

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2011

OBSAH

01. 04. 2011	POZITIVNÍ BILANCE NEHOD NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH ZA 1. ČTVRTLETÍ LETOŠNÍHO ROKU.....	3
01. 04. 2011	NOVÁ ORGANIZAČNÍ STRUKTURA ŘEDITELSTVÍ STÁTNÍ ORGANIZACE SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	3
02. 04. 2011	NOVÁ BUDOVA ZASTÁVKY ČELADNÁ NA TRATI OSTRAVA – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ SLOUŽÍ VEŘEJNOSTI	3
03. 04. 2011	MD PLÁNUJE PŘESUN TĚMĚŘ PĚTI MILIARD Z ŽELEZNIC NA SILNICE.....	4
03. 04. 2011	MINISTERSTVO DOPRAVY CHYSTÁ ODVOLÁNÍ ŠÉFA DRÁŽNÍ INSPEKCE.....	4
04. 04. 2011	DRÁŽNÍ INSPEKCE ŽÁDÁ PO SŽDC DŮKAZY O JEJÍ ÚDAJNÉ ZÁVISLOSTI.....	5
04. 04. 2011	ČÍNA STAVÍ NIGERIJSKOU ŽELEZNICI ZPÁTKY NA KOLA	6
04. 04. 2011	V HRADCI KRÁLOVÉ JE NEBEZPEČNÝ ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD	6
05. 04. 2011	Z MOSTU V PRAŽSKÉ LIBNI PADAJÍ KUSY BETONU, CHODCE CHRÁNÍ JEN CEDULE.....	6
05. 04. 2011	ZADÁVÁNÍ ZAKÁZEK A HOSPODAŘENÍ S MAJETKEM ČD PROBÍHÁ V SOULADU S LEGISLATIVOU, KONSTATOVAL AUDIT	7
05. 04. 2011	MINISTERSTVO ZATÍM NEODVOLÁ ŠÉFA DRÁŽNÍ INSPEKCE.....	7
05. 04. 2011	ELEKTRIZACE LITVÍNOVSKÉ TRATI SE SŽDC MOC NELÍBÍ	8
06. 04. 2011	SŽDC ZA PŮL ROKU UŠETŘILA NA ŽELEZNIČNÍ VÝSTAVBĚ ŠEST MILIARD KČ	8
06. 04. 2011	MODERNIZACE IV. ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU BUDE MÍT ZPOŽDĚNÍ.....	9
07. 04. 2011	S ČD MEZI PRAHOU A BRNEM ZA 160 KORUN (OD 11. DO 24. DUBNA 2011)	9
07. 04. 2011	ZAČÍNÁ ČÁSTEČNÁ OPRAVA NÁDRAŽNÍHO OBJEKTU VE STANICI PLZEŇ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ	9
08. 04. 2011	ŽELEZNICE CHYSTÁ ZAKÁZKY ZA MILIARDY, MEZI NIMI NEJDELŠÍ TUNEL V ČESKU (ROKYCANY – PLZEŇ).....	10
08. 04. 2011	BÁRTA REZIGNOVAL NA POST MINISTRA DOPRAVY, KLAUS JEHO DEMISI ZATÍM NEDOSTAL.....	10
11. 04. 2011	REGIOJET ZAČAL HLEDAT STEVARDKY PRO ŽLUTÉ VLAKY	11
11. 04. 2011	MEZI POLSKEM A ČESKEM MOHOU V BUDOUCNOSTI JEZDIT RYCHLOVLAKY	11
11. 04. 2011	ZACHOVÁNÍ BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ MÁ PODPOŘIT PETICE	12
11. 04. 2011	RYCHLODRÁHA Z PRAHY DO KLDNA MOŽNÁ BUDE. PADNE NA NI UŠETŘENÝCH ŠEST MILIARD	12
12. 04. 2011	NA TUNELU V MOSTECH U JABLUNKOVA SE ZAS PRACUJE	13
13. 04. 2011	PRVNÍ DESÍTKY MODERNIZOVANÝCH A REVITALIZOVANÝCH RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ JSOU JIŽ V PROVOZU	13
13. 04. 2011	MOTORÁČKEM ČD DO LEDNICE.....	14
13. 04. 2011	SŽDC PRODÁ POZEMKY A BUDOVY ZA 26 MILIONŮ KORUN	15
13. 04. 2011	SŽDC PŘITLAČILO NA RUŠENÍ LOKÁLEK, NEPOUŠTÍ NA NĚ DOPRAVCE	15
14. 04. 2011	ODBAVOVACÍ HALA PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ SE PO OPRAVĚ OTEVŘELA	16
14. 04. 2011	PŘÍŠTÍ ROK POPRVÉ VYJEDE DOMÁCÍ ORIENT EXPRESS	17
14. 04. 2011	STUDIE DOPORUČUJE PROPOJIT RUZYŇSKÉ LETIŠTĚ S CENTREM ŽELEZNICÍ...	17
15. 04. 2011	NEBIJÍCÍ SRDCE PRAŽSKÉ ŽELEZNICE SE NA DEN OTEVŘE (DEPO PRAHA-MASARYKOVO).....	18

