěžících: 3

Modernizace úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice 2. část v roce 2011

- odhadovaná cena: 340
- vysoutěžená cena: 225
- počet soutěžících: 10

Modernizace úseku České Budějovice – Nemanice v roce 2011

- odhadovaná cena: 1 000
- vysoutěžená cena: 692
- počet soutěžících: 12

---

10. 03. 2011 Němečtí železničáři ukončili stávku – prozatím

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/117765-nemecti-zeleznicari-ukoncili-stavku-prozatim/)

Strojvedoucí zkomplikovali dnes dopoledne situaci v celém Německu. Počtvrté za poslední tři týdny vstoupili do stávky, zastavila se nákladní, osobní dálková i regionální doprava. Ranní dopravní špičku vážně postihl výpadek městské železnice (S-Bahn) ve velkých městech včetně Berlína. Stávka trvala do deseti hodin dopoledne, strojvedoucí nákladních vlaků zastavili práci už v osm hodin večer, osobní vlaky přestaly jezdit ve čtyři ráno. Odbory stávkami chtějí dosáhnout zvýšení platů u strojvedoucích zaměstnaných soukromými dopravci. Ti dostávají méně než zaměstnanci státem vlastněné společnosti Deutsche Bahn.

Stávka, která byla ze současné německé série nejdelší, drobně ovlivnila železniční provoz také v Česku. ČD ale tentokrát neponechaly nic náhodě a od Německa se v nejvyšší možné míře odstřihly. Mluvčí drah Kateřina Šubová uvedla, že na některé mezistátní vlaky nasadila česká společnost své strojvedoucí. Tak se ranní vlaky dostaly z Prahy do Drážďan, kde mimořádně skončily. Naopak až z Drážďan byly výchozí vlaky do Budapešti nebo Villachu, které obvykle jezdí z Berlína, resp. Hamburku. Zatímco jejich kmenové soupravy uvázly během stávky v severním Německu, z Drážďan vyjely náhradní soupravy včas nebo jenom s malým zpožděním. Výjimkou byl noční vlak z Amsterdamu do Prahy, který při stávce nabral téměř sedmihodinové zpoždění a dosud se neobjevil na českém území.

S velkými zpožděními se do Česka dostaly i nákladní vlaky. Podle mluvčího společnosti ČD Cargo Romana Jandíka však několikahodinové zpoždění neznamená v nákladní dopravě žádné větší komplikace. Členové německého odborového svazu strojvedoucích GDL se v pondělním hlasování vyslovili pro časově neomezené stávky. Šéf GDL Claus Weselsky dnes pohrozil, že odboráři protestní akce vyostří. "Kdo nás zná, ví, že jsme schopni zajít velmi daleko. To ale nechceme, protože chceme jednání," prohlásil.

---

10. 03. 2011 NS dostaly za zpoždění pokutu, ČD pochvalu

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/117802-ns-dostaly-za-zpozdeni-pokutu-cd-pochvalu/)

Nizozemská železniční společnost Nederlandse Spoorwegen (NS), která zajišťuje osobní dopravu ve většině země, dostala od vlády pokutu v předběžné výši dvou milionů eur za zpoždění svých vlaků v roce 2010. Zpoždění v průběhu roku mělo sedm procent spojů – podle vlády je to příliš mnoho. Výše pokuty se může snížit, pokud dopravce v dohledné době přesnost svých vlaků zlepší. Pokutu od své vlády dostal také český protějšek NS – České dráhy. Netýkala se ale zpoždění, které přitom bylo loni u českých vlaků vyšší než v Nizozemsku. Za přesnost vlaků naopak dostaly ČD finanční bonus.

Pokutu dostaly NS už za rok 2009, kdy včas dojelo 92,8 procenta osobních vlaků. Podle prvního rozhodnutí měla společnost zaplatit 1,8 milionu eur, později stát pokutu snížil na 500 tisíc eur vzhledem ke zlepšení na počátku loňského roku. "Příliš vlaků přijelo se zpožděním a cestující nebyli spokojeni s obdrženými informacemi a nabízenými místy k sezení při výlukách v dopravě," zdůvodnilo udělení nové pokuty ministerstvo infrastruktury a životního prostředí.

Zatímco NS nizozemská vláda pokutovala za sedmiprocentní nepřesnost, jejich český protějšek ČD dostal naopak pochvalu. "Řádově 8,6 milionu jsme od ministerstva dostali na bonusech za dodržování řazení, za dodržování přípojných vazeb a za včasnost spojů," shrnul mluvčí ČD Radek Joklík.

Přesnost vlaků českého dopravce v roce 2010 přitom byla nižší než v případě NS – činila 90,4 procenta. Nejčastěji se vlaky zpozdily kvůli výlukám nebo nehodám na přejezdech. Dráhy dostaly i pokutu, ta se ale týkala špinavých vagonů.

---

10. 03. 2011 Krádež kabelů zastavila dopravu na podkrušnohorské trati

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dalsi-kradez-kabelu-zastavila-dopravu-na-podkrusnohorske-trati/607684)

Krádež kabelů na nádraží Ústí nad Labem - západ dnes krátce po poledni zastavila dopravu na trati směrem na Teplice. Dva osobní vlaky uvízly ve stanicích, rychlíky jezdily odklonem údolím Bíliny a Teplicím a Duchcovu se vyhnuly. ČTK to potvrdila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Policisté pachatele vzápětí dopadli, hrozí mu až šestileté vězení. Porucha byla odstraněna po necelých dvou hodinách. Podle informací od cestujících nebyla zavedena náhradní doprava, a tak pasažéři z odříznutých stanic museli buď počkat, anebo si zajistit dopravu sami.

Od kolejí zmizely asi tři metry měděného kabelu, zloděje ale policisté se psy asi za 20 minut vypátrali. "V minulosti už na dráze několikrát kradl a byl za to odsouzený na pět let. Jakmile ho pustili, začal to dělat znovu," řekl ČTK vedoucí železničního oddělení ústecké policie Roman Jelen. Zadrženému nyní hrozí až šestileté vězení. Krádeže zabezpečovacího zařízení se nepovažují za obyčejnou krádež. Je pro ně speciální trestný čin nazvaný ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení. Krádeže kabelů a měděných transformátorů jsou na severozápadě Čech velkým problémem. Od loňského března do října zmizelo v oblasti přes 60 stykových transformátorů, které izolují jednotlivé úseky. Většina z nich skončila ve sběrnách surovin.

---

10. 03. 2011 Stavba III. koridoru má problémy (Ejpovice – Plzeň)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regionalni/117866-stavba-iii-koridoru-ma-problemy/)

Stavbu III. železničního koridoru z Prahy do Plzně komplikuje podle Správy železniční dopravní cesty spekulant s pozemky. Účelově prý skoupil ornou půdu pod nově plánovanou tratí z Plzně do Rokycan a nyní si diktuje podmínky. Majitel pozemků požaduje za ornou půdu výrazně více peněz, než kolik stát může ze zákona dát. Investorovi došla trpělivost a podal žádost o vyvlastnění. Spory s majitelem pozemků ohrožují stavbu koridoru a tím i evropské dotace.

Kvůli stavbě koridoru řeší plzeňský magistrát hned tři vyvlastňovací řízení. První a nejjednodušší se týká dvou mrtvých Američanů, kteří neměli dědice. Problémy už nehrozí ani v případě dvou sester, které mají pod koridorem jen pár metrů čtverečních a chtěly vyvlastnit víc, aby se jim prodej vyplatil. "Třetí vyvlastňovací řízení by se mělo týkat katastru Kyšice," uvedl Jiří Kubík z Oddělení odvolání a stížností Odboru stavebně správního Magistrátu města Plzně. Jde o pozemek Davida Bestena, který v Kyšicích koupil přes 10 hektarů polí. Správa železniční dopravní cesty od něj potřebuje 3 000 m². Stejný problém řeší i kyšický úřad, kterému David Besten komplikuje pro změnu stavbu obchvatu obce. "David Besten v naší obci nikdy nebydlel. Jestli mám správné informace, tak žije v Německu v Norimberku," upřesnil starosta Kyšic Hynek Sladký (nez.).

O tom, zda se koridor postaví včas a stát tak nepřijde o evropské dotace, teď rozhoduje jeden majitel pozemků. Na vině je podle odborníků nevyhovující vyvlastňovací zákon. "Nejrůznější spekulanti skupují pozemky pod trasami budoucích komunikací. Zpravidla bezcenná pole se vykupují za mnohonásobně vyšší ceny jako stavební pozemky," dodal Jiří Kubík. K tomu již v říjnu loňského roku prohlásil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla: "Není samozřejmě reálné, abychom vykupovali celé pozemky, jak si někteří vlastníci pozemků představují. To bychom se dostali do položek, které jsou nepředstavitelné." Po novém koridoru se mělo podle původních plánů jezdit už v roce 2013.

---

11. 03. 2011 Bárta: Příští rok začne stavba železničního koridoru v Ústí n. O.

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-pristi-rok-zacne-stavba-zeleznicniho-koridoru-v-usti-n-o/608141)

Příští rok začne odkládaná stavba železničního koridoru v Ústí nad Orlicí. Zároveň zůstane zachována budova tamního nádraží, která je kulturní památkou. Novinářům to dnes řekl ministr dopravy Vít Bárta (VV) při návštěvě Pardubického kraje. Koridor se měl stavět už v roce 2009, spory o budovu, ale stavbu oddálily. "Přes kulturu vlak nepojede. Kulturní památka bude, a přesto dokážeme zajistit díky

Správě železniční dopravní cesty, že příští rok začneme stavět dopravní uzel a přesto tudy bude Pendolino jezdit 160kilometrovou rychlostí," řekl Bárta.

Na schůzce se ministr dopravy s ministrem kultury Jiřím Besserem (TOP 09) a zástupci kraje a města shodli na tom, že všichni budou společně hledat ekonomické cesty, jak kulturní památku z roku 1874 zachránit. "Ministerstvo kultury uvolňuje 150.000 korun na stavebně-historický průzkum, kteří naši pracovníci provedou do tří měsíců. Potom budeme vědět, co se uvnitř této budovy může z jejího stavebního základu odehrávat," řekl Besser.

Zároveň vznikla mesiresortní komise ministerstev, která bude pro budovu hledat uplatnění. Lidé jí mohou posílat náměty. Objekt stojí nevhodně mezi kolejišti a pro potřeby Českých drah se už nehodí. Cestujícím bude sloužit nová výpravní budova. Hejtman Radko Martínek (ČSSD) naznačil, že na financování oprav by se mohly využít takzvané norské fondy. "Výstavba koridoru je velmi dobrá zpráva pro Pardubický kraj i Českou republiku. Pardubický kraj se toho bude určitě účastnit. Máme granty na podporu památek a cestovního ruchu," řekl hejtman.

Koridor se měl stavět už v roce 2009. Budově nádraží hrozila demolice, občanské sdružení Nádraží nedáme! usilovalo o to, aby se stala kulturní památkou. Proti demolici se postavily v internetové petici tisíce lidí. Nedávno naopak vznikla petice obyvatel místní části Kerhartice za vybudování koridoru. Podle tamního osadního výboru aktivity sdružení Nádraží nedáme! stále oddalují výstavbu koridoru a místní část je nádražím odříznutá od města.

---

14. 03. 2011 Česku hrozí soud kvůli osvědčením pro strojvůdce

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118128-cesku-hrozi-soud-kvuli-osvedcenim-pro-strojvudce/)

Podle Evropské komise prý Česká republika a sedm dalších zemí EU brání lepší mobilitě strojvůdců. Komise jim vytkla, že zatím nepřevedly do svého práva unijní předpisy týkající se osvědčení strojvůdců. Česku teď kvůli tomu hrozí i soud. Dané předpisy stanovují požadavky, které musí strojvedoucí splnit, aby mohli v zemích EU řídit vlak. Může-li řídit na základě osvědčení lokomotivu v jedné zemi, měl by mít umožněno působit i jinde, pokud půjde o stejný stroj. Zkoušku z řízení sice musí složit znovu, ale prohlídku tělesné způsobilosti a test odborných znalostí už nikoli. "Komise určila těmto členským státům dvouměsíční lhůtu na to, aby situaci napravily. Pokud tak neučiní, komise se obrátí na Soudní dvůr Evropské unie," pohrozil Brusel. Kromě ČR má podobné problémy i Belgie, Německo, Maďarsko, Nizozemsko, Švédsko, Slovinsko a Portugalsko. "Pokud uvedených osm členských států neuvede své vnitrostátní právo do souladu s právem unie ve stanovené lhůtě, směrnici nebude možné provádět," uvedla komise. Směrnice, která předpisy obsahuje, má za cíl usnadnění mobility strojvůdců mezi státy EU i mezi železničními podniky.

---

14. 03. 2011 Vlak přes Bohušice jezdí, o zastávku ale místní bojují marně už léta

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/vlak-pres-bohusice-jezdi-o-zastavku-ale-mistni-bojuji-marne-uz-leta-1f2-/jihlava-zpravy.asp?c=A110314_1548334_jihlava-zpravy_bor)

I když železničních zastávek na Vysočině v posledním roce spíše ubývalo, v Bohušicích na Třebíčsku už léta marně usilují o výstavbu nové. Vše už ale pomalu začíná směřovat k tomu, že se v obci konečně dočkají. Bohušice bývaly přidruženou obcí Jaroměřic nad Rokytnou. Posledních dvacet let jsou samostatnou vesnicí a zhruba tak dlouho usilují o novou stanici. "Slíbili nám, že když ne letos, tak by příští rok určitě zastávka měla stát. Zatím moc nejásáme. Až to bude, tak začneme jásat," pověděl starosta obce František Plocek. "V roce 2010 byla zahájena příprava stavby s cílem dokončit zastávku v roce 2010. Před zadáním projektu ale začala v resortu úsporná opatření a další příprava byla zastavena. Pokud se podaří najít peníze, rádi záměr uskutečníme. Nejbližší autobusová zastávka je 1,5 kilometru od obce. Vlak přitom jezdí přes náves. Zatím bylo investováno sto tisíc korun za přípravnou dokumentaci," uvedl Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty.

Kraj stavbu podporuje, peníze na ni ale nedá

Bohušice leží na trati vedoucí z Okříšek do Znojma. Projekt podle mluvčího Hally podporovalo i hejtmanství. "Náklady stavby jsou více než sedm a půl milionu korun," dodal mluvčí. Náměstek hejtmana Libor Joukl o záměru ví. "Jako kraj nemáme nic proti, klidně to podpoříme. Investičně je to ale věcí jiných subjektů. Z naší strany by to byla investice do cizího majetku, což je vždy trochu problematické. Založilo by to polemiku, proč právě tam investujeme," uvedl Joukl. V poslední době železničních zastávek na Vysočině spíše ubývalo, než přibývalo. Od letošního roku nejezdí vlaky do Jemnice, takže se nevyužívají ani stanice Jackov, Dědice, Rácovice, Třebelovice a Lhotice. "Zde

kraj počínaje letošním lednem neobjednal žádnou železniční dopravu," připomněl Petr Fiala z Krajského centra osobní dopravy Českých drah. Naopak před časem vznikla jedna nová zastávka u masny v Kostelci na Jihlavsku.