15. 04. 2011	ZAPOMENUTÁ URALSKÁ TRÁŤ STALINOVÝCH VĚZŇŮ OŽIJE (SALECHARD – NADYM)	18
15. 04. 2011	STROJVŮDCI V NĚMECKU SE DOČKALI ZVÝŠENÍ PLATŮ.....	19
18. 04. 2011	PROTI RUŠENÍ VLAKŮ NA ORLICKOÚSTECKU VZNIKLY DVĚ PETICE	19
18. 04. 2011	EVROPSKÉ ŽELEZNICE SVÁDĚJÍ MARNÝ BOJ SE ZLODĚJI MĚDI.....	19
19. 04. 2011	SŽDC NAJALA MÍSTO NÁMĚSTKŮ EXTERNISTY	20
19. 04. 2011	DRÁHY SHÁNĚJÍ NAFTU ZA 7,5 MILIARDY KORUN	21
19. 04. 2011	NABÍDKA PRAHA – BRNO ZA 160 KORUN PRODLOUŽENA DO PRVNÍHO KVĚTNA.....	21
19. 04. 2011	ČESKÉ DRÁHY SNIŽUJÍ PLATY V ADMINISTRATIVĚ O 10 PROCENT.....	21
19. 04. 2011	ŠMERDA NOMINOVANÝ NA MINISTRA DOPRAVY CHCE DÁL USILOVAT O SLEVY.....	22
20. 04. 2011	SKONČILA OPRAVA NÁDRAŽNÍ BUDOVY V HOSTIVICI	22
20. 04. 2011	REGIOJET ZAČNE ZKOUŠET VLAKY NA SLOVENSKU, PŘEPRAVU ZAHÁJÍ ZA ROK.	22
20. 04. 2011	SLOVENSKO PŘIJEDE O STOVKY VLAKŮ	23
21. 04. 2011	SŽDC NECHÁ ZMODERNIZOVAT DREZÍNY ZA PŮL MILIARDY	23
21. 04. 2011	PREZIDENT KLAUS JMENOVAL MINISTREM DOPRAVY RADKA ŠMERDU.....	23
21. 04. 2011	SODUD POTVRDIL ČTVRTMILIARDOVOU POKUTU PRO ČESKÉ DRÁHY.....	24
21. 04. 2011	ČESKÉ DRÁHY NASADILY NA VYSOČINĚ REVITALIZOVANÉ PATROVÉ VOZY (BDMTEEO).....	24
21. 04. 2011	ZA NOVÉ VLAKY ICX ZAPLATÍ DB MILIARDY EUR	25
23. 04. 2011	VÝROBCE VAGONŮ KOUPI OD STÁTU 13 LET ZAVŘENOU ŽELEZNICI A VZKŘÍSÍ JI (HORNÍ SLAVKOV – KRÁSNÝ JEZ).....	25
24. 04. 2011	VLAKY NA MOLDAVU PŘESTANOU JEZDIT VE VŠEDNÍ DNY, STAROSTOVÉ PROTESTUJÍ (OD 11. PROSINCE 2011).....	26
25. 04. 2011	PRAHA ZVAŽUJE SJEDNOCENÍ PRAŽSKÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY SE STŘEDOČESKOU	26
26. 04. 2011	STÁT PŘESTANE DOTOVAT VLAKY Z PRAHY DO OSTRAVY, NECHÁ JE KONKURENČNÍMU BOJI	27
28. 04. 2011	CITYELEFANTY ZAMÍŘÍ DO BENEŠOVA; ZAČALA VÝMĚNA PANTOGRAFŮ NA POSLEDNÍ PÁTEŘNÍ LINCE V OKOLÍ PRAHY.....	27
28. 04. 2011	ČESKÝM DRAHÁM ROSTE POČET CESTUJÍCÍCH I TRŽBY	29
28. 04. 2011	FIRMA CZ LOKO PŘEDALA V BĚLORUSKU PRVNÍ ZMODERNIZOVANOU LOKOMOTIVU.....	29
28. 04. 2011	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – NEMANICE	29
28. 04. 2011	OMEZENÍ REGIONÁLNÍCH SPOJŮ OD 1. KVĚTNA MEZI SLOVENSKOU A ČESKOU REPUBLIKOU.....	30
28. 04. 2011	DO NETOLIC OPĚT POJEDE VLAK, ZAPLATÍ HO SOUKROMÉ FIRMY.....	31
29. 04. 2011	MINISTERSTVO HLEDÁ PENÍZE NA STAVEBNÍ SPOŘENÍ. MOHOU TO ODNĚST VLAKY	32
29. 04. 2011	KONEC NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY MEZI PLZŇÍ A CHEBEM (30. DUBNA 2011).....	33
29. 04. 2011	KONČÍ NEPŘETŘŽITÁ VÝLUKA NA TRATI PLZEŇ – CHEB, CESTUJÍCÍ UŽ NEMUSÍ PŘESTUPOVAT DO AUTOBUSŮ (680, PRAHA HL. N. – MARIÁNSKÉ LÁZNĚ, 14. 5. 2011).....	34
29. 04. 2011	NEJSTARŠÍ LOKOMOTIVY ODJEDOU Z ČELA VLAKŮ (ŘADA 749, 750).....	34

01. 04. 2011 Pozitivní bilance nehod na železničních přejezdech za 1. čtvrtletí letošního roku

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/bilance-mu-1q.html>)

Za 1. čtvrtletí letošního oproti čtvrtletí roku 2010 výrazně ubylo počtu mimořádných události na železničních přejezdech a pozitivní pokles je zaznamenán i u následků těchto kolizí. Zatímco v loňském roce došlo za 1. čtvrtletí celkem k 82 případům střetnutí, letos je to za stejné období polovina, tedy 41 případů. V loňském roce zahynulo při těchto událostech na železničních přejezdech celkem 13 lidí, letos tato smutná bilance poklesla na 3 úmrtí. Více informací naleznete v tabulce srovnání mimořádných událostí na železničních přejezdech za 1. čtvrtletí roku 2009, 2010 a 2011.

rok	sledované období	počet střetnutí	mrtví	zranění	škoda celkem v Kč
2009	1. Q	46	7	13	14 000 000
2010	1. Q	82	13	32	23 000 000
2011	1. Q	41	3	46	10 000 000

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) neustále zvyšuje investice do zabezpečení železničních přejezdů. Vedení společnosti prosadilo v letošním roce rekordní částku ve výši 370 milionů korun. Tyto zdroje ze Státního fondu dopravní infrastruktury tak budou investovány do vybavování přejezdů světelnou signalizací, případně doplněnou závorami. V preventivní činnosti i investicích do zvyšování zabezpečení na přejezdech bude SŽDC samozřejmě i nadále pokračovat. Pokračují pravidelná jednání s krajskými dopravními komisemi s cílem vytipovávat přejezdy, do kterých je nutno investovat přednostně.

01. 04. 2011 Nová organizační struktura ředitelství státní organizace Správa železniční dopravní cesty

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

Dnešním dnem vstoupila v platnost Správní radou schválená nová organizační struktura ředitelství státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Cílem této organizační změny je další zvýšení efektivity činnosti SŽDC. Došlo také k redukci počtu úseků, odborů, oddělení a pracovních skupin. Tato nová organizační struktura vytváří logické profesní vazby a je rovněž připravena i na převod obsluhy dráhy k 1. 7. 2011. Dílčí změny v organizační struktuře ředitelství SŽDC budou dle potřeby pokračovat. Schéma nové organizační struktury ředitelství SŽDC naleznete v příloze této tiskové zprávy (viz <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nova-org-struktura/nova-org-struktura.pdf>).

02. 04. 2011 Nová budova zastávky Čeladná na trati Ostrava – Valašské Meziříčí slouží veřejnosti

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

Slavnostního zprovoznění se dnes dočkala zastávka Čeladná na trati Ostrava hlavní nádraží – Valašské Meziříčí. V nové budově zastávky je cestujícím k dispozici čekárna a bezbariérové WC. Nechybí venkovní přístřešek a krytý prostor pro úschovu jízdních kol. Jako významný příspěvek ke zlepšení životního prostředí je vytápění budovy a příprava teplé vody řešena ekologickým tepelným čerpadlem. Nově byly provedeny zpevněné plochy a přístupové cesty k zastávce z dlažby z žulových odseků. Investorem rekonstrukce zastávky v Čeladné je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.



Původní budova zastávky byla uvedena do provozu již v roce 1887. Postavena byla pravděpodobně podle typového projektu architekta Antona Dachlera. Šlo o přízemní nepodsklepenou budovu, tradiční konstrukce z cihelného lícového zdiva se sedlovou střechou. V budově bylo zázemí pro zaměstnance, prodej jízdenek, úschovna zavazadel a čekárna. Před budovou byl krytý přístřešek na ochranu cestujících před nepřízní počasí. Suché WC však bylo umístěno v samostatném objektu mimo budovu zastávky. Čas se ale podepsal na technickém stavu původní budovy, takže se ve zdivu objevila vzilínající vlhkost, krytina a konstrukce krovu byla poškozena. Vlivem průběžných změn nivelety kolejíště a nástupiště, se vstup do budovy dostal o 50 cm pod tuto úroveň. Tento stav znemožňoval zřídit bezbariérový přístup do budovy i na nástupiště. Z těchto důvodů a s ohledem na nové výškové

a směrové uspořádání kolejí v tomto místě, navržené ve studii „Elektrizace tratě Ostrava – Valašské Meziříčí“, bylo rozhodnuto původní budovu zastávky zbourat a novou budovu umístit směrově i výškově do polohy, respektující projektovou dokumentaci nového kolejíště.