---

14. 03. 2011 Nová trať Praha – Mnichov je prioritou pro Plzeňský kraj i Bavorsko (Donau-Moldau Bahn)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nova-trat-praha-mnichov-je-prioritou-pro-plzensky-kraj-i-bavorsko/609472)

Jednou z priorit vznikajícího euroregionu Dunaj – Vltava, díky němuž by české, německé i rakouské příhraničí mohlo v letech 2014 až 2020 čerpat dotace, je železniční koridor Plzeň – Domažlice – Řezno – Mnichov. Stavba, jejíž předběžné náklady se odhadují na 28 miliard Kč, má podporu spolkového i českého ministerstva dopravy. Dohodu o dalším postupu dojednají v červnu na dopravní konferenci v Plzni jejich šéfové. ČTK to dnes řekli bavorská ministryně pro státní a evropské záležitosti Emilie Müllerová a plzeňský hejtman Milan Chovanec. "Čekali jsme na garanci spolkové vlády, že to budou realizovat, což se stalo, a Němci už připravují konkrétní kroky," uvedl náměstek hejtmana Ivo Grüner. Ke stavbě, jež je podle hejtmana zařazena do dopravní "superkoncepce" ministra Víta Bárty do roku 2025, připravuje Správa železniční dopravní cesty výkupy pozemků. "Koridor je velmi důležitý pro rozvoj hospodářství i pro komfort občanů. Spojení z Prahy do Mnichova je pro mě velmi důležité a i náš ministerský předseda v prosinci na návštěvě u premiéra Nečase mu přislíbil podporu," dodala Müllerová. Podle ní není současná doba cesty vlakem, která trvá šest hodin a čtyřikrát se přepřahá lokomotiva, adekvátní pro 21. století. Díky koridoru se má zrychlit cesta rychlíkem z Prahy do Mnichova na polovinu, o dvě hodiny méně, než trvá jízda autem.

Prezidentka Horního Falcka Brigita Brunnerová dnes zástupce Plzeňského kraje ujistila, že její země vyvíjí trvalý tlak na zkvalitnění spojení, a toto téma "hýbe všemi sousedními regiony". Koridor, který by mohl být hotový v roce 2017, by měl vazbu i na říční přístavy na Dunaji. Nejnákladnější bude tunel u České Kubice, který má vyústit v Bavorsku. Právě proto chtěli podle hejtmana Češi od Němců slyšet garanci, aby ČR v přípravě stavby pokračovala.

Nejsilnějším dnešním tématem byl vznik mezimetropolitního regionu Dunaj – Vltava s 5,5 milionu obyvateli, na jehož vzniku se dohodly loni v červenci hospodářské komory Plzeňského a Jihočeského kraje, Dolního Bavorska, Horního Falcka a Horního Rakouska. "Nyní se zpracovávají přípravné studie regionu mezi velkými metropolemi Mnichov, Praha, Vídeň i Norimberk a je důležité, abychom si našli nějakou pozici v té oblasti, která je někdy považována za venkovskou, a proto je velmi důležitá spolupráce na této přípravě," dodala Müllerová. Evropský region by měl být připraven v roce 2013.

Po tomto roce by měly jít podle Chovance dotace na rozvoj silniční a železniční sítě, na podporu drobné výroby a podnikání s vyšším podílem přidané hodnoty a na regionální produkty. "Do roka budou hotové analýzy a potenciál regionů. Půjde o upgrade současné přeshraniční spolupráce mikroregionů, stávající programy by se neměly rušit. Musí se ale prosadit názory oblastí mezi městy," uvedl poradce hejtmana pro euroregion Petr Osvald. Podle Brunnerové by nový region neměl přerozdělovat peníze, ale připravovat projekty ke získávání dotací. Peníze by nadále spravovala ministerstva. "Chceme nasměrovat peníze do příhraničí, aby se zastavilo vysidlování," dodal hejtman. Podle Müllerové je situace na bavorské straně podobná. Porodnost je tam velmi nízká a panuje masivní odliv lidí do metropolí. "Evropský region musíme připravit dobře, protože to je také určité marketingové opaření. Chceme skutečně lidem ukázat, že mezi metropolemi je také kvalitní život a stojí za to tam zůstat," dodala.

Obě strany dnes uvedly, že se vůbec neobávají plného otevření pracovního trhu v Německu a Rakousku od května 2011. Podle Brunnerové se nic nestane. Přes hranice Plzeňského kraje dnes proudí 2000 pendlerů denně, z toho 1400 z ČR a zbytek z Horního Falcka.

---

15. 03. 2011 Zloději vytrhali koleje. Policie je chytla, když se je chystali odvézt (Kralovice u Rakovníka - Mladotice)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/zlodeji-vytrhali-koleje-policie-je-chytla-kdyz-se-je-chystali-odvezt-1ix-/plzen-zpravy.asp?c=A110315_141719_plzen-zpravy_alt)

Opuštěná železniční trať z Kralovic do Mladotic na severním Plzeňsku láká zloděje. Policie tam před pár dny přistihla dvojici, která rozřezávala kolejnice a připravovala si je k převozu do sběrny surovin. "Padesátiletý muž společně s pětadvacetiletou spolupachatelkou rozebrali pomocí autogenu 91 metrů kolejnic a celkem 490 kilogramů různého spojovacího materiálu," uvedl policejní mluvčí

Josef Aubrecht. Policie zloděje zadržela ve chvíli, kdy si právě část kolejnic připravovali k převozu. "Oba jsme umístili do cely. Hrozí jim až dva roky vězení," řekl Aubrecht. Železniční trať z Mladotic do Kralovic je opuštěná od poloviny 90. let. Vlaky se sem už téměř jistě nikdy nevrátí. Koleje chybí na řadě míst, trať je celkově zdevastovaná a čeká ji definitivní zrušení.

---

15. 03. 2011 Platnost osvědčení strojvedoucích se možná prodlouží na 10 let

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118213-platnost-osvedceni-strojvedoucich-se-mozna-prodlouzi-na-10-let/)

Prodloužit platnost stávajících osvědčení strojvedoucích na deset let chtějí senátoři z dopravního výboru. Doporučili tak dnes jednomyslně upravit novelu zákona o drahách, která má podmínky pro práci strojvedoucích zpřísnit. Pokud se s úpravou ztotožní na nadcházející schůzi i Senát, normu dostane sněmovna k novému projednání. Novela také mění postupy při schvalování kolejových vozidel. Novinky jsou ale platné jen pro nově vyráběné stroje. Nové technické požadavky se týkají například komunikačních zařízení na lokomotivách a kolem kolejí nebo deformačních zón vozidel.

Výbor se podle senátora Karla Korytáře (ČSSD) rozhodl novelu spolu s technickými úpravami zpřesnit kvůli tomu, že nebylo jasné, jestli se platnost nynějšího osvědčení prodlouží o pět či deset let. Podle novely totiž mají železniční dopravci vydávat svým strojvedoucím nové osvědčení, kde bude přesně uvedeno, na jakých traťových úsecích a typech lokomotiv mohou jezdit. Novela má podle ministerstva dopravy zlepšit přístup českých strojvedoucích na zahraniční tratě, protože český dopravce bude moci po řádném přezkoušení vydávat osvědčení i pro cizinu.

Pokud bude norma schválena, bude moci licenci strojvedoucího získat jen osoba starší 20 let, a to na dobu deseti let. Žadatelé budou muset absolvovat preventivní lékařské i dopravněpsychologické vyšetření. Teprve pokud licenci získají, budou moci získat nové osvědčení. Podle Evropské komise prý Česká republika a sedm dalších zemí EU brání lepší mobilitě strojvůdců. Komise jim vytkla, že zatím nepřevedly do svého práva unijní předpisy týkající se osvědčení strojvůdců. Česku teď kvůli tomu hrozí i soud.

---

15. 03. 2011 Zloději podnikli nájezd na tratě (130, 149)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118244-zlodeji-podnikli-najezd-na-trate/)

Na dvou železničních tratích na západě a severozápadě Čech se dnes ztratily součásti zabezpečovacího zařízení. Zloději, kteří je ukradli, tak řadě lidí zkomplikovali cestování, navíc je ohrozili. Následkem krádeže zabezpečovacího zařízení může být i srážka vlaků nebo nehoda na přejezdu. Tentokrát však bylo jediným následkem zastavení provozu – ráno nejezdily vlaky na lokálce z Mariánských Lázní do Karlových Varů, odpoledne na hlavní trati Ústí nad Labem – Chomutov. Zřejmě už v noci z neděle na pondělí ukradl zloděj asi 400 metrů kabelu mezi Ovesnými Kladruby a Teplou na Karlovarsku. Přerušil tak zabezpečovací zařízení i telefonní spojení. Správě železniční dopravní cesty vznikla asi sedmitisícová škoda. Další krádež omezila odpolední provoz mezi stanicemi Chomutov a Kyjice na chomutovsko-ústecké trati. Než se podařilo ztrátu nahradit, nabralo několik vlaků asi hodinové zpoždění. Především v Ústeckém kraji jsou krádeže součástí zabezpečovacího zařízení časté. Naposled vlaky stály v polovině minulého týdne, kdy zloději řádili mezi Ústím nad Labem a Teplicemi.

---

15. 03. 2011 Nová lokomotiva se může Škodě prodražit (109E)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118242-nova-lokomotiva-se-muze-skode-prodrazit/)

Nové elektrické lokomotivy od Škody Transportation jezdí po českých kolejích už déle než půl roku v čele nejprve nákladních, potom už i osobních vlaků. Stále ale nejsou v takovém stavu, aby je výrobce mohl prohlásit za hotové. Aby stroje řady 380 dostaly definitivní razítko od Drážního úřadu, musí Škoda doplňovat novou techniku a zahájení řádného provozu nabírá další zpoždění. Dodávka už tak má velké zpoždění, podle původní smlouvy měly "třistaosmdesátky" už dva roky jezdit v čele mezistátních expresních vlaků. Plzeňské firmě se tak může lukrativní zakázka řádně prodražit. České dráhy se chystají uplatnit penále. Kdyby polevily, chce je k tomu popohánět ministr dopravy Vít Bárta. Lokomotivy řady 380 mají být schopny jezdit na Slovensko, v Polsku, Německu, Rakousku a Maďarsku. Zatím ale nejsou schváleny ani k řádnému provozu v Česku – v čele vlaků absolvují pouze zkušební provoz. V jeho průběhu musí Škoda řešit některé potíže.

Staré koleje – metla na nové lokomotivy

Hlavní problém je pro české koleje už tradiční – lokomotiva si nerozumí s nejstarším typem zabezpečovacího zařízení, podobně jako dříve Pendolino nebo německé lokomotivy Taurus. Výsledkem průjezdu nové lokomotivy může být zablokování trati – její úsek se neuvolní ani poté, co ho lokomotiva opustí. Že i řada 380 má občasné problémy při komunikaci s kolejemi, anonymně potvrdili i někteří železničáři. "Pravděpodobně lokomotiva generuje doposud neprozkoumané elektromagnetické pole, které může způsobit uvedené problémy," uvedl Ivan Konečný ze Západočeské univerzity.

Škoda se snaží zajistit, aby lokomotiva nepůsobila problémy vůbec nikde. Jde jí totiž i o další zakázku – má dodat lokomotivy podobného typu na Slovensko, kde se ale mohou vyskytnout problémy v klíčovém místě na bratislavské hlavní stanici. Ta je vybavena starými kolejovými obvody, které jsou hlavním strašákem moderních lokomotiv. Touže technikou je zabezpečeno také například plzeňské hlavní nádraží. "Příčinou problémů je dlouhodobá podinvestovanost železniční infrastruktury," shrnula mluvčí Škody Transportation Jolana Číhová.

ČD čekají. Vyplatí se to

České dráhy zatím čekají. Se zaváděním nových vozidel do provozu mají dlouhé zkušenosti, lokomotivy řady 380 jsou navíc ve zkušebním provozu nečekaně spolehlivé. Problémy, které se vyskytly, prohlásil mluvčí drah Petr Šťáhlavský za "dětské nemoci". "Bylo zaznamenáno několik případů závad či problémů při obsluze lokomotivy," shrnul. Dráhy vskutku mohou v klidu čekat. V letošním roce se ještě bez nových lokomotiv obejdou. Za trpělivost by mělo dráhy bohatě odměnit penále, které uplatní vůči Škodě kvůli dvouletému zpoždění. "České dráhy samozřejmě penále za pozdní dodávku lokomotiv budou uplatňovat," potvrdil mluvčí Šťáhlavský.

Dopravce, jehož všechny akcie vlastní stát, k uplatnění penále potlačí především ministr dopravy Vít Bárta. Tomu se nelíbila nedávná společná dovolená generálního ředitele drah Žaludy s manažerem Škody Krskou v Dubaji. Důsledné uplatnění penále má být pro ministra potvrzením Žaludových slov, že při cestě do Dubaje v žádném případě nešlo o obchod. "Všechny naše obchodní vztahy – zvláště v momentu, kdy můžeme cítit různé konflikty zájmů – budeme ostře sledovat. Koneckonců to budou ostře sledované vlaky," komentoval Vít Bárta.

---

16. 03. 2011 Správa železnic zrušila rekonstrukci nádraží ve Staré Pace

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-zrusila-rekonstrukci-nadrazi-ve-stare-pace)

Správa železniční dopravní cesty zrušila tendr na rekonstrukci nádraží ve Staré Pace za téměř 300 milionů korun bez DPH. Oprava staropacké stanice měla být přitom jednou z největších letošních zakázek SŽDC. Podle mluvčího státní organizace Pavla Hally si správa možnost zrušení soutěže vyhradila už při jejím vypsání. „Po úpravě zadávací dokumentace na úrovni projektu, včetně nového výkazu výměr a technických specifikací, předpokládáme zahájení nového zadávacího řízení. Jednoduše řečeno, musíme ten projekt zlevnit,“ řekl serveru E15.cz Halla. Kvalitu rekonstrukce by to prý ale nemělo ohrozit.

Nádraží ve Staré Pace je důležitý železniční uzel na rozhraní Královéhradeckého a Libereckého kraje. Ačkoliv sem míří koleje hned z pěti směrů, infrastruktura je značně zanedbaná. Nádraží by se mělo dočkat - podle původní zadávací dokumentace - například nových ostrovních nástupišť, opravy trafostanice a venkovního osvětlení nebo elektricky vyhřívaných výhybek. Nově má být ve stanici osazeno i zabezpečovací zařízení, které umožní dálkové ovládání tratí a rychlejší průjezd vlaků. Správa má letos výrazně méně peněz na investice než v minulosti. K největším letošním akcím patří ještě například rekonstrukce nádraží v Českých Budějovicích a návazné trati do Nemanic za 700 milionů korun, která začala počátkem února.

---

17. 03. 2011 České dráhy a PESA Bydgoszcz uzavřely kontrakt na dodávku 31 motorových jednotek

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9892/)

České dráhy a polská společnost PESA Bydgoszcz uzavřely kontrakt na dodávku 31 dvoudílných motorových jednotek v hodnotě téměř 2 miliardy Kč. Polská firma zvítězila v mezinárodním výběrovém řízení. Pro České dráhy je to další významný kontrakt související s modernizací vozidlového parku v regionální dopravě. Uzavřená smlouva také potvrzuje současnou otevřenost výběrových řízení

a diferenciace dodavatelů Českých drah. „Nové motorové jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování na frekventovaných tratích ve čtyřech krajích v Čechách a na Moravě," uvedl generální ředitel Českých drah Petr Žaluda a přiblížil některé výhody nových souprav pro cestující: „Soupravy nabídnou moderní klimatizovaný interiér pro přibližně 120 sedících cestujících. V soupravě bude také univerzální prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky nebo jízdní kola. Samozřejmostí bude vybavení pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem nebo moderní audiovizuální informační systém."