Projektantům se tak naskytla příležitost navrhnout budovu novou. Byla to výzva o to zajímavější, že vůle po uplatnění tradičních postupů, přírodních materiálů, a navození tradiční atmosféry zde sálala ze všech stran. Současně byl zájem, aby nová budova působila mladě a svěže. Architekt tedy navrhl dům z lícových pálených cihel, dřeva a kamene. Budova je s klasickým, i když originálně tvarovaným, sedlovým štítem přivráceným do ulice. Celkový výraz zastávky je ovšem střídmý, stejně jako návrh vnitřního uspořádání.

Investor a vlastník objektu	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	Atelier Projekt studio Ostrava, Ing. arch. David Kotek, Ing. arch. Kateřina Holenkova, Ing. Pavel Krátký.
Náklady stavby	11.538.424 Kč
Zhotovitel	GMP mix a. s. Ostrava
Zahájení	11/2009
Uvedení do provozu	23. 3. 2011

03. 04. 2011 MD plánuje přesun téměř pěti miliard z železnic na silnice

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/md-planuje-presun-temer-peti-miliard-z-zeleznic-na-silnice>)

Ministerstvo dopravy plánuje během příštích dvou let přesunout 4,7 miliardy korun z železnice na silnici. Informaci přinesl týdeník Euro. Jde o peníze určené na realizaci investic do dopravních staveb. Rozvoj železniční dopravy přitom ministerstvo vyhlásilo jako prioritní v materiálu takzvané dopravní superstrategie. „V krátkodobém horizontu vidí vedení ministerstva větší problém v absenci silničních staveb než železničních, protože neřešení některých silničních problematických úseků znamená pro obyvatelstvo větší negativní dopad než posun realizace některých železničních projektů o dva až tři roky,“ uvedla Květa Kočová z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Železnici podle ní ministerstvo zvýhodní úpravou tarifů - poklesem cen za použití železniční dopravní cesty v případě nákladní dopravy a zároveň nárůstem mýta u silniční nákladní dopravy. Kamionové mýtné by podle plánu ministerstva mělo podražít od prvního ledna příštího roku v průměru o 25 procent.

Snížení peněz na železniční stavby by se mělo podle výkonné ředitelky Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) Marie Vopálenské týkat především projektů, které jsou již ve značném stádiu přípravy. Koncepti rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2025 (superstrategii), vytvořilo MD na základě konzultací s Asociací krajů, Státním fondem dopravní infrastruktury a dopravními odborníky. Tento dokument, který je v současné době připomínkován a definitivně by ho chtělo ministerstvo předložit vládě ke schválení v polovině roku, v minulosti ostře kritizovali zástupci dopravců, stavitelů, jednotlivé kraje i sněmovní hospodářský výbor.

03. 04. 2011 Ministerstvo dopravy chystá odvolání šéfa Drážní inspekce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120007-ct-ministerstvo-dopravy-chysta-odvolani-sefa-drazni-inspekce/>)

Ministerstvo dopravy chystá návrh na odvolání generálního inspektora Drážní inspekce Romana Šiguta. O takovém kroku sice musí rozhodnout až vláda, ale jak České televizi potvrdil náměstek ministra dopravy, podklady k tomu už jeho úřad chystá. "Pokud nevyvrátí, co jsme o nich zjistili, lze předpokládat, že podáme návrh na vládu s tím, aby vedení Drážní inspekce bylo odvoláno," uvedl ministerský náměstek Radek Šmerda. "Už dlouho ze zdrojů z ministerstva dopravy víme, že se chystá naše výměna a hlubší personální čistky na Drážní inspekci. Předcházet tomu měla nejdříve mimořádná ministerská kontrola na Drážní inspekci a pak diskreditační kampaň v médiích s cílem poškodit jak Drážní inspekci, tak její vedení," tvrdí generální inspektor Roman Šigut. Podle něj měla navíc ministerská kontrola už dopředu stanovený úkol: najít důvod pro odvolání vedení instituce. Vít Bárta, který kontrolu poslal, to ale nepotvrzuje: "Já budu činit maximum proto, abych do této oblasti nevstupoval. Budu do ní vstupovat jen v případě, kdy bych kupříkladu byl seznámen s nějakými nestandardními postupy z hlediska výkonu té veřejné správy jako takové."

Ted' už má ministerstvo k dispozici výsledky své kontroly na Drážní inspekci. A označuje je za závažné: "Na Drážní inspekci docházelo k ne úplně hospodárnému zacházení se mzdovými prostředky. Podstatou je porušování mzdových předpisů a vynakládání mzdových prostředků v rozporu se zákonem," říká Radek Šmerda. Šéf Drážní inspekce to razantně popírá: "Celý protokol odmítáme, zejména oblast, která se týká pracovní právní problematiky. Jsou tam totální nesmysly, subjektivní názory, ničím nepodložené, dokonce až vykonstruované závěry, v nichž se tzv. zjištění neopírají o porušení žádné právní normy."

Výkazy docházky jsou neprůkazné, byla zjištěna drobná pochybení formálního charakteru, jedna ze zakázek nebyla zadána prostřednictvím elektronického tržiště - to jsou příklady některých výtek z protokolu. Česká televize má dokument o kontrole k dispozici. V jeho závěru se ve většině bodů uvádí, že nebyly zjištěny žádné závažnější nedostatky. Zpráva tak poukazuje hlavně na chyby formálnější: jedna z výtek kritizuje třeba to, že inspektor byl v práci během dovolené. "Je v rozporu i s fyzikálními zákony, aby někdo byl na dovolené a zároveň v práci a zároveň na pracovní cestě," uvádí ministerský náměstek Šmerda. Roman Šigut to ale brání tím, že zaměstnanec inspekce si práci během dovolené neúčtoval: "Seškrat instituci rozpočet, snížit jí počet lidí, přidávat jí práce, a trestat někoho za to, že v době dovolené pracuje, tak to považuji za nehoráznost," říká Šigut.

A další výtky z protokolu: Ministerstvu vadilo, že šéf inspekce si paradoxně neproplatil stotisícovou odměnu, kterou mu udělil předseda vlády Petr Nečas. Šigut to vysvětluje tím, že na ni neměl peníze – ministerští úředníci ale i to označili za porušení zákona. Do pondělí běží lhůta, v níž se proti kontrolním závěrům může šéf inspekce k ministerstvu odvolat s námitkami. Náměstek Šmerda má ale už teď téměř jasno: "Těm námitkám s největší pravděpodobností nebude vyhověno, protože ta zjištění jsou docela dobře doložena a jsou takového charakteru, že nelze vyloučit, že to bude mít nějaké personální dopady."

Drážní inspekce označuje kontrolu a avizovanou snahu o odvolání managementu za mstu ze strany SŽDC, tedy od subjektu, který inspektoři pravidelně kontrolují. "My si tohle vysvětlujeme jako jednoznačnou pomstu ze strany SŽDC za naši činnost vůči této organizaci, která se přes ministra dopravy Bárta snaží zlikvidovat vedení Drážní inspekce. V poslední době jsme upozornili například na problematiku nedostatečných rozhledových poměrů na železničních přejezdech, kterou SŽDC neřeší tak, jak by měla, upozornili jsme na závady na železničních tratích, které nebyly ze strany SŽDC odstraňovány například čtyři roky, i když měly být napraveny do měsíce a podobně," vypočítává generální inspektor. Ministr Vít Bárta říká, že za případné odvolání nebude zodpovědný on, ale jeho náměstek. Kdy by návrh na případné odvolání posuzovala vláda, zatím není jasné.

04. 04. 2011 Drážní inspekce žádá po SŽDC důkazy o její údajné závislosti

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drazni-inspekce-zada-po-szdc-dukazy-o-jeji-udajne-zavislosti/618843>)

Drážní inspekce žádá po vedení jiné státní společnosti - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) – důkazy zpochybňující její nezávislost. Tu v souvislosti s šetřením inspekce na trati Brno-Maloměřice – Kuřim v nedělní televizní reportáži údajně napadl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Drážní inspekce po SŽDC požaduje omluvu za křivé nařčení. V otevřeném dopise, který zaslal generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut šéfovi SŽDC Pavlovi Habartovi, popisuje Hallovo vyjádření jako útok na samotnou podstatu existence Drážní inspekce. "Vůbec nerozumíme tomu, co sleduje tímto chováním Drážní inspekce, která by se měla chovat jako nezávislý vyšetřovací orgán," reagoval Halla v reportáži na zveřejnění výsledků vyšetřování Drážní inspekce na výše zmíněné trati.

Kontrola inspekce na trati odhalila velké množství závad. Postup SŽDC při kontrolách a následném odstraňování těchto vad označila za nedostatečný. Tomu se však SŽDC brání a odmítá, že by daný železniční úsek byl nebezpečný. Podle Šiguta je součástí pomsty SŽDC i jeho odvolání, které plánuje ministerstvo dopravy. Vyčítá mu, že jeho úřad špatně evidoval docházku zaměstnanců a evidenci dovolených. Podle Šiguta ale za vším stojí právě SŽDC, jejíž správu kolejí inspekce dlouhodobě kritizuje. V reakci na otevřený dopis inspekce nařídil Pavel Habarta, první náměstek pověřený řízením SŽDC, prošetření postupů kontrol a oprav uvedených regionálních drah. O výsledcích kontroly hodlá v co nejkratší době informovat příslušné orgány a veřejnost.