Velmi důležitá je v tomto projektu podpora Regionálních operačních programů Evropské unie, které se aktuálně podílejí na spolufinancování 17 souprav, a to do výše až 40 %. Proto byla podle Petra Žaludy při přípravě projektů důležitá úzká spolupráce s kraji: „Při výběrovém řízení jsme přihlíželi k požadavkům regionů a jejich zástupců, kteří regionální spoje objednávají. Věřím, že budou s vítězným vozidlem spokojeni stejně jako naši cestující v Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém a Zlínském kraji."

Získání zakázky polským průmyslem bylo u našeho severního souseda přijato s velkým potěšením, jak potvrzují slova předsedy představenstva PESA Tomasze Zaboklického: „Zprávu o vítězství naší nabídky v tendru na dodávku motorových jednotek pro České dráhy jsme v naší společnosti PESA Bydgoszcz přijali s obrovským nadšením a s pocitem veliké výzvy. Po italském, ukrajinském, litevském a maďarském trhu se Česká republika stává naším dalším exportním trhem. To je pochopitelně přirozený postup. Vzhledem k tomu, že už několik let úspěšně prodáváme naše motorové jednotky italským odběratelům, je pro nás, jakožto největšího polského výrobce kolejových vozidel, samozřejmostí zahájit spolupráci s dopravci v Česku, naším nejbližším sousedem. Jsem přesvědčen, že námi vyrobená vozidla budou pro dopravce, ale hlavně pro samotné cestující, znamenat novou kvalitu na českých kolejích."

Jednotky budou jezdit na těchto tratích:

- Plzeňský kraj	Plzeň – Domažlice
- Karlovarský kraj	Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary
- Společná linka Karlovarského a Ústeckého kraje	Karlovy Vary – Chomutov
- Ústecký kraj	Děčínsko a oblast Šluknovského výběžku
- Zlínský kraj	Kojetín – Kroměříž – Hulín - Valašské Meziříčí

Plánované základní technické parametry jednotek

- Maximální rychlost	120 km/hod.
- Výkon	2 x 390 kWh
- Délka jednotky	43 730 mm
- Kapacita	120 míst (z toho část míst v 1. třídě)

---

17. 03. 2011 Dráhy ztiší příliš hlučné RegioNovy, u motoráků vymění sedačky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-ztisi-prilis-hlucne-regionovy-u-motoraku-vymeni-sedacky-pvi-/eko-doprava.aspx?c=A110317_184411_eko-doprava_fih)

České dráhy chystají nenápadnou úpravu svých relativně nejmodernějších souprav Regionova, která by měla odstranit jejich vysokou hlučnost. V rámci pravidelných oprav po ujetí určitého počtu kilometrů vymění podlahu nad motorem a převodovkou a doplní izolaci. Po úpravách by už neměla být první série žlutozelených vozů od společnosti Pars Nova patřící pod Škoda Transportation hlučnější než třicet let staré vozy, z kterých regionovy vznikly. Podle náměstka generálního ředitele drah Antonína Blažka půjde celkem o 88 jednotek. "Náklady jsou minimální, řádově stokoruny až tisícikoruny," dodal Blažek. MF DNES letos při měření hluku na stejném úseku trati mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Krč zjistila, že regionovy jsou hlučnější než jejich předchůdci, motorové vozy řady 810. Právě na vysoký hluk v soupravách, za které dráhy v posledních letech utratily přes čtyři miliardy korun, si často stěžují cestující.

Příliš hlučné vlaky

Hlučnost se pohybovala kolem osmdesáti decibelů. Jen pro srovnání: pracovníci vykonávající rutinní činnost mají limit pro hluk na pracovišti 60 decibelů. Odborář Jaromír Dušek považuje práci strojvůdců regionov za martyrium, především v kopcovitých úsecích, kde má jednotka problém s řazením. Dráhy už nechtějí zadávat další soutěže na regionovy, až doběhne poslední zakázka, budou mít celkem 236 souprav. Poslední zbytky dnes již legendárních vozů 810 projdou podstatně levnější úpravou. "Do tří let u nich chceme vyměnit hlavně interiér, tedy například sedačky či okna a toalety," dodal Blažek. Vozy zůstanou nadále vysokopodlažní. Modernizace jednoho vozu by měla vyjít maximálně na milion korun. Dvouvozová regionova stojí přes dvacet pět milionů korun. Podobnou proměnou už část těchto vlaků prošla.

Na regionálních železnicích se ale po čtvrtstoletí dočkají cestující i nových souprav. Do tří let přijde na české železnice přes šedesát nových moderních souprav. Dráhy včera představily po dlouhé době první soupravy, které nakupují ve skutečné soutěži. Až dosud do tendrů hlásila většinou jedna firma, pro 31 dvoudílných dvouvozových jednotek vybíraly ČD ze dvou uchazečů. Výrazně levnější než slovenské ŽOS Vrútky byla polská Pesa, která drahám dodá moderní jednotky Link za necelé dvě miliardy korun. (čtěte V regionech vyjedou nové polské vlaky)

Dráhy nákupem polských vlaků ušetřily

Polská firma s 3 500 zaměstnanci vlastněná manažery pojala svůj vstup na české koleje velkolepě, přizvala si na prezentaci i polského velvyslance. Snažili se všemožnými certifikáty rozptýlit především některé obavy, které panovaly dříve mezi zástupci krajů. Ti se netajili výhradami, proč budou na českých tratích jezdit polské vlaky. Český železniční průmysl ale neměl do soutěže na motorové soupravy se 120 sedačkami co nabídnout. Důvod ke spokojenosti by měly mít i České dráhy: za vlaky zaplatí o půl miliardy méně, než původně plánovaly. Podle generálního ředitele Petra Žaludy je tak možnost koupit ještě nejméně čtyři jednotky navíc. Cestujícím na regionálních tratích nabídnou dosud většinou nepoznaný komfort: například klimatizaci, nízkopodlažní nástup a také podstatně rychlejší akceleraci nebo pohodlnější sedačky. Právě nasazení nových vlaků by mohlo podle odborníků přilákat na cestování vlakem nové cestující.

Nové jednotky nasadí dráhy především na regionálních tratích, například mezi Plzní a Domažlicemi či mezi Karlovými Vary a Chomutovem. Už na konci letošního roku se objeví na kolejích v Libereckém kraji a na Vysočině první várka motorových vozů od švýcarské společnosti Stadler, které dráhy vysoutěžily loni. Dráhy na oba typy vlaků dostanou z velké části i dotace z Evropské unie. V případě polských vlaků až 40 % pořizovací ceny u 17 jednotek. Při ceně necelých šedesát milionů korun za vlak tak dráhy zaplatí za moderní vlaky ze svého jen 36 milionů korun. Nepatrně větší Regionova Trio, což je jsou tři zmodernizované, přes třicet let staré, vlaky od společnosti Pars Nova, přišly dráhy přitom na 37 milionů korun. Až dosud se dráhy zaměřovaly na obnovu vlaků hlavně v příměstské dopravě a také na dálkových trasách.

---

18. 03. 2011 Nový přejezd za miliony vede odnikud nikam (Praskačka – odb. Plačice)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118548-novy-prejezd-za-miliony-vede-odnikud-nikam/)

Uprostřed polí nedaleko Hradce Králové vznikl železniční přejezd. Žádné využití pro něj ale neexistuje, není jak k němu přijet nebo přijít – s výjimkou dlouhých polních lánů. Stát, který na jeho stavbu dal šest milionů, ale trvá na potřebě přejezdu vybaveného i výstražnými světly, který měl sloužit při stavbě dálnice D11. Ta však už dlouho stojí, přejezd tak bylo možno snést a postavit jinde, kde by byl užitečnější. Stát ale raději čeká a nechává techniku za miliony chátrat.

Přejezd přes hradecko-oseckou trať nikomu neslouží, zůstává i jedním z pomníčků ministra dopravy Víta Bárty. Ten loni v září slíbil, že během několika týdnů zveřejní novou dohodu státu s farmářkou Havránkovou, jejíž pole stojí v místech, kde se má D11 stavět. Ačkoli uplynuly už desítky týdnů, časový horizont ministra Bárty se nezměnil. "V následujících týdnech k tomu bude co nového říci," uvedl minulý týden. Dodal, že vývoj ve vztahu státu a farmářky Havránkové nebude komentovat, dokud si to majitelka pozemků nebude přát.

Po dostavbě nové části dálnice D11 bude přejezd rozebrán a přemístěn jinam. Podle odborníků ale není důvod, proč by měl přejezd za miliony tak dlouho čekat na využití – mohl se přestěhovat už dávno, protože už dlouho je zřejmé, že stavba dálnice brzy nezačne. "Přejezd by určitě měl lepší využití, pokud by byl někde jinde. Zatím žádné využití nemá," poukázal drážní expert a soudní znalec Jiří Martínek. Podle mluvčí Ředitelství silnic a dálnic Martiny Vápeníková setrvá polní přejezd

i se zabezpečením na svém místě až od chvíle, než splní svůj původní účel při stavbě dálnice – ačkoli na to může čekat ještě dlouho.

---

19. 03. 2011 Závady na kolejích lemují železnici z Brna na Vysočinu

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118628-zavady-na-kolejich-lemuji-zeleznici-z-brna-na-vysocinu/)

Téměř 200 závad našli kontroloři na pouhých pár kilometrech železnice z Brna na Vysočinu. Zatímco Drážní inspekce varuje dokonce před vykolejením vlaku, Správa železniční dopravní cesty, která se v Česku o koleje stará, to odmítá – údajně jde o vady, které nejsou nebezpečné. Varování přinesl již leden – nákladní vlak v Brně-Maloměřicích vykolejil kvůli prasklé výhybce. Jen se štěstím do něj v plné rychlosti nenajela jiná souprava se zhruba 50 lidmi. Celá tato trať je v kritickém stavu, jak už dlouho upozorňuje Drážní inspekce. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), organizace zodpovědné za stav kolejí, není situace tak vážná.

Vrchní inspektor Josef Dvořák informoval, že za posledních 14 měsíců bylo na trati 40 lomů kolejnic a závady stále nejsou odstraněny. Mluvčí SŽDC Pavel Halla namítá, že železnice je v odpovídajícím stavu vzhledem ke svému stáří. Jde o starou trať z Brna přes Vysočinu do Prahy. Skoro 200 vad je přitom jen na prvním 17kilometrovém úseku. Generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut doplnil, že 68 z těchto závad bylo zjištěno už v roce 2009 a měly být odstraněny do šesti měsíců. Nestalo se tak ani po 12 měsících. Na trati každý den projede více než sto osobních vlaků a rychlíků, zanedbání povinné údržby je podle inspekce nebezpečný hazard se zdravím tisíců cestujících. Josef Dvořák říká, že může dojít až k vykolejení vlaku. "Jedná se o závady, které jsou v režimu sledování, není tedy ohrožena bezpečnost," ubezpečuje Pavel Halla. Právě v tom je spor mezi správcem železnic a kontrolory. Řešením je kompletní výměna kolejí, která je ale drahá. Například nyní bude SŽDC platit zhruba 30 milionů korun za 10 kilometrů nových kolejí.

---

20. 03. 2011 Drážní inspekce: Za ohrožení cestujících mohou České dráhy (brzdová zdrž)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118678-drazni-inspekce-za-ohrozeni-cestujicich-mohou-ceske-drahy/)

Vloni v březnu proletěl nad hlavami cestujících kus vlakové brzdy třemi kupé rychlíku Olomouc – Břeclav. Drážní inspekce označila za viníka České dráhy. Vagon měl problém už den před incidentem. Podobná rizika odhalila kontrola u každého třetího vytipovaného vlaku. Kus brzdy se uvolnil ve stodvacetikilometrové rychlosti, odrazil se a prolétl skrz stěny vlakových přepážek mezi jednotlivými kupé. Nezranil naštěstí nikoho. Generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut informoval, že letos se podobný incident zopakoval. Tentokrát kus brzdové zdrže odlétl z vlaku na auto, které čekalo u přejezdu. Inspekce teď skončila šetření prvního případu. Pojistka brzd nebyla zajištěna speciální závlačkou a vlaky až do nehody navíc železničáři kontrolovali většinou pouze na nástupištích, z nichž na brzdy není dobře vidět. Problému si tedy nikdo před jízdou nevšiml.

České dráhy hned po loňském případu slíbily, že budou závlačky, které mají případnému uvolnění brzd zabránit, kontrolovat mnohem důkladněji. Nedávná překvapivá akce drážních inspektorů v depech ale zjistila opak a pokračující hrozbu pro cestující. Roman Šigut uvedl, že z šesti vlaků má minimálně jeden vůz chybějící závlačku. Za jediný den inspektoři narazili na 19 takových vlaků. "Pracovníci, kteří jsou za to zodpovědní, byli okamžitě potrestáni snížením osobního ohodnocení," nechal se slyšet mluvčí ČD Radek Joklík. Nyní České dráhy znovu tvrdí, že po aktuálním zjištění Drážní inspekce přijaly další, ještě přísnější opatření. To by mělo zajistit, aby všech zhruba 1 800 závlaček na každém vlaku neuniklo před jízdou kontrole.

---

21. 03. 2011 Správa železnic propustí řadu manažerů

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-propusti-radu-manazeru-2)

Na ředitelství státní Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) se schyluje k personálnímu zemětřesení. Z osmi úseků, které řídí náměstci ředitele, zbudou k 1. dubnu pouze čtyři. Podle informací deníku E15 opustí centrálu organizace na tři desítky lidí, z toho devět patří mezi vedoucí zaměstnance. Kteří manažeři dostanou výpověď, zatím není jasné, zrušeny ale budou zřejmě

personální, majetkový a technický úsek a úsek strategie. Jejich agenda se převede pod zbylé úseky. „Personální akty ještě neproběhly, bez předchozí komunikace s dotčenými zaměstnanci informace z pochopitelných důvodů zatím poskytovat nebudeme," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Zeštíhlovací kúru podle něj schválila správní rada organizace. Cílem prý je úspora provozních nákladů a efektivnější řízení.

Správa železnic je spolu s Ředitelstvím silnic a dálnic nejvýznamnějším státním investorem dopravních staveb. Jen letos investuje do výstavby zhruba 15 miliard korun. Význam organizace, která spadá pod ministerstvo dopravy, stále roste. V rámci liberalizace železničního trhu dostala SŽDC před několika lety do majetku všechny tratě od Českých drah. Stejným směrem letos poputuje i téměř deset tisíc zaměstnanců, kteří se o provoz na dráze starají, například výpravčí. Správu železnic vede od loňska Pavel Habarta, kterého do čela organizace jako krizového manažera přivedl ministr dopravy Vít Bárta. Zajímavostí je, že Habarta není generálním ředitelem, neboť nemá zákonem požadovanou odbornou způsobilost k řízení drážní firmy. Oficiálně je jen pověřen řízením. V obchodním rejstříku je uveden jako první zástupce generálního ředitele. Potřebnou kvalifikaci má až druhý zástupce a náměstek Bohuslav Navrátil.