Státní SŽDC nyní v tuzemsku spravuje síť železničních tratí, v polovině roku má od Českých drah převzít také řízení provozu na železnici. V současnosti zaměstnává přibližně 9 500 lidí, po začlenění výpravčích, signalistů, hláskářů a jiných zaměstnanců řízení provozu z Českých drah se jejich počet zhruba zdvojnásobí.

04. 04. 2011 Čína staví nigerijskou železnici zpátky na kola

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/120057-cina-stavi-nigerijskou-zeleznici-zpatky-na-kola/>)

Nigerijská železnice, kdysi chloubou africké země, poslední roky jen chátrala. Peníze určené na její opravu několikrát zmizely neznámo kde. Teď se ale do práce pustili Číňané, kteří v posledních letech právě v Africe usilovně hledají nové obchodní partnery. Vlaky tak po letech mohly vyjet na dlouho nefunkční tratě.

Železnice kdysi tvořila páteř nigerijské ekonomiky. Z větší části ji postavili britští inženýři v době, kdy byla Nigérie britskou kolonií. Poté, co země v roce 1960 získala nezávislost, ale její slavné dny skončily. Z původních 33 tisíc zaměstnanců jich zbyla jen hrstka. "Zjistili jsme, že na některých místech koleje úplně chybí. Zmizelo toho hodně, třeba i celé mosty, takže ta trať je neprůchodná," popisuje ředitel nigerijských drah Adeseyi Sijuwade. Za její současný stav může hlavně korupce. V zemi, kde většina obyvatel musí vystačit se dvěma dolary na den, se touto cestou podle odhadů ztratilo až 380 miliard dolarů. Peníze, určené na opravu tratí, dlouho končily stejně. Až teď se je podařilo dostat tam, kam skutečně patřily, a čínská stavební firma se pustila do práce.

Celkem by měla oprava vyjít na 166 milionů dolarů. Díky nim budou Nigerijci cestovat rychleji, levněji a o něco pohodlněji než v přeplněných autobusech, kterými jezdí teď. "Železnice je znovu v provozu, během několika měsíců čekáme, že lidé přestanou jezdit po silnici a vrátí se k železnici," míní šéf státních drah. Čínské firmy je v Africe vidět čím dál tím častěji. Asijská velmoc tam v posledních letech investovala miliardy dolarů a svoje obchodní styky na kontinentu dál prohlubuje. Největší zájem má o země bohaté na nerostné suroviny, mezi které patří právě Nigérie.

04. 04. 2011 V Hradci Králové je nebezpečný železniční přejezd

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120093-v-hradci-kralove-je-nebezpecny-zeleznici-prejezd/>)

Velmi nebezpečnou situaci zažili někteří řidiči na železničním přejezdu v Hradci Králové - Březhradu. Závary zvednuté a vlak přesto překvapivě projíždí. Za situaci je však zodpovědná Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta uznává, že jde o poruchu, ale zároveň říká, že důležitější než závary má být pro řidiče výstražné červené světlo, které funguje. Náhodně pořízené fotografie dokazují, že se na přejezdu v Hradci Králové-Březhradě občas dějí podivné události. Závary nejsou stažené a vlak přes přejezd přesto projíždí. "Jedná se o poruchový stav, kdy určující na železničním přejezdu je světelná signalizace, závary jsou pouze doplňkem," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Drážní experti ujišťují, že v případě poruchy závor projíždí vlak přes přejezd pomalu. Na přejezdu v Březhradě se ale občas odehrají také události, za které jsou naopak odpovědní řidiči. Třeba minulý úterý autobus městské linky 12 zastavil před přejezdem. Ve chvíli, kdy začala svítit červená, se řidička autobusu nepochopitelně rozjela a koleje přešla. "Ten moment neznám, nemůžu komentovat, nebyl jsem při tom," řekl ředitel královéhradeckého dopravního podniku Miloslav Kulich.

Dnes je tomu přesně osm let od chvíle, kdy se na přejezdu osobní vlak srazil s autobusem městské dopravy. Čtyři lidé nehodu nepřežili a příčinu neštěstí vyšetřovatelé dodnes nezjistili. Městský soud v Praze rozhodl, že srážku zavinil řidič autobusu. Dopravní podnik teď musí zaplatit škodu asi čtyři miliony korun Českým drahám a SŽDC.