---

21. 03. 2011 Odboráři na železnici zvažují stávku kvůli zdanění režijních jízd

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/odborari-na-zeleznici-zvazuji-stavku-kvuli-zdaneni-rezijnich-jizd/612507)

Železniční odboráři zvažují stávku kvůli návrhu ministerstva financí na zdanění režijních jízdenek. O případné stávce by se mělo rozhodnout na sjezdu k programové konferenci Odborového sdružení železničářů (OSŽ) 17. května. ČTK to dnes řekl předseda OSŽ Jaroslav Pejša. Osvobození zaměstnaneckých benefitů od daně navrhl zrušit ministr financí Miroslav Kalousek. Odbory kvůli zdanění režijních jízdenek hrozily stávkou už loni v únoru a v březnu.

Podle Pejši zatím není jasné, jakým způsobem se mají režijní jízdenky danit. Pokud by šlo jen o zdanění ceny "režijek", která pro zaměstnance drah ročně činí 250 korun, nemělo by proti tomu sdružení námitky. Odboráři se ale obávají toho, že se hodnota ročních režijních jízdenek bude vyčíslovat jiným způsobem. Podle některých dřívějších odhadů byla její hodnota v minulosti stanovena až na 20.000 korun, uvedl Pejša. V případě danění zaměstnaneckého jízdného z takovéto částky je podle Pejši sdružení připraveno samo iniciovat generální stávku.

Možnost svolání generální stávky kvůli danění zaměstnaneckých benefitů už v neděli v České televizi připustil předseda Asociace samostatných odborů (ASO) Bohumír Dufek. Naopak předseda největší odborové organizace Českomoravské komory odborových svazů (ČMKOS) Jaroslav Zavadil v současné chvíli o stávce neuvažuje. Podle něj musí nejdříve makroekonomové ČMKOS posoudit konkrétní návrhy ministra Kalouska. "Je potřeba, abychom si nejprve sedli a o věcech hovořili," dodal.

Ministerstvo financí chystá od roku 2013 v rámci reformy daní zrušit koncept superhrubé mzdy se sazbou 15 procent a nahradit jej novou sazbou daně, která by se počítala z hrubé mzdy. MF se rovněž plánuje zrušit většinu daňových výjimek. Zároveň počítá se zavedením zaměstnaneckého paušálu 3000 korun ročně. Ten by měl zohledňovat výdaje například na dopravu do práce nebo ošacení a nahradit daňové zvýhodnění právě režijních jízdenek či stravenek. Podle MF by se celkově mělo díky změnám mírně snížit daňové zatížení, podle odborníků ovšem výrazné změny u většiny lidí nenastanou. Firmám by výše daně měla zůstat na 19 procentech. Změny plánuje MF od roku 2013. Návrh vládní koalice zveřejněný začátkem března počítá kvůli důchodové reformě nejprve se zvýšením základní sazby DPH na 14 procent od roku 2012 a se sjednocením sazeb na 17,5 procenta od roku 2013. Původní návrh zněl 20 procent.

---

22. 03. 2011 Dráhy koupí 30 let staré vagony z Rakouska

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-30-let-stare-vagony-z-rakouska-fpw-/eko-doprava.aspx?c=A110322_1553007_eko-doprava_spi)

České dráhy se rozhodly svérázným způsobem zmodernizovat svůj vozový park na rychlíkových tratích. Od rakouských státních železnic ÖBB nakoupí 32 vyřazených rychlíkových vagonů z osmdesátých let. Ojeté vagony z Rakouska i přes své stáří zlepší komfort na rychlíkových tratích. "Nákup schválilo představenstvo i dozorčí rada, smlouva ale ještě není podepsaná," potvrdil mluvčí drah Radek Joklík. Podle informací MF DNES nabízejí rakouské železnice za necelé dva miliony eur (48 milionů korun) za celý balík 32 vagonů z let 1980 až 1982. To je extrémně výhodná koupě –

za podobné částky se nakupuje jeden nový vagon. Rakušané se starších vozů zbavují, protože kupují moderní soupravy RailJet, a tak starší vagony nebudou potřebovat.

Cestování bude příjemnější

Přestože se jedná o třicet let staré vozy, přinesou cestujícím Českých drah výrazné zvýšení komfortu. Dopravce chce vozy nasadit na rychlících z Prahy do Českých Budějovic a do Chebu, kde nyní jezdí podobně staré vagony řady B východoněmecké výroby. S těmito vozy se u českých rychlíků potkají cestující nejčastěji. Jsou typické svými koženkovými sedačkami vínové barvy a k nelibosti pasažérů často také letitou zašlou špínou.

Podle Joklíka by mělo dojít k převzetí vagonů během jara, na některých bude potřeba provést ještě menší úpravy – například vyměnit okna. "Jejich kvalita je o třídu výš, takže to cestující určitě ocení," uznává Joklík. Rakouské vozy mají látkové a oddělené sedačky, zásadní rozdíl je také v kapacitě kupé: zatímco u vozů řady B se může vměstnat až osm lidí do každého kupé, rakouské vagony počítají jen se šesti lidmi, což je u Českých drah standard pouze na vybraných vlacích. Rakouské vozy však stejně jako "béčka" nemají klimatizaci ani elektrické zásuvky. Dalšího zlepšení by se cestující v rychlících měli dočkat i zásluhou částečných rekonstrukcí vozů řady B, které provádí firma Janoza. Jde především o výměnu sedaček, oken či WC. Dráhy za úpravu 110 vagonů zaplatí 128 milionů korun.

Modernizace motoráků: místo RegioNov nové sedačky

Dráhy chystají i vylepšení svých motorových vozů řady 810, které jezdí po lokálních tratích. Až dosud je téměř živelně nechávaly přestavět na nízkopodlažní jednotky Regionova, zhruba za 27 milionů korun za dvouvozovou soupravu. Nakonec část starých vozů zůstane dál v provozu téměř v původním provedení. Dráhy chtějí stovku těchto motoráků přezdívaných orchestrion jen mírně vylepšit například výměnou oken či sedaček, ale nadále zachovat jejich vysokopodlažnost. Podle náměstka generálního ředitele drah Antonína Blažka vyjde taková proměna výrazně levněji než přestavba na modernější jednotky Regionova. Jeden vůz by měl vyjít na zhruba milion korun, opravu provedou dráhy ve své firmě DPOV ve Veselí nad Moravou během tří let.

RegioNovy budou tišší

Úpravami projdou i regionovy. Dráhy se chystají u prvních výrobních sérií vyřešit jejich vysokou hlučnost, která dokonce překonává třicet let staré předchůdce, jejichž rekonstrukcí vznikly. V rámci pravidelných oprav po ujetí určitého počtu kilometrů vymění podlahu nad motorem a převodovkou a doplní izolaci. Podle Blažka půjde celkem o 88 jednotek. "Náklady jsou minimální, řádově stokoruny až tisícikoruny," dodal Blažek. Dráhy za regionovy utratily přes čtyři miliardy korun, po skončení poslední zakázky ze závěru loňského roku už další podobné vozy nechtějí.

Obří investice do nových vozidel se začínají projevovat hlavně letos: na koleje dorazí například první motorové vozy Stadler nebo další elektrické jednotky City Elefant. Do konce roku mají také dráhy obdržet všech 58 kompletně opravených vagonů pro vlaky Euroa InterCity. V jednání je také nákup vysokorychlostních souprav RailJet od Siemensu na dálkové trasy, ale finální rozhodnutí dosud nepadlo.

---

22. 03. 2011 V neděli začíná letní čas, změna se dotkne patnácti vlaků Českých drah (26./27. března 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9939/)

V noci ze soboty na neděli 26./27. března se posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu a začne tak platit letní čas. Patnáct dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na cestě, se úderem druhé hodiny ranní kvůli chybějícím 60 minutám „zpozdí“. České dráhy se toto „zpoždění“ budou snažit minimalizovat, přesto však ve většině případů zůstane zachována jízda pravidelných přímých vozů, které se mezi těmito nočními vlaky vzájemně přeřazují. Cestující, kteří se chystají cestovat po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou v ranních hodinách stále ještě podle středoevropského („zimního“) času, tedy o cca 60 minut později oproti aktuálním časovým údajům. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v během změny času žádné nejedou a na tratě vyrážejí již podle letního času.

Změna času znamená pro České dráhy zavedení relativně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpožďování dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenášela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

Přechod ze středoevropského času (SEČ) na středoevropský letní čas (SELČ) se dotkne následujících dálkových spojů:

- R 403 Silesia Bohumín – Kraków pojede ze stanice Bohumín o cca 60 minut opožděn. Tento spoj počká na přímé vozy od rychlíku R 406 Chopin z Vídně a Budapešti a od rychlíku R 443 Šírava z Prahy hl. n.

- R 405 Vltava Bohumín – Moskva pojede ze stanice Bohumín o cca 60 minut opožděn. Tento spoj počká na přímé vozy od vlaků IC 545 Ostravan a EN 445 Slovakia z Prahy hl. n. a na přímé vozy od rychlíku R 406 Chopin z Vídně.

- R 406 Chopin Wien – Warszawa pojede ze stanice Ostrava-Svinov o cca 60 minut opožděn. V Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na R 403 do Krakówa a na R 405 do Moskvy.

- R 407 Chopin Warszawa – Wien pojede ze stanice Bohumín o cca 60 minut opožděn. V Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů mezi tímto rychlíkem a vlakem EN 477 Metropol (Berlín – Praha – Břeclav – Budapešť).

- R 440 Excelsior Košice – Cheb pojede v úseku Pardubice hl. n. – Praha hl. n. o cca 60 minut opožděn. V úseku Praha hl. n. – Cheb pojede včas. Skupina přímých vozů Košice – Praha hl. n. – Plzeň hl.n. pojede v úseku Praha hl. n. – Plzeň hl. n. až o hodinu později, tedy vlakem Ex 350, popř. vlakem R 752.

- R 441 Excelsior Cheb – Košice pojede v úseku Česká Třebová – Košice o cca 60 minut opožděn.

- R 442 Šírava Humenné – Praha pojede v úseku Třinec – Praha hl. n. o cca 60 minut opožděn. V Bohumíně bude zajištěn přechod přímého lůžkového vozu na rychlík R 732 do Brna.

- R 443 Šírava Praha – Humenné pojede v úseku Český Těšín – Humenné o cca 60 minut opožděn.

- EN 444 Slovakia Košice – Praha pojede v úseku Bohumín – Praha hl. n. o cca 60 minut opožděn.

- EN 445 Slovakia Praha – Košice pojede v úseku Bohumín – Košice o cca 60 minut opožděn.

- EN / CNL 456 Phoenix Praha – Amsterdam pojede v úseku Hannover – Amsterdam o cca 60 minut opožděn.

- EN / CNL 457 Phoenix Amsterdam – Praha pojede v úseku Hannover – Praha o cca 60 minut opožděn.

- EN 459 Canopus Zürich – Praha pojede v úseku Frankfurt am Main – Praha hl. n. o cca 60 minut opožděn.

- EN 476 Metropol Budapest – Praha – Berlin pojede v úseku Pardubice hl. n. – Berlin Hbf o cca 60 minut opožděn.

- EN 477 Metropol Berlin – Praha – Budapest pojede v úseku Brno hl. n. – Budapest Keleti pu. o cca 60 minut opožděn. V Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů na R 407 Chopin do Vídně.

Aktuální polohu vlaků je možné zjistit na internetových stránkách www.cd.cz/poloha nebo www.cd.cz/mapa, na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113, případně pomocí SMS u jednotlivých mobilních operátorů:

- O2 – SMS ve tvaru „ZPO [číslo vlaku]“ nebo „ZPO [jméno vlaku]“ na číslo 999111

- T-Mobile – SMS ve tvaru „POZ [číslo vlaku]“ nebo „POZ [jméno vlaku]“ na číslo 4616

- Vodafone – SMS ve tvaru „POZ [číslo vlaku]“ nebo „POZ [jméno vlaku]“ na číslo 7755

V neděli 27. března doporučujeme všem cestujícím, aby si před plánovanou cestu zkontrolovali, zda jejich hodinky ukazují správný, letní čas. Předejdou tak případným komplikacím na svých cestách.

---

22. 03. 2011 České banky poskytnou miliardu eur na uralskou dráhu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-banky-poskytnou-miliardu-eur-na-uralskou-drahu/612886)

České banky se chystají do konce roku poskytnout úvěr ve výši kolem jedné a půl miliardy eur (asi 366,6 miliardy korun) na stavbu železnice na Urale. Česká strana má v Rusku postavit asi 350 kilometrů železnic pod vedením brněnské OHL ŽS. ČTK to dnes potvrdil vedoucí zahraničního odboru firmy Zdeněk Zedníček. Informaci o projektu dnes zveřejnila také agentura ITAR-TASS s odvoláním na korporaci Ural průmyslový – Ural polární, která je spolu s plynárenským koncernem Gazprom a státními železnicemi RŽD jedním z účastníků projektu. O finanční stránce korporace dnes jednala s bankami a OHL ŽS v Praze. Podle Zedníčka bude projekt financován klubem bank, jehož

lídrem je Česká exportní banka (ČEB). Dále je členem klubu UniCredit a ING. Jedná se o největší transakci mezi českými bankami a ruským průmyslem v poslední době. "Uskutečnění projektu je velice reálné," řekl dnes ČTK Zedníček.

Výstavba železnice o celkové délce 711 kilometrů má začít do konce letošního roku. Celkové náklady se odhadují na 150 miliard rublů (skoro 92 miliard Kč) a podílet se na nich má i federální a regionální rozpočet. Česká strana bude stavět zhruba polovinu železnice. "Zbytek tvoří asi osmikilometrový most přes Ob a zhruba dalších 300 kilometrů železnice. To bude dělat ruská strana," doplnil Zedníček. Podle něj k podpisu smluv dojde pravděpodobně na podzim letošního roku. Projekt má pojistit Exportní garanční a pojišťovací společnost (EGAP). Podle Zedníčka projekt podporuje i česká vláda a ministr Martin Kocourek (ODS) bude o něm jednat patrně v dubnu v Rusku.

---

22. 03. 2011 Cyklovlaky vyjedou do nové sezony

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/118823-cyklovlaky-vyjedou-do-nove-sezony/)

České dráhy zahajují novou cyklistickou sezonu. Otevírají oblíbené nádražní půjčovny bicyklů a poprvé vypraví také dva cyklovlaky. Kromě tradičního spoje z Prahy přes Hostivice, Středokluky a Podlešín do Slaného a zpět vyjede v sobotu zcela poprvé také cyklovlak nazvaný Velo Podyjí z Brna přes Moravský Krumlov, Hrušovany nad Jevišovkou a Znojmo do Šatova a zpět. Zatímco středočeský cyklovlak bude v provozu každý víkend v sobotu a neděli, jeho jihomoravský protějšek vypraví dráhy pouze pětkrát během roku.

Vlak Velo Podyjí odjede z královopolského nádraží v 8:11, z hlavního nádraží v 8:30, do Šatova dorazí v 10:24. V 17:45 se vydá na zpáteční cestě, na brněnské hlavní nádraží přijede cyklovlak v 19:40. Turisté se mohou vydat za krásami Národního parku Podyjí, mají také možnost zajet si na kole do parku Thayathal, který z rakouské strany přiléhá k Podyjí. Zatím většinou nejsou otevřeny hrady a zámky v okolí, například zámek Vranov nad Dyjí nebo hrad Bítov ale budou turistům k dispozici při dalších jízdách cyklovlaku. Jihomoravský cyklovlak pojede ještě 28. května, 18. června, 3. září a 19. září.

Středočeský cyklovlak pojede dvakrát denně v 9:10 a 13:41 z Masarykova nádraží v Praze. Sveze cestující po zajímavé trati z Hostivic do Podlešína, která vede kolem Budče a Okoře. Nejezdí po ní žádný osobní vlak s výjimkou cyklovlaku, který do Slaného dorazí v 11:00 a 15:24. Zpět mohou cyklisté využít buď spoje v 11:31 ze Slaného, který na Masyrykovo nádraží přijíždí ve 13:12, nebo vlaku, který vyjíždí v 17:32 a v cílové stanici je v 19:11. Tento cyklovlak bude jezdit vždy v sobotu a neděli až do 30. října.

Ani jeden cyklovlak nenabídne cestujícím vysoký komfort. Z Prahy do Slaného by měl podobně jako v minulých letech jezdit starý motorák s přívěsným vozem upraveným k převážení kol. Na jižní Moravě vypraví dráhy obdobnou soupravu.

---

23. 03. 2011 Rozšíření zkušebního provozu lokomotiv řady 380 ČD / Škoda 109 E

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9946/)

Od víkendu 19. – 20. března byla do zkušebního provozu nasazena třetí lokomotiva řady 380 (380.005) a byl rozšířen zkušební provoz o trať Břeclav – Přerov – Bohumín. Cestující tam mohou nové lokomotivy potkávat například v čele vlaků R 406/407 Chopin, IC 530/531 Helfštýn nebo EC 136/137 Moravia. V pravidelném provozu může tato lokomotiva dosáhnout na 2. železničním koridoru maximální rychlost až 160 km/h. Zkušební provoz nadále pokračuje také na trati Praha – Brno – Břeclav.

Lokomotiva 380 ČD / Škoda 109 E je nejmodernější českou lokomotivou, je určena pro provoz na tratích střední Evropy napájenými třemi různými elektrickými soustavami, její výkon přesahuje 6 000 kW a maximální rychlost je 200 km/h. České dráhy objednaly 20 lokomotiv pro dopravu expresních vlaků na hlavních železničních koridorech v Čechách, na Moravě a v sousedních zemích.

---

24. 03. 2011 Postup prací na stavbě Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy

Zdroj: SŽDC, s. o. (http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/postup-praci-voben.html)

Po celé trati v úseku Votice – Benešov u Prahy stále pokračují, postupné výkopy a betonáž základů stožárů trakčního vedení, jejich stavba a vystrojení, následně převěšení vedení a demontáž

původních stožárů a základů, úprava kabelizace a součástí zabezpečovacího zařízení, přeložky kabelizace pro možnost výstavby. Hlavní práce pokračují převážně na tunelech, avšak situace se začíná postupně zlepšovat. V souvislosti s končícím obdobím vegetačního klidu se dokončuje kácení lesní a mimolesní zeleně v oblastech, které tento rok zasáhne stavba. Počasí dovolilo rozvinout práce na sanaci zářezu na začátku úseku poblíž obce Střelítov, kde byly oproti projektu zjištěny odlišné geologické podmínky. Práce na železničním spodku probíhají také v úsecích Votice – Olbramovice, Olbramovice – Tomice a Tomice – Bystřice. Pokračují zřizováním zářezů, násypů, povrchovou úpravou včetně přípravy na ozelenění vegetací.

U celkem pěti budovaných tunelů, jednoho hloubeného – Votického a čtyřech ražených – Olbramovického, Zahradnického a Tomického a Tomického II práce stále pokračují.

- V Olbramovickém tunelu pokračuje betonáž klenby.

- Zahradnický tunel je již proražen, avšak stále probíhá závěrečná část těžby dna tunelu, armování a betonáž základových patek, betonáž definitivního ostění.

- V Tomickém tunelu probíhá ražba kaloty a jádra tunelu, jsou připraveny podkladní betony v portálech a v tunelu pro betonáže patek. Celý tunel byl již vyprofilován.

- U Tomického tunelu II probíhá ražba kaloty.

- U Votického tunelu pokračuje na jedné straně těžba a očišťování svahů od uvolněných kamenů a zajišťování svahů, v jiném úseku se dokončuje vybetonování podkladního betonu, výztuž a betonáž patek, smontování výztuže klenby a její betonáž.

Pracovníci stavby pokračují také v pracích na mostních objektech. Pokračuje se na budování mostního objektu nad osadou Srbice i na novém železničním mostě přes silnici I/18. Práce se rozvíjejí u mostního objektu přestavovaného na železniční propustek poblíž Bystřice. U mostů a propustků, které jsou rozšiřovány, případně pouze sanovány, probíhá vysekávání kaveren a jejich sanace, přebroušení, injektáž, tryskání, spárování, betonáž říms, provedení ochranných a sjednocujících nátěrů, popř. odláždění a osazení zábradlí. S výstavbou železnice souvisí i výstavba protihlukových stěn, kdy je právě budován úsek chránící část města Bystřice.

Začíná příprava železniční stanice Olbramovice na rekonstrukci v liché kolejové skupině, vytrháním dílčích částí kolejí pro lepší návaznost stavebních prací – železničního spodku, nových stožárů trakčního vedení, kabelovodu, přeložky vodovodu, podchodu pro cestující. Probíhají stavební úpravy výpravní budovy nádraží Olbramovice, také pro možnost včlenění nových systémů zabezpečení provozu, kdy pokračují práce na přístavku výpravní budovy.

Stavební práce vyžadují nezbytné výluky železničního provozu a objížďky na okolních komunikacích. V denních hodinách se výluky na železniční trati týkají probíhajících prací na základech trakčního vedení, zemních a trhacích prací v blízkosti trati. Stavba se dotýká také silničního provozu. V místech, kde se pracuje na mostních objektech, je doprava omezena, případně vedena po objízdných komunikacích.

Stavba byla zahájena v srpnu 2009 a termín jejího dokončení je stanoven na prosinec 2013. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Míra spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti představuje 4 085 845 894 korun. Více o stavbě naleznete na http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/votice-benesov.html.

---

24. 03. 2011 Společnost CZ Loko vyvinula novou drezínu (MUV 74)

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spolecnost-cz-loko-vyvinula-novou-drezinu)

Společnost CZ Loko ukončila vývoj nové drezíny, která má sloužit k opravám a údržbě tratí. Jediný prototyp stroje s označením MUV 74 nyní brázdí koleje ve zkušebním provozu. Jak serveru E15.cz řekl vedoucí úseku kolejové výroby Jiří Nováček, MUV 74 je zcela nový stroj, všechny dosavadní typy byly variací známé „muvky“ 69. Ta dodnes patří k ikonám české železnice, ve stanicích jsou jich stále k vidění stovky. „Chtěli jsme, aby byl MUV 74 nejen jednodušší na údržbu, a proto jsme ho vybavili hydromotorem, ale aby měl i širší uplatnění při opravách a údržbě železničních tratí,“ řekl Nováček. Firma prý registruje zájem o nový stroj ze zahraničí, prototyp proto zamíří na veletrhy například na Slovensku a v Dánsku. Cena se podle vybavení bude pohybovat kolem osmi milionů korun. Zkratka MUV znamená motorový univerzální

vozík, někdy se vykládá i jako montážní univerzální vůz. Termín muvka se dávno pevně usadil v železničářském slangu.

Vedle drezín vyrábí firma CZ Loko i lokomotivy, se svou produkcí uspěla například na ruském trhu. Nové nebo modernizované dieselové lokomotivy z produkce CZ Loko jezdí také v Srbsku, Bělorusku nebo Itálii. I díky zahraniční expanzi firma se 650 zaměstnanci za poslední tři roky ztrojnásobila obrat na loňských 1,8 miliardy korun. Aktuálně pracuje i na zakázce pro České dráhy, když modernizuje 19 starých lokomotiv ze sedmdesátých let, kterým se přezdívá Brejlovec.

---

25. 03. 2011 Klíčový evropský nákladní dopravce PKP Cargo na prodej

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/klicovy-evropsky-nakladni-dopravce-pkp-cargo-na-prodej)

Polskou železnici čeká letos vlna privatizací. Stěžejní transakcí má být prodej balíčku padesáti procent a jedné akcie nákladního železničního dopravce PKP Cargo. Zájemci mohou podávat nabídky do 12. května. Polská média odhadují cenu společnosti na 12,5 miliardy českých korun, odborníci odhad ceny zvyšují až na osmnáct miliard. „Přesnou cenu PKP Cargo je těžké určit. Společnost je sice druhým největším evropským přepravcem, který disponuje značným podílem na trhu, na druhé straně však žádá značné investice," uvedl v deníku Rzeczpospolita odborník na přepravu Adrian Furgalski.

Mateřská společnost Polské státní železnice PKP předpokládá, že zájem o nákladního přepravce projeví zejména finanční investoři, popřípadě investoři z branže. Skeptici však tvrdí, že Evropa nemá tak velkého železničního hráče, který by na PKP Cargo dosáhl. Největší evropský přepravce Deutsche Bahn je z monopolních důvodů vyloučen ze hry, železniční investoři z Česka nebo Slovenska zase nemusí mít dostatečné finanční prostředky, i když český ministr dopravy Vít Bárta v lednu o spojení s PKP Cargo projevil zájem.

S privatizací nesouhlasí polské odbory, jimž se nelíbí, že ze získaných peněz chce vláda zalepit především dluhy PKP a že si ministerstvo dopravy nevymohlo od případného investora záruky získání financí na rozvoj společnosti a garanci dalšího fungování na trhu. Jejich nářky vyvrací Furgalski: „Privatizace PKP Cargo nemá záchranný charakter. Firma se již otřepala z krize, a to i přesto, že ještě není zcela stabilizována." Společnost PKP Cargo byla ještě v roce 2009 ztrátová, pro několik nejbližších let však počítá se stabilním ziskem jedné až dvou miliard korun ročně. Po rozsáhlé restrukturalizaci zaměstnává na 27 tisíc osob, provozuje 2698 lokomotiv a 69 tisíc vagonů. Privatizace PKP Cargo spadá mezi 25 klíčových polských ekonomických akcí na letošní rok, jež deník Rzeczpospolita cení celkově na téměř 380 miliard korun. Na čelním místě stojí prodej mobilního operátora Polkomtel s odhadovanou cenou transakce až sto miliard korun.

---

25. 03. 2011 Osobní vlaky z trati mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí nezmizí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/osobni-vlaky-z-trati-mezi-vysokym-mytem-a-litomysli-nezmizi/614678)

Osobní železniční doprava na trati z Chocně v úseku mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí zůstane zachována. Shodli se na tom starostové obou měst a dalších obcí na trase vlaku se zástupci Pardubického kraje, který z ekonomických důvodů uvažoval u zrušení vlaků. Některé spoje však nahradí autobusy, informovala ČTK Zuzana Nováková z oddělení komunikace krajského úřadu.

Nyní mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí denně projede v každém směru deset vlakových souprav, nově by jich mělo být pět, méně vytížené nahradí autobusy. Cestující z Chocně nebo opačným směrem tak budou muset v Mýtě někdy přesedat. Starostové obou měst jsou s výsledkem spokojeni. "Vlaky zůstanou zachovány během ranní a odpolední špičky, což je důležité," řekl ČTK litomyšlský starosta Michal Kortyš (ODS). Ponechání železničních spojů pro studenty a zaměstnance považuje za dobrý kompromis také vysokomýtský starosta Miloslav Soušek (ČSSD). "Dokonce se zlepší autobusové spojení mezi oběma městy. Kromě náhradních spojů bude v Mýtě a Litomyšli zastavovat více expresních dálkových autobusů," řekl ČTK. Kraj přislíbil, že se bude podílet na potřebných úpravách autobusových zastávek, finanční kompenzaci ztráty ze železniční dopravy po radnicích nepožaduje.

Vlakové i autobusové spoje musí Pardubický kraj trvale dotovat. Na jeden kilometr jízdy autobusu přispívá dopravcům zhruba 18 korunami, drahám na stejnou cestu připlácí 92 korun. Pardubický kraj zvažuje také o zrušení železniční přepravy mezi Žďárcem u Skutče a Pustou Kamenicí na Chrudimsku. Obě trati nejsou příliš využívané. V minulém roce skončila v Pardubickém kraji osobní

přeprava na trati Chrudim – Heřmanův Městec. Vlaky využívalo málo lidí, proto je kraj nechal nahradit autobusovými spoji.

---

25. 03. 2011 Kraj koupil místo nových vlaků za evropské dotace tramvaje (Jihomoravský kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/kraj-koupil-misto-novych-vlaku-za-evropske-dotace-tramvaje-p4f-/brno-zpravy.asp?c=A110325_1555307_brno-zpravy_bor)

Na koleje čtyř českých a jednoho moravského kraje vyjedou už na konci příštího roku tři desítky polských vlaků Link. Až čtyřicet procent z jejich ceny zaplatily kraje z regionálních operačních programů Evropské unie. Jihomoravané však přijdou zkrátka, kraj totiž peníze použil na nákup brněnských tramvají. Modernější vlaky jezdí kolem Prahy i na Ostravsku, jižní Morava ale zaostává. Přitom o opravě starých vlaků nebo nákupu nových rozhodují právě regiony. "Kraje jsou našimi klienty, a proto modernizujeme vlaky podle jejich priorit. Na stanovisko Jihomoravského kraje teď netrpělivě čekáme," mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Zatímco jiné regiony využily k pořízení vlaků evropskou dotaci, na jihu Moravy zaplatí modernizaci vozového parku České dráhy. Místo vlaků pořídil totiž kraj z operačních programů před lety nové brněnské tramvaje. "Myslím, že rozhodnutí bylo správné. Brno je součástí krajského Integrovaného dopravního systému a v tu dobu byla aktuálnější potřeba tramvají," hájil investici náměstek hejtmana Václav Horák (KDU-ČSL).

Zastaralé vozy se možná nedočkají ani modernizace

Jisté však zatím není ani to, jestli České dráhy vylepší alespoň stávající vlakové vozy na jihu Moravy. "Samozřejmě vnímáme, že vlaky zastarávají. Nové nebo modernizované bychom přivítali. Jednání s Českými drahami ale nejsou u konce," sdělil vedoucí dopravního odboru kraje Rostislav Snovický. Některé trasy se však vylepšených vlaků hned tak nedočkají. "Nejhorší situace je na lokálních tratích, například mezi Hrušovany a Brnem, kde využívá vlakovou dopravu stále méně cestujících. Autobusovým linkám tady vlaky nemohou konkurovat a k žádným modernizacím nejspíš nedojde," řekl Snovický. Cestující se tak zatím musí spokojit jen s již dříve vylepšenými vlaky Regionova. "Tyto upravené jednotky jezdí hlavně na Hodonínsku a Veselsku. Nabízí částečně i nízkopodlažní uspořádání a mají bezbariérovou toaletu nebo nové komfortnější sedačky," popsal Veselovský.