05. 04. 2011 Z mostu v pražské Libni padají kusy betonu, chodce chrání jen cedule

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/z-mostu-v-prazske-libni-padaji-kusy-betonu-chodce-chrani-jen-cedule-1dg-domaci.asp?c=A110405_1561506_praha-zpravy_ab)

Železniční most, který vede přes Rokytka v pražské Libni, je ve špatném stavu. Na lidi, kteří tudy procházejí nebo projíždějí na kole, tady už několik měsíců padají kusy betonu. Majitel mostu Správa železniční dopravní cesty sem umístila jen výstražnou ceduli. Most vede nad potokem Rokytka, cyklostezkou a několika frekventovanými silnicemi. "Obrátilo se na mě několik lidí a stěžovali si, že most je nebezpečný. Kontaktoval jsem proto Drážní úřad. Z jejich odpovědi však nejsem příliš nadšený," postěžoval si starosta Prahy 8 Jiří Janků.



Drážní úřad totiž odpověděl, že vlastník mostu – tedy Správa železniční dopravní cesty – už postupovala v souladu s předchozím nařízením o nutných zabezpečovacích pracích. Nařízení vydal loni v září poté, co obyvatelka osmé městské části Vladimíra Izerová podala trestní oznámení na neznámého pachatele kvůli obecnému ohrožení. "S oznámením jsem se dostala až na stavební

odbor magistrátu. Zatím nemám pocit, že by se něco dělo, ačkoliv Drážní úřad stanovil tři termíny, ve kterých měl vlastník mostu zřídit nápravu. Například do konce října měly být hotové zabezpečovací práce. Je tam ale jen cedule, a ta je navíc špatně vidět," popsala Izerová.

SŽDC: O nápravu se snažíme

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přesto tvrdí, že většinu zabezpečovacích prací na mostě už udělala. "Jediné, co ještě zbývá, je natažení vhodné sítě jako prevence proti dalšímu případnému opadávání. Naši pracovníci ji budou instalovat tento pátek," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Prý chápe vedení městské části, kterému se mohlo zdát, že se na zabezpečení vůbec nepracuje. "Je to tím, že většina prací se prováděla v kolejišti, kam máme přístup jen my. Už se ale připravuje studie rekonstrukce mostu," dodal Halla. Příští týden se k mostu vypraví inspekce Drážního úřadu, objevit by se měli i zástupci Prahy 8.

05. 04. 2011 Zadávání zakázek a hospodaření s majetkem ČD probíhá v souladu s legislativou, konstatoval audit

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10062/>)

Mimořádná prověrka nakládání s majetkem a akviziční činnost v Českých drahách, a.s., kterou si na podzim vyžádal Řídící výbor ČD, skončila. Nezávislý auditor v závěrečné zprávě konstatuje, že zadávání zakázek a hospodaření s majetkem ČD, a.s., nebylo zjištěno žádné závažné pochybení. Vzhledem ke skutečnosti, že auditor zkoumal období 2005 až 2010, tedy i období před nástupem současného managementu, byla některá jeho doporučení realizována již před ukončením auditu. Jedná se například o centralizaci marketingu či nákupu materiálu a služeb, kterou v rámci transparentnosti procesů a úspory nákladů provedlo vedení Petra Žaludy již v minulých letech.

Řídící výbor ČD, který vykonává funkci valné hromady, vzal zprávu auditora na vědomí a Představenstvo ČD ji projednalo na svém zasedání 22. března. „Zjištění a doporučení uvedená ve zprávě auditora považujeme za přínosná. V řadě oblastí můžeme konstatovat, že zjištění auditora se shodují s našimi, a opatření navržená auditorem jsou tak v současné době již ve fázi implementace nebo byla dokonce již implementována,“ shrnul závěr z jednání Představenstva generální ředitel ČD Petr Žaluda. Mimořádný audit v ČD provedla společnost PricewaterhouseCoopers Česká republika, s. r. o., která vzešla z výběrového řízení. Auditorská společnost PwC byla vybrána z pěti oslovených společností na základě kritéria nejnižší nabídkové ceny.

05. 04. 2011 Ministerstvo zatím neodvolá šéfa Drážní inspekce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120184-ministerstvo-zatim-neodvola-sefa-drazni-inspekce/>)

Ministerstvo dopravy zatím neplánuje odvolat šéfa Drážní inspekce Romana Šiguta. V průběhu dubna a května ale pošle do inspekce hloubkovou kontrolu, uvedl náměstek ministra dopravy Radek Šmerda. O chystaném odvolání Šiguta informovala v neděli Česká televize. Šmerda uvedl, že na Drážní inspekci docházelo k ne úplně hospodárnému zacházení se mzdovými prostředky. Drážní inspekce označuje kontrolu a avizovanou snahu o odvolání managementu za mstu ze strany Správy železniční dopravní cesty, tedy od subjektu, který inspektoři pravidelně kontrolují. Ředitel Šigut proto požádal o nezávislou kontrolu u Nejvyššího kontrolního úřadu.