Cestující se shodují, že vlaky jsou na jižní Moravě v katastrofálním stavu. "Vlakem jezdím nerad a pouze tehdy, když nemám jinou možnost dopravy. Nejvíc mi vadí špinavá kupé. Ale chápu, že tak staré vagony už skoro nemá smysl uklízet," svěřil se Josef Dušek, který cestování vlakem využívá asi jednou měsíčně. "Vlaky jsou zastaralé a některé nejsou pro náš kraj vůbec vhodné. Například dvoupodlažním vozům, které kraj dříve koupil od českého výrobce, neodpovídá konstrukce nástupišť," vysvětlil předseda Spolku přátel železnice Petr Nohel. Novější jsou podle něj u některých vlaků pouze lokomotivy, což však cestující vůbec nepoznají.

---

28. 03. 2011 ČD Cargo se zúčastní privatizace v Polsku (PKP Cargo)

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-se-zucastni-privatizace-v-polsku)

Český železniční nákladní dopravce ČD Cargo se bude ucházet o polskou státní firmu ze stejného oboru PKP Cargo. Soutěž o těsně nadpoloviční podíl v PKP Cargo vypsaly mateřské polské dráhy PKP minulý týden, čas na podání předběžné nabídky je do 12. května. Poté PKP vybere ze zájemců ty, kteří budou moci provést hloubkovou prověrku situace dceřiné firmy. Polská média odhadují cenu podílu v přepočtu na necelých 13 miliard korun. „Bylo by zcela nelogické, aby čtvrtý největší hráč v Evropě nebyl přítomen u tak velké akce, jako je privatizace polského Carga. Takže říkám ano, rozhodně si to nenecháme ujít," uvedl pro deník E15 první náměstek ministra dopravy a šéf správní rady ČD Cargo Martin Sýkora. Pokud by české Cargo uspělo, vznikl by na evropském trhu železniční gigant srovnatelný s nákladní dopravou Deutsche Bahn.

Polské nákladní dráhy se velikostí řadí v Evropě na druhé místo za německé dráhy, loni PKP Cargo přepravilo 120 milionů tun zboží. České Cargo převezlo necelých 80 milionů tun. Nákladní doprava německých drah převyšuje 300 milionů tun ročně. Podle polského tisku jsou ale kvůli zachování tržní soutěže ze hry vyloučeny. Otázkou zůstává, s kým ČD Cargo do soutěže půjde. Podnik se snaží dostat z loňské ztráty, která přesáhla 400 milionů korun. Za letošek by měly být výsledky na černé nule. V úvahu tak zřejmě přichází nějaký partner z finančního sektoru. V detailech Sýkora odkázal na kolegu náměstka Radka Šmerdu, který je ale o poznání méně sdílný. „Intenzivně se o to zajímáme, účast určitě zvažujeme, ale žádné detaily nemůžeme zveřejnit," řekl Šmerda.

Profesor z Dopravní fakulty ČVUT Petr Moos by spojení obou firem považoval za krok správným směrem. „Vedlo by to k posílení jejich role na evropském trhu, kde je velmi silný konkurenční tlak. Spojování je cestou, jak být úspěšný, aktéři na obou stranách si to ale musejí velmi dobře spočítat," řekl Moos. Za vlády Mirka Topolánka stát jednal o spojení českého a slovenského carga. Tento projekt však ustrnul na mrtvém bodě. Ministr dopravy Vít Bárta před nedávnem avizoval zájem o sloučení s polským cargem. Velikost firmy ČD Cargo není podle něj dostatečná.

---

28. 03. 2011 Začala další stávka německých strojvedoucích, DB jezdí

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/119332-zacala-dalsi-stavka-nemeckych-strojvedoucich-db-jezdi/)

Strojvedoucí v Německu opět stávkují. Tentokrát ale nepřestali pracovat zaměstnanci státem vlastněného největšího dopravce Deutsche Bahn (DB), zastavily se pouze vlaky šesti soukromých osobních dopravců. Čeští cestující pocítí dopad stávky na expresní lince Praha – Plzeň – Domažlice – Mnichov/Norimberk a na několika regionálních linkách v česko-bavorském pohraničí, jejichž provoz v Německu zajišťuje soukromá společnost Arriva.

Odborářské sdružení GDL vyhlásilo stávku na celý den. Strojvedoucí soukromých dopravců se cítí upozaděni za zaměstnanci DB a chtějí, aby se jejich platy vyrovnaly. Němečtí železničáři stávkovali už třikrát na přelomu února a března, kdy se k zaměstnancům soukromých dopravců přidali i strojvedoucí DB. Do stávky dnes podle GDL vstoupili strojvedoucí společností Abellio, Arriva, BeNEX, Keolis, Veolia Verkehr a Hessische Landesbahnen (HLB) a jejich dceřiných firem. Protest je vyhlášen na 24 hodin od dnešních 2:30 v noci do úterních 2:30.

České dráhy dnes vedou čtyři páry bavorských expresů pouze v úseku Praha – Domažlice. Ve zbytku trasy zřejmě pojede náhradní autobusová doprava. Dnes nevyjedou ani další spoje ALEX, které provozuje společnost Vogtlandbahn mezi Mnichovem a Hofem. Komplikace se dotknou také linek Zwickau – Kraslice – Sokolov a Zwickau – Cheb – Mariánské Lázně, resp. Cheb – Marktredwitz. Arriva oznámila, že na německém území zavede náhradní autobusovou dopravu, v Česku by spoje měly jezdit. Spojů Trilex, které jezdí na lince Liberec – Zittau – Rybniště, by se stávka dotknout neměla.

---

28. 03. 2011 Kola ve vlaku pojedou zadarmo – zatím jenom v Praze

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/119346-kola-ve-vlaku-pojedou-zadarmo-zatim-jenom-v-praze/)

Jízdní kola bude možné vozit vlakem zdarma – zatím ale jen v regionálních spojích na území Prahy. Novinka začne platit v sobotu 2. dubna, cestujícím tak odpadne nutnost platit za každou jízdu kolem 25 korun. Informovala o tom společnost ROPID, která v metropoli objednává a platí veřejnou dopravu. Ačkoli ROPID a jím organizovaný systém Pražské integrované dopravy funguje i v části Středočeského kraje, při cestě po jeho území už budou muset cyklisté za přepravu kola platit. Kdo se vydá vlakem z centra Prahy s kolem a nechce za jeho přepravu platit, musí vystoupit v Klánovicích (linka S1), Horních Počernicích (S2/S20), Čakovicích (S3), Sedlci (S4/S41), Ruzyni (S5), Řepích (S65), Řeporyjích (S6), Radotíně (S7), Zbraslavi (S8/S80) nebo Kolovratech (S9).

Kola je možné v současnosti přepravovat ve všech vlacích Českých drah a v některých spojích soukromých dopravců. Dráhy požadují za přepravu kola 25 korun, při jeho úschově do zavazadlového vozu ještě pětikorunu navíc. Praha je první kraj, který se rozhodl objednat přepravu kol vlakem zdarma. Kolo je možné odvézt i ve vlaku, který k tomu podle jízdního řádu není určen, ale pouze na prvním a posledním představku soupravy. V některých dálkových spojích je nutné předem si rezervovat místo pro kolo, cestování s kolem navíc komplikují výluky – v náhradních autobusech obvykle nelze bicykly přepravovat.

---

29. 03. 2011 Přesun nákladní dopravy na železnici má podpořit soutěž

Zdroj: E15.cz (http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/presun-nakladni-dopravy-na-zeleznici-ma-podporit-soutez)

Ministerstvo dopravy chce podpořit nákladní železniční dopravu pomocí soutěže Volná cesta. Do soutěže se od dnešního dne mohou hlásit všichni přepravci a logističtí operátoři s projekty pro přesun nákladní dopravy ze silnic na železnici. Dnes o tom informoval Aleš Kuták z Dopravní

federace, která soutěž organizuje. Výsledky soutěže pořadatelé zveřejní v září. „Nákladní doprava na železnici není minulost, ale budoucnost České republiky," uvedl ministr dopravy Vít Bárta. Podle něj se ministerstvo pokusí udělat maximum pro to, aby dostalo nákladní dopravu zpět na železnice. Na celkové nákladní dopravě v ČR se nyní železnice podílí asi čtvrtinou, zbytek pokrývá především právě silniční doprava. Ještě v roce 1989 byl přitom poměr zhruba opačný. Přesunu nákladů ze silnic na železnici by podle Bárty výrazně mohla napomoci také obnova železničních vleček, kterých je v zemi kolem 2500. Každou z těchto vleček je podle ministra potřeba prověřit, aby bylo jasné, jestli je možné ji efektivněji využít.

Projekty přihlášené do soutěže Volná cesta bude hodnotit komise složená ze zástupců vysokých škol, Svazu dopravy a občanských sdružení zabývajících se dopravou. Celkový vítěz soutěže bude vyhlášen ve druhé polovině září v rámci Evropského týdne mobility. Ministerstvo dopravy se snaží podpořit přesun nákladní dopravy ze silnic na železnice také například zvyšováním sazeb elektronického mýtného pro nákladní auta. Od počátku letoška se mýtné zvýšilo o čtvrtinu, kamiony tak na dálnicích platí v průměru pět korun za kilometr. Ministerstvo přitom zároveň snížilo ceny nákladním vlakům za využití kolejí. Ve strategickém materiálu o rozvoji dopravy do roku 2025 také ministerstvo jako jednu ze základních priorit stanovilo požadavek kombinované dopravy. Náklad se při ní pro cestu na delší vzdálenost překládá z kamionů na vlaky, po železnici se obvykle přepravují kamionové návěsy.

---

29. 03. 2011 Povodně i po osmi měsících zavřou dvě tratě (081)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/povodne-i-po-osmi-mesicich-zavrou-dve-trate/616267)

Loňské povodně komplikují dopravu na severu Čech i po necelých osmi měsících. Poničená železniční trať z Děčína do Rumburka se za tu dobu ještě ani pořádně nezačala opravovat a kvůli neodstraněným škodám bude uzavřena na skoro celý duben i rychlíková trať z Děčína do České Lípy. Železniční provoz na severu Čech by se měl vrátit k normálu na konci června, řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla.

Kdyby chtěl turista najít místo, kde jsou následky loňských srpnových povodní pořád patrné, trať z Děčína do Rumburka by byla ideální. Mezi Českou Kamenicí a Kytlicí pořád visí na několika místech koleje i s pražci ve vzduchu a poškozené mostky jsou jen zpevněné podpěrami. Až na konci března, tedy sedm a půl měsíce po povodních, se v lesích kolem řeky Kamenice objevili stavební dělníci a začali opravovat některá místa. Podle Hally nebylo možné s opravami začít dřív, protože v oblasti stále ležel sníh a okolní plochy byly podmáčené. "Poškozený úsek vede úzkým údolím v lesnatém terénu, silnice je úzká a jedna její část ani není určena pro nákladní automobily," řekl.

Původně se přitom mělo začít s opravami už v létě, jenže původní výběrové řízení bylo zrušeno a než se vypsalo nové, blížila se už zima. Zakázka se rozdělila na šest částí, což mělo pomoci jejímu zlevnění; celková cena stavebních prací se pohybuje okolo 85 milionů korun. Podle SŽDC jsou součástí ceny i opravy na dalších úsecích, které byly opraveny v létě jen provizorně, aby mohly vlaky jezdit alespoň do České Kamenice. "Práce budou probíhat zhruba do září, zprovoznění úseku se předpokládá koncem června. To však závisí zejména na počasí a dalších faktorech," uvedl Halla.

Zdemolovaná trať spojuje Děčín se severovýchodem okresu, kde se nachází třicetitisícové souměstí Rumburku a Varnsdorfu. Ještě před několika lety po ní jezdily několikavozové rychlíky a i když postupně ztratila část cestujících, osobní vlaky bývaly před povodněmi zejména o víkendu často přeplněné. Ústecký kraj považuje trať za strategickou a dopravu na autobusy natrvalo převést nehodlá. "Ta trať je jednoznačně potřeba, vlaky na ní budeme objednávat dál. Právě proto bychom uvítali, kdyby byla trať opravená co nejdřív," řekl ČTK vloni v říjnu mluvčí kraje Zdeněk Rytíř.

I zatím fungující zbytek rumburské tratě se na skoro celý duben uzavře a stejně tak i návazná trať z Děčína do České Lípy, na níž jsou stále nefunkční přejezdy a vlaky musí kvůli poškozeným náspům často brzdit na desetikilometrovou rychlost. Výluka potrvá od 2. do 29. dubna, informoval dnes krajský ředitel Českých drah Daniel Jareš. Po celou dobu výluky budou zavřené úseky z Děčína do Benešova nad Ploučnicí a dál na Jedlovou, poslední čtyři dny budou navíc vlaky od České Lípy končit dokonce už v Horní Polici. Kvůli výluce mohou mít problémy i nákladní dopravci, protože mezi Českou Lípou a Děčínem jezdí denně několik párů nákladních vlaků. Ty teď budou muset jezdit dlouhou oklikou.

---

30. 03. 2011 ČD Cargo chce na investice další miliardy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-na-investice-dalsi-miliardy-ffg-/ekoakcie.aspx?c=A110330_1557848_ekoakcie_jvo)

Největší český železniční dopravce ČD Cargo se bude dále zadlužovat. Pomocí dluhopisů hodlá na investice získat dvě až tři miliardy korun. Podnik, který je dceřinou firmou státních Českých drah, prošel loni velkými změnami a letos očekává zlepšení hospodaření. Dluhopisy by chtěla firma vydat nejspíše v následujících měsících. "Cílem programu je nahrazení části krátkodobých zdrojů zdroji střednědobými až dlouhodobými, které lépe kopírují investiční záměry společnosti a rozkládají riziko," vysvětlil záměr mluvčí společnosti Roman Jandík. Podle něj se nejedná o zvýšení zadlužení, ale jen o změnu financování cizími zdroji.

Firma zatím nechce s ohledem na probíhající jednání s bankami sdělit, v jaké výši a na jak dlouho dluhopisy vydá. Plán na vydání dluhopisů ovšem už schválilo představenstvo Českých drah, pod které ČD Cargo spadá. Podle materiálů, které má MF DNES k dispozici, je důvodem vydání dluhopisů především posílení cash flow firmy. Podnikatelský plán ČD Cargo počítá letos s vyrovnaným výsledkem hospodaření při navýšení zadluženosti společnosti o dvě až tři miliardy korun. "Zadluženost ČD Cargo je v současné době mezní, ale je zvládnutelná," píše se v tomto materiálu. Podle Jandíka je míra zadlužení kolem 50 procent a drží se na konstantní úrovni."Možná se těmi dluhopisy míra zadluženosti mírně navýší. Ale peníze z dluhopisů půjdou na investice, takže se současně zvýší objem našich aktiv," uvedl Jandík.

Loni byl dopravce v minusu, letos očekává zisk

Firma má v současnosti směnky za zhruba 800 milionů korun, kontokorentní úvěr ve výši 1,4 miliardy korun a dodavatelské úvěry v hodnotě 4,1 miliardy korun. V této sumě jsou však i běžné faktury ve lhůtě splatnosti. Předchozí vedení navíc ještě uzavřelo zpětné leasingy na vagony v hodnotě 4 miliard korun. Firma ČD Cargo prošla loni zásadní personální proměnou. Vedení Českých drah z jejího čela odvolalo Josefa Bazalu, společnost začal vést bankéř Jiří Vodička.

Dopravce loňský rok uzavřel ještě v minusu, letos ovšem očekává mírný zisk. Podle Jandíka jsou výsledky za první dva měsíce letošního roku výrazně lepší, než byl plán: zisk před zdaněním, úroky a odpisy dosáhly 246 milionů korun, což je o dvě třetiny více, než je plán. Firma si je pochvaluje také v souvislosti s tím, že začátek roku bývá slabší na objem přepravy a zpravidla ztrátový. Proti drážním dluhopisům však už dříve vystoupilo ministerstvo financí, když ohlásily záměr vydat dluhopisy přímo České dráhy. "Vyjadřujeme obavu nejen o splatnost emitovaných dluhopisů, ale i následně splatných stávajících garantovaných úvěrů," napsal drahám na sklonku roku 2009 náměstek ministra financí Bohdan Hejduk.

Dluhopisy plánují vydat i České dráhy

Podle mluvčího tohoto úřadu Ondřeje Jakoba ministerstvo ani žádnou žádost od ČD Cargo nedostalo. "Postoj ministerstva k dluhopisům Českých drah nedoznal žádných změn," upozornil Jakob. Dráhy plánují vydat dluhopisy letos, plán na emisi se pozdržel kvůli ratingu. Dopravce chce uvést na trhy emisi eurobondů v hodnotě až 300 milionů eur, dalších 100 milionů eur chce získat přes dluhopisy určené pro privátní umístění. "V současné době vrcholí práce na ratingu. Další bude následovat po získání ratingu. Určitě o administrátorovi a výši emise budeme informovat ve chvíli, kdy to bude připravené a bude možné tyto věci zveřejnit," uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Peníze z dluhopisů mají jít hlavně na nákup nových vozů. Dráhy tvrdí, že jejich zadlužení je v porovnání s jinými velkými železniční dopravci stále relativně nízké.

---

30. 03. 2011 U Opavy se srazil vlak s kamionem, zranilo se 26 lidí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/u-opavy-se-srazil-vlak-s-kamionem-zranilo-se-26-lidi-fsn-/krimi.asp?c=A110330_135028_ostrava-zpravy_jog)

Na železničním přejezdu ve Velkých Hošticích kousek od Opavy se dvě minuty po třinácté hodině srazil osobní vlak s kamionem. Většinou lehce se zranilo 25 cestujících a vlakvedoucí, z toho dvacet rozvezly sanitky na vyšetření do nemocnice. Motorový osobní vlak se srazil s kamionem na křížení tratě se silnicí I/56 mezi Opavou a Kravařemi. "Srážka si vyžádala zranění pětadvaceti osob, většina by ale mohla být lehčího rázu. Silnice bude uzavřená až několik hodin," uvedl po nehodě mluvčí krajských hasičů Petr Kůdela. Nakonec řidiči vyjeli na silnici až po více než sedmi hodinách ve 20:30. Trať byla otevřená od dvacáté hodiny.

Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal sdělil, že zraněn byl i strojvedoucí. Vlak, který jel směrem do Opavy a cestovalo v něm zhruba 120 cestujících, po srážce vykolejil. Na místě zasahovaly čtyři jednotky hasičů, nejméně tři posádky lékařů a další záchranáři. Zpočátku měli informace o jednom až devíti zraněných. "Na místě ale zjistili, že zraněných bude mnohem více. Většinou ale šlo o lehká zranění. Několik lidí také jevilo známky akutní stresové reakce," sdělil mluvčí záchranářů Lukáš Humpl.

Strojvedoucí vyběhl a volal, že se vlak srazí s kamionem

Cestující se snažil varovat strojvedoucí. "Najednou vyběhl ze své kabiny a křičel, ať se držíme, že bude srážka," uvedla jedna ze zraněných žen. Slezská nemocnice v Opavě ošetřila devatenáct zraněných, z toho tři děti, a to dvě dvouleté a jedno ve školním věku. "U pacientů přivezených záchrannými složkami na chirurgickou a ortopedickou ambulanci se jednalo převážné o lehká zranění. Dvě ze tří dětí byly po ošetření propuštěny do domácí péče, jeden dětský pacient skončil hospitalizován na pozorování na dětském chirurgickém oddělení," uvedl mluvčí nemocnice Daniel Svoboda.

Ze zbývajících šestnácti dospělých pacientů bylo šest ošetřeno na chirurgické a deset na ortopedické ambulanci. "Opět se jednalo o zranění povahy lehké, konkrétně naraženiny, odřeniny, tržné rány, v jednom případě pohmožděné rameno," dodal Svoboda. Dva z pacientů ošetřených na chirurgické ambulanci byli hospitalizováni na pozorování na traumatologickém oddělení, zbývající pak byli propuštěni do domácí péče. "Hasiči zajistili místo nehody, zraněným poskytovali první pomoc a asistovali týmům rychlé záchranné služby. Řidič polského nákladního auta, jehož návěsem byl velký chladící box, vyvázl bez zranění," dodal Kůdela.

Ke srážce došlo na přejezdu, kde je trať vůči silnici v ostřejším úhlu a vlak vyjíždí ze zatáčky. "Řidič říká, že buď výstražná světla nesvítila, nebo je kvůli slunci neviděl. Zastavil u přejezdu, a když neviděl vlak, rozjel se. Než se však plný návěs o váze čtrnácti tun dal do pohybu, objevil se vlak. Kamion už nestihl ujet a vlak narazil do návěsu," informoval před třetí hodinou přímo z místa reportér MF DNES. Podle prvních informací od Drážní inspekce ovšem zabezpečení až do okamžiku srážky fungovalo. "Nyní se to nedá ověřit, protože kamion při nehodě smetl jedno z výstražných světel a druhé je vypnuté," dodal reportér. Řidič by mohl být obviněn z obecného ohrožení. Škoda je předběžně vyčíslena na 700 tisíc korun. Na vlak připadá půl milionu korun, zbytek na drážní zařízení. Škoda na kamionu zatím nebyla odhadnuta.

---

30. 03. 2011 České dráhy hledají jméno pro vlak od Škodovky

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10005/)

Příští rok si cestující Českých drah poprvé vyzkouší novou jednopodlažní elektrickou jednotku, jejíž montáž právě začala ve Škodě Vagonka. Vlakové soupravě chybí už jen jediná věc – jméno. České dráhy a Škoda Transportation proto vyhlašují soutěž „Pojmenujte nový vlak“. Zúčastnit se může každý, stačí svůj návrh zaslat přes www.NovyVlak.cz, poštou nebo e-mailem.

České dráhy se ve spolupráci se Škoda Transportation rozhodly oslovit širokou veřejnost a připravily soutěž o pojmenování nového vlaku. Vlakové soupravy ponesou vítězné jméno na svém boku a postupně od příštího roku začnou jezdit na regionálních tratích v Jihočeském, Královehradeckém, Olomouckém, Pardubickém a Ústeckém kraji. „Pojmenování vlaků Českých drah má dlouhou tradici a každý ví, co si představit pod označením CityElefant, Regionova nebo Pendolino. Právě takovéto označení nyní hledáme pro novou jednopodlažní jednotku, která bude obstarávat regionální dopravu v pěti krajích,“říká k významu názvu Petr Žaluda, generální ředitel Českých drah. „Věříme, že hlavní motivací bude pro fanoušky železnice šance vyhrát se svým návrhem,“ doplňuje generální ředitel Škody Transportation Josef Bernard. „Autory nejlepších návrhů navíc odměníme hodnotnými cenami.“

Ze zaslaných návrhů bude vybrána početná skupina názvů, která bude právně ověřena na případné použití ve spojení s novým vlakem. Z nich pak zástupci Českých drah, Škody Transportation a hejtmani krajů, kde bude nový vlak jezdit, vyberou vítězný návrh. Deset nejlepších nápadů bude odměněno. Autoři se mohou těšit na produkty od firmy HTC (nový tablet HTC Flyer, nebo telefony HTC Desire) nebo jízdenky od Českých drah. Další informace o nové vlakové jednotce a zároveň podrobné podmínky soutěže jsou k dispozici na webové stránce www.NovyVlak.cz.

Jak navrhnout název

- prostřednictvím formuláře na www.NovyVlak.cz

- e-mailem na NovyVlak@skoda.cz

- poštou na adresu Škoda Transportation, Tylova 1/57, 301 28 Plzeň. Obálka musí být označena heslem „Soutěž“.

---

30. 03. 2011 Pokrytí II. tranzitního železničního koridoru technologií GSM-R je i s pomocí peněz EU dokončeno

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

Dneškem byl slavnostně ukončen projekt další etapy realizace GSM-R na železniční trati Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné. Jde již o druhý český koridor, který je kompletně pokryt celoevropským digitálním rádiovým standardem GSM-R přinášejícím zvýšení bezpečnosti klíčových železničních tratí. V České republice je systémem GSM-R vybaven již I. národní železniční koridor od státní hranice u Děčína, přes Prahu a Brno až do Břeclavi a k rakouské a slovenské hranici.

Investorem je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a náklady na realizaci projektu jsou hrazeny z 85 % Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti. „Rozšiřováním technologie GSM-R na další koridory zvyšujeme nejen bezpečnost, ale i konkurenceschopnost tuzemské železniční infrastruktury. Dopravcům tak na koridorech postačí jediná digitální komunikační jednotka podle evropské specifikace EIRENE,“ vysvětlil na odborném semináři o digitalizaci národních železničních koridorů Pavel Habarta, který je pověřen řízením SŽDC. Generálním dodavatelem celé stavby a garantem technologické části byla společnost Kapsch. Na subdodávkách se rovněž podílely významné firmy jako AŽD Praha,

ČD-Telematika, Teplotechna Ostrava nebo SUDOP Brno. „V průběhu realizace jsme vyslyšeli požadavky ministra dopravy a spolu se SŽDC jsme našli úspory v nákladech ve výši téměř 10 procent,“ upozornil Karel Feix, generální ředitel Kapsch spol. s r. o., součásti mezinárodního holdingu, který je světovým lídrem v technologiích GSM-R s realizacemi například ve Francii, Německu, Rakousku, Anglii, Španělsku či Itálii. Podle Feixe začíná v těchto dnech také výstavba GSM-R pro polské dráhy.

O GSM-R Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné

Správa železniční dopravní cesty podepsala dne 11. 3. 2009 smlouvu o výstavbě systému GSM-R v železničním úseku Břeclav – Přerov – Hranice na Moravě – Ostrava Svinov – Ostrava hl. n. - Petrovice – státní hranice. Kolaudace jednotlivých míst úspěšně proběhly na konci března 2011. Jedná se o II. národní železniční koridor zajišťující tranzitní železniční dopravu mezi Rakouskem, Slovenskem a Polskem. Podmínky výstavby se řídily evropskými pravidly označované FIDIC, podle tzv. žluté knihy systémem vyprojektuj a postav. Na celkové délce 207 km stavba obsahuje celkem 29 základnových stanic BTS. Pro vykrytí obtížně dostupných míst byly nainstalovány 3 repeatery. Z bezpečnostního hlediska je tato moderní technika postavena ve 23 nových technologických objektech vybavených systémem pro inteligentní údržbu označovaným GSM-R Smart House. Vůbec poprvé v prostředí české železnice se podařilo využít fotovoltalických panelů s bateriemi jako jediného zdroje elektrické energie. Tento alternativní způsob napájení prostřednictvím slunečního záření umožňuje díky optimálnímu řízení celoroční nonstop provoz GSM-R repeateru bez omezení.

Pro rozvoj aplikací potřebných pro moderní řízení provozu v železniční dopravě bylo nezbytné vyvinout a do tohoto prostředí implementovat rádiový systém, který poslouží k přenosu potřebných datových a hlasových informací mezi pevnou železniční infrastrukturou a mobilními vlakovými jednotkami. A právě pro toto specifické použití byl aplikován systém GSM-R. Spojení mezi vlakovou jednotkou a řízením provozu má řadu specifických požadavků, jako jsou prioritní volání, bezpečný datový kanál, přenos řídicích a zabezpečovacích údajů apod. Jde o komunikační systém mezi vlakem a pozemním řízením provozu, jehož podstatou není pouze samotná komunikace, ale její stoprocentní spolehlivost. Jedná se o bezpečnost, proto nesmí dojít k výpadku komunikace ani jejímu přerušení. „Prosazení původně jen evropského rádiového komunikačního systému pro řízení železniční dopravy i mimo Evropu ukazuje jeho opravdovou sílu a užitnou hodnotu. Afrika, Asie a Austrálie, to jsou kontinenty, kde se již systém GSM-R v železničním provoze používá nebo instaluje. I přesto, že se u tohoto systému v první řadě klade důraz na maximální bezpečnost a spolehlivost, jeho standardizace a široké rozšíření umožňuje rychle snižovat náklady na koncové terminály,“ uvedl Karel Feix, ředitel Kapsch.

Další připravované projekty:

- Stavba „GSM-R, uzel Ostrava- st. hr. SR a Přerov – Č. Třebová“, předpokládaný termín realizace: 2011 – 2012

- Stavba „GSM-R, Děčín – Všetaty – Kolín “, předpokládaný termín realizace: 2011 – 2012

30. 03. 2011 Správa železniční dopravní cesty doplňuje závazná pravidla pro dopravce

Zdroj: SŽDC, s. o. (http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/podepsani-ramcove-smlouvy.html)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rozšířila rámcovou smlouvu o přístupu na železniční dopravní cestu o nový závazný prvek. Jedná se o povinnost uhradit poplatek za objednanou a přidělenou kapacitu i v případě, že nedojde k její realizaci. Jako první tuto rozšířenou rámcovou smlouvu podepsal zástupce společnosti Rapid Express a.s. Leoš Novotný. Ten u dnešní příležitosti uvedl: „Cítíme tato nová, tvrdá, ale korektní pravidla a vnímáme je jako jasný závazek vůči provozovateli dráhy“. Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením organizace, k tomu dodal: „Stejná smlouva je v současné době připravována i s dalšími dopravci. Předpokládáme, že tím dojde k ještě větší transparentnosti přístupů všech dopravců na námi provozovanou železniční dopravní síť České republiky.“ Opatření v inovovaných rámcových smlouvách je zavedeno na základě zkušeností, kdy někteří dopravci v minulosti nevyužili objednanou kapacitu dopravní cesty a tuto dopravní cestu tak blokovali případným jiným dopravcům. Novou rámcovou smlouvu realizuje SŽDC v souladu s evropskými právními normami.

30. 03. 2011 SŽDC stanovuje povinnosti dopravců na tratích vybavených systémem RADIOBLOK

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

V souvislosti s dokončováním pilotního projektu „Zvýšení bezpečnosti na tratích D3 v traťovém úseku Číčenice – Volary“, zavádí státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pravidla provozování drážní dopravy na této trati. Předpokládané dokončení stavby je listopad 2011. Následovat bude Drážním úřadem stanovený zkušební provoz, který prověří funkčnost a spolehlivost systému. Ihned po ukončení zkušebního provozu začne na trati platit směrnice SŽDC a systém RADIOBLOK bude pevně zakotven v Prohlášení o dráze a v podmínkách přístupu dopravců na tuto trať. To znamená, že vlaky, které nebudou vybaveny radiostanicí, na trať nevyjedou, jinými slovy, SŽDC bude požadovat po dopravcích dovybavení hnacích vozidel radiostanicemi tohoto systému. „Zvyšování bezpečnosti železničního provozu je jednou z klíčových a zásadních činností SŽDC. Dokladem toho je, že již nyní připravujeme další stavbu systému Radioblok na trati Strakonice – Volary. V současné době vytipováváme další tratě, které by mohly být tímto systémem také vybaveny“, uvedl Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením organizace. V železniční stanici Strunkovice nad Blanicí se dne 30. 3. 2011 uskutečnila ve spolupráci s dodavatelem systému, společností AŽD Praha, s. r. o., ukázka fungování systému RADIOBLOK. Systém bezpečně zastavil vlak, který se rozjel bez povolení.

31. 03. 2011 Železniční muzeum v Lužné zahájí sezonu o Velikonocích (23. Dubna 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10012/)

Po zimní přestávce se v sobotu 23. dubna opět otevřou brány Železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka. Návštěvníci se mohou těšit na parní jízdy z Lužné do Nižboru, Stochova, Rakovníka a Chomutova, o prázdninových sobotách pojedou pravidelné parní vlaky na trati Krupá – Kolešovice a několik historických souprav vypraví České dráhy do Lužné už z Prahy. Největší železniční muzeum v České republice loni navštívilo na 35 tisíc lidí. „Školní skupiny a návštěvníci s jízdenkou nebo In-kartou Českých drah u nás dostanou slevu na vstupném,“ říká vrchní přednosta Depa historických vozidel ČD Jindřich Rachota. „Otevřeno máme až do konce října. Na jaře a na podzim vždy o víkendech a o svátcích, od června do srpna pak každý den kromě pondělka.“ Muzeum se nachází v těsné blízkosti stanice Lužná u Rakovníka a nejrychlejším spojením z Prahy jsou rychlíky do Rakovníka.

S vystavováním historických vozidel začali v Lužné v roce 1997 členové několika dobrovolných spolků, o dva roky později převzaly provoz expozice České dráhy. Místo nebylo zvoleno náhodně, původně zde totiž fungovala výtopna Buštěhradské dráhy s rozsáhlým provozním zázemím. V současné době je v muzeu vystavena stovka historických železničních vozidel. „Mezi zdejší unikáty patří lokomotiva zvaná Mikádo nebo parní vůz Komárek, na který se k nám jezdí dívat půlka Evropy.

Sbírka se přitom stále rozrůstá a také letos chystáme pro návštěvníky překvapení v podobě několika novinek a nových přírůstků do sbírek," doplňuje Jindřich Rachota.

Letos chystá Depo historických vozidel zhruba desítku akcí, které v létě opět doplní víkendové parní vlaky na trati Krupá – Kolešovice, kde skončil pravidelný provoz vlaků ČD na konci roku 2006. „Mezi nejzajímavější akce bude určitě patřit setkání parních lokomotiv k 140. výročí nádraží a depa v Lužné spojené s možností nočního fotografování, modelářský víkend, setkání Brejlovců, nebo třeba parní jízda do železničního depozitáře Národního technického muzea v Chomutově,"uzavírá Jindřich Rachota. Podobné informace, fotografie a další zajímavosti o Železn ičním muzeu v Lužné u Rakovníka najdete na www.cdmuzeum.cz.

Významné akce Železničního muzea Lužná u Rakovníka v roce 2011

- 14. – 15. 5. 2011 – První parní víkend v Železničním muzeu ČD, vlaky Praha Masaryk. nádr. – Lužná u R. a zpět, Lužná u Rak. – Stochov a zpět

- 28. 5. 2011 – Dětský den v železničním muzeu, vlaky Louny – Postoloprty – Žatec – Lužná u R. a zpět

- 18. – 19. 6. 2011 – 140 let železnice v Lužné u Rakovníka – Setkání parních lokomotiv, vlaky Praha – Lužná u R. a zpět, zvláštní vlaky na setkání parních lokomotiv a parní vlaky v okolí muzea

- 9. 7. – 27. 8. 2011 (o sobotách) – Kolešovka – prázdninové jízdy do Kolešovic a Kněževsi, vlaky Lužná u R. – Krupá – Kolešovice a zpět

- 30. 7. 2011 – Parním vlakem z muzea k Berounce a za skleněným slonem, vlaky Lužná u R. – Rakovník – Nižbor a zpět

- 27. 8. 2011 – Parním vlakem na rozloučení s prázdninami a na Berounku za Kelty, vlaky Lužná u R. – Rakovník – Nižbor a zpět

- 10. 9. 2011 – Parním vlakem „z muzea do muzea" – výlet parním vlakem do depozitáře NTM v Chomutově, vlaky Lužná u R. – Žatec – Chomutov a zpět

- 24. a 25. 9. 2011 – „Model-víkend" a setkání T 478.3, vlaky Lužná u R. – Řevničov – Rakovník – Krupá – Lužná u R.

- 15. a 16. 10. 2011 – Poslední parní víkend v ŽM ČD, vlaky Praha Masaryk. nádr. – Lužná u R. a zpět, Lužná u R. – Kolešovice a zpět

---

31. 03. 2011 Olomoucké nádraží se má za miliardy změnit, vláda to ale může odložit

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/olomoucke-nadrazi-se-ma-za-miliardy-zmenit-vlada-to-ale-muze-odlozit-1g0-/olomouc-zpravy.asp?c=A110331_1558809_olomouc-zpravy_stk)

Už letos měla začít velká přestavba olomouckého hlavního nádraží v hodnotě několika miliard, která by zahrnovala hlavní podchod, nástupiště včetně výstavby jednoho nového, i koleje. Vše ale mohou zkomplikovat úspory na ministerstvu dopravy. Právě ty zastavily uskutečnění již kompletně hotových plánů, které zahrnují také obnovu místních kolejí a mostů. O termínu, kdy by se v Olomouci mohlo začít pracovat na rychlejší a pohodlnější železnici vyhovující mezinárodním standardům, se tak rozhodne až v létě na jednání vlády. "Cestující bude zřejmě nejvíce zajímat, že součástí projektu je přístavba jednoho nástupiště, rekonstrukce těch stávajících a také přestavba podchodu," přemítá Jiří Parma, který má v olomoucké firmě Moravia Consult na starosti středisko kolejových staveb. Právě odsud plány na rekonstrukci olomouckého nádraží vzešly. "Tato modernizace se ovšem dotýká celého úseku železnice, který na stanici v Olomouci navazuje. Až skončí, bude zde možné posunout maximální rychlost vlaků až na 160 kilometrů v hodině. Zvýší se také komfort cestujících. Už teď i ve starých vagonech poznáte, jestli jedete po zmodernizované či původní trati," vypočítává Parma. Složka s plány, které mají olomouckou železnici za částku v řádech několika miliard korun posunout na úroveň mezinárodních standardů, však prozatím bez užitku leží v Parmově kanceláři. O jejich dalším osudu rozhodne v létě vláda.

Nádraží se musí probojovat do Bártovy dopravní superstragie

"Na jejím jednání by se tehdy měla objevit superstrategie ministerstva dopravy, která vznikla kvůli snaze ušetřit. Pokud se do ní dostane i rekonstrukce olomouckého koridoru, bude tam i datum, kdy se

na něm začne pracovat," vysvětluje za olomouckou pobočku Správy železniční dopravní cesty Jiří Mlynář. "Do schválení superstrategie je všechno nejisté a jakékoli odhady ohledně začátku stavby by byly naprosto zbytečné. Původně to mělo být letos, končit jsme měli zhruba v roce 2014. To nyní samozřejmě padá," doplňuje Mlynář. Léto jako termín, kdy se o modernizaci olomoucké železnice rozhodne, potvrdil i mluvčí ministerstva Jakub Ptačinský. "V lednu jsme zveřejnili předběžný seznam staveb, které bychom v celé republice upřednostňovali. Nyní nám k němu z jednotlivých krajů chodí připomínky a vyjádření, kde jednotlivé úřady seženou na jimi preferované projekty finance. Na základě toho soupis aktualizujeme a necháme v létě posoudit vládou." Ta pak rozhodne také o tom, kdy a jestli vůbec se olomoucká nástupiště a podchod přiblíží těm na nádražích v západní Evropě. Doplnila by tak halu, která v letošním roce dostane jednotný styl, nové pokladny, vstupní dveře nebo dlažbu. Pokud vláda rekonstrukci schválí, změní se mimo jiné i informační a orientační systém pro cestující. "Nově by zahrnoval víceřádkové digitální tabule a také více ukazatelů pro snazší orientaci. Vše podle pravidel platných pro celou Evropu. Ať v budoucnu vystoupíte na kterémkoli jejím nástupišti, budou tam stejné informační tabule jako v Olomouci," popisuje Parma.

Součástí přestavby je i obnova mostů a změna kolejí

Lépe by se pak mělo cestovat také nevidomým a slabozrakým, kterým při orientaci na nádraží pomohou například takzvané majáčky s nahranými pokyny. Lidem na vozíku zase usnadní život zrekonstruované výtahy na nástupiště. Těch by po odchodu dělníků mělo být v Olomouci o jedno více. "V novém podchodu do Hodolan se s ním už počítá, je tam pro něj zaslepený výstup," přibližuje Parma. Na modernizovaném nádraží už by navíc lidé neměli mezi nástupišti tolik přebíhat. "Díky takzvanému přesmýknutí kolejí u nich změníme příjezdy vlaků. Z jednoho nástupiště tak budou odjíždět pouze v jednom směru," nastínil Parma. "Přijedete na něj místním osobním vlakem a hned přestoupíte na spoj vyšší kategorie, který ve vašem směru jde dál do zbytku republiky," dodal.

Nový kabát pak při rekonstrukci laicky řečeno dostane také silniční nadjezd v městské části Černovír, podjezd v Pavlovičkách a také most přes řeku Bystřici. "Černovírský most by se měl de facto stavět znovu. V Pavlovičkách pak chce Správa železniční dopravní cesty svůj most modernizovat po polovinách. Tamní silnice tak tehdy bude průjezdná jen pro autobusy," doplňuje za odbor dopravy na olomouckém magistrátu Vojtěch Holý. "Na mostě přes Bystřici by se dále měla objevit nová kolej. Zavřená kvůli tomu bude ulice Milady Horákové. Tyto práce půjdou ovšem postupně, řidiči vždycky někde projedou."

Co se na nádraží plánuje

- stavba nového nástupiště, opraví se také ta současná
- modernizace kolejiště umožní zrychlení vlaků až na 160 kilometrů za hodinu
- přestavba podchodu, vznikne také nový informační systém podle evropských standardů
- opravy okolních cest, modernizace silničního nadjezdu v městské části Černovír, podjezdu v Pavlovičkách a mostu přes řeku
- náklady na modernizaci dosáhnou několika miliard korun

Rozsáhlou videoprezentaci o celé přestavbě můžete shlédnout na http://www.moravia.cz/cz/reference/vizualizace/rekonstrukce-zst-olomouc.html.

---

31. 03. 2011 Obr mezi lokomotivami jubiluje (375.007)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/doprava/119760-obr-mezi-lokomotivami-jubiluje/)

Každá rychlíková parní lokomotiva je velmi majestátní a robustní, ale i mezi nimi vyčnívá stroj 375.007. Už přes půl století stojí v dopravní hale Národního technického muzea v pražských Holešovicích a právě tam také "oslavila" sto let od svého vzniku. Muzeum připomene jubileum o nadcházejícím víkendu. Návštěvníci se budou moci podívat do budky majestátní lokomotivy známé pod přezdívkou "Hrbatá" popř. "Hrboun", připravena je také komentovaná prohlídka jejího pojezdu.

Vzácný exponát Národního technického muzea vznikl v První českomoravské továrně na stroje v Praze-Libni v roce 1911. Technicko-policejní zkoušku vykonala sdružená čtyřválcová lokomotiva vytvořená podle Gölsdorfovy konstrukce 31. března, dosáhla rychlosti 117 km/h. Císařským a královským státním drahám (KKStB) byla předána jako patnáctá své řady, obdržela proto číslo 310.15. Většina strojů řady 310 vznikla v Rakousku. Českomoravská vyrobila pouze čtrnáct těchto lokomotiv, další tři vznikly u Breitfelda a Daňka ve Slaném. "Představují vrchol konstrukce

rychlíkových lokomotiv v rakouské monarchii před první světovou válkou," podotkla Olga Šámalová z technického muzea.

Lokomotivní aristokracie

"Hrbaté" byly předurčeny k rychlíkové dopravě, jezdily z Vídně do hospodářských center včetně Prahy, Brna, Ostravy a západočeských lázní. Podle zástupců muzea vynikaly mimořádnou spolehlivostí – vyžadovaly ale i náročnou údržbu.

Lokomotiva 310.15 krátce po svém vzniku působila ve Vídni, v roce 1914 ale přešla do nuselské výtopny. V roce 1918 se tak ocitla ve stavu nově vzniklých Československých státních drah (ČSD). Po zavedení nového systému číslování lokomotiv obdržela označení 375.007, kterým se pyšní dodnes. I po první světové válce zůstala na "Hrbatých" hlavní tíha rychlíkové dopravy. Byly největší, nejrychlejší a nejsilnější, a tak jezdily z Prahy do Brna a Bratislavy, z Prahy do Ostravy i z Ostravy do Bratislavy. Jejich dominanci neohrozila ani první československá rychlíková řada 365.0, která na počátku 20. let vznikla v Českomoravské podle konstrukce Vojtěcha Kryšpína, a v provozu stroje zůstaly i po příchodu řady 387.0, které se vyráběly od roku 1925 ve Škodových závodech.

Až po druhé světové válce začaly lokomotivy řady 375.0 mizet z kolejí. ČSD po krátké poválečné krizi, kdy měly absolutní nedostatek jakýchkoli vozidel, nakoupily desítky moderních strojů, které "Hrbaté" zcela nahradily. Po roce 1950 byly k vidění pouze výjimečně, především jako náhrady. V polovině desetiletí už nejezdily.

Z Nuslí přes Podmokly až do muzea

Lokomotiva 375.007 byla od roku 1935 deponována v podmokelské výtopně, během druhé světové války se vrátila do Vršovic-Nuslí, po jejím skončení opět jezdila v Děčíně (Podmoklech). V roce 1952 byla vyřazena z provozu a sloužila jako vytápěcí kotel v Ostravě. Díky velké snaze i několika náhodám ji v roce 1955 získalo Národní technické muzeum. Po kolejích se tak "patnáctka" naposled svezla na cestě do Prahy na bubenské nádraží. Odtud byla po silnici přepravena na Letnou do muzejní budovy, kde ji mohlo obdivovat už několik generací návštěvníků.

Letos v lednu byla lokomotiva vyčištěna, doplněna a uvedena do stavu, v jakém ji bylo možné ve 30. letech vídat v čele těžkých rychlíků. "Na obnově vzhledu lokomotivy se mimo pracovníků muzea podíleli i dobrovolníci, kteří na lokomotivě odvedli více jak 1 400 hodin práce," podotkla Olga Šámalová. Kromě lokomotivy, která patří Národnímu technickému muzeu, je dochován ještě jeden stroj rakouské řady 310. Jde o lokomotivu 310.23, kterou v provozuschopném stavu udržuje muzeum Technické muzeum Vídeň a – nejezdí-li zrovna s historickým vlakem – je k vidění v železniční expozici ve Strasshofu.