Mimořádná kontrola ministerstva dopravy na Drážní inspekci údajně ukázala, že inspekce vyplácela zaměstnancům nepřiměřené odměny, objevovaly se chyby v docházce i dovolených. Reakce ředitele inspekce byla zřejmá – prostřednictvím ministerstva se mstí Správa železniční dopravní cesty za některá pro ni nepříznivá zjištění inspektorů. "Jiný důvod kontroly nebyl, protože Drážní inspekce hospodaří tak, jak má. Jsme nezávislí, odmítáme zametat kauzy pod koberec, neřešit aktuální problémy bezpečnosti," uvedl ředitel Šigut.

Zpochybnění výsledků kontroly se ale zase nezdá ministerstvu. "Drážní inspekce by se měla zabývat vyšetřováním dopravních nehod a preventivnímu působení na železnici, a ne vytvářením mediálních kauz," zdůraznil náměstek Šmerda. Dodal, že ačkoli ministr zatím neuvažuje o tom, že by generálního inspektora odvolal, může se to změnit. "Bylo by lepší, aby se pan Šigut soustředil na to, jestli má ve své organizaci pořádek. Jinak dovolání může přijít," pohrozil náměstek.

Že ministerstvo připravilo kontrolu pod vlivem železniční správy, jeho zástupci neodmítli. Současně si však stojí za jejím řádným průběhem. "Neumím si představit, že by Drážní inspekce měla nějakou výjimku z kontroly financí," uvedl Šmerda. Podle něj ministerstvo během dubna a května Drážní inspekci podrobí ještě důkladnější kontrole, která se zaměří na dosavadní zjištění. Výsledky této

kontroly ministerstvo předloží vládě, která jako jediná má na základě návrhu ministerstva právo generálního inspektora Drážní inspekce odvolat. Generální inspektor Šigut s postupem resortu nesouhlasí a obrátil se sám na premiéra. Požádal o nezávislou kontrolu u Nejvyššího kontrolního úřadu. V pondělí zaslal Šigut otevřený dopis šéfovi SŽDC Pavlu Habartovi, ve kterém správu vyzývá k předložení důkazů zpochybňujících nezávislost Drážní inspekce. Tu podle Šiguta napadl mluvčí SŽDC Pavel Halla, který apeloval na Drážní inspekci, aby se chovala jako nezávislý vyšetřovací orgán.

05. 04. 2011 Elektrizace litvínovské trati se SŽDC moc nelíbí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120209-elektrizace-litvinovske-trati-se-szdc-moc-nelibi/>)

Elektrizaci železniční trati z Teplic do Litvínova důrazně prosazuje Ústecký kraj a napevno s ní počítají také České dráhy. Už dokonce objednaly elektrické jednotky, které by měly jezdit na nové klíčové lince severočeského regionu z Litvínova do Ústí nad Labem. Investice se ale vůbec nezdá Správě železniční dopravní cesty, které trať patří, a která by musela elektrizaci zajistit a zaplatit. Podle jejího mluvčího Pavla Hally není zřejmé, zda by se investice v řádu desítek milionů vyplatila.

Kromě elektrizace úseku Louka u Litvínova – Litvínov bude muset správa také zrekonstruovat úsek z Teplic do Louky u Litvínova. Nad ní sice trolej už vede, ale jezdí tudy pouze motoráky. Trakční vedení je proto značně zoxidované. Tyto práce projekt dále prodraží a SŽDC váhá. "Stavba je v plánu přípravy ke zpracování analýzy přínosů a nákladů, musí se tedy prokázat její společensko-ekonomická efektivnost. Analýza se v současné době zpracovává a podle jejích výsledků se rozhodne," řekl mluvčí Pavel Halla. V případě, že by trať do Litvínova skutečně byla elektrizována, chce Ústecký kraj současnou linku osobních vlaků Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov doplnit linkou Ústí nad Labem – Litvínov. Obě by jezdily v hodinovém taktu a mezi krajským městem a Teplicemi by tak vznikl půlhodinový takt.

Na severu Čech se přitom o elektrizaci litvínovské trati hovoří už dlouho. Její možnosti naznačil loni dopravce Regiojet, který dva týdny jezdil z Litvínova až do Ústí nad Labem s motorovými vlaky. Ústecký kraj ani České dráhy, u kterého regionální dopravu objednává, ale s přímými vlaky před elektrizací nepočítají. Již v příštím roce ale mají dráhy začít odebírat nové elektrické jednotky, které by chtěly nasadit mimo jiné právě na litvínovskou trať.

06. 04. 2011 SŽDC za půl roku ušetřila na železniční výstavbě šest miliard Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-za-pul-roku-usetrila-na-zeleznicni-vystavbe-vest-miliard-kc/619831>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) za půl roku pod novým vedením uspořila na železničních stavbách šest miliard korun. To je 8,1 procenta z celkového objemu investic v této době, řekl dnes pověřený ředitel společnosti Pavel Habarta. Část z této částky jsou slevy ze strany dodavatelů, část vznikla přehodnocením položek ve smlouvách. Ušetřené peníze SŽDC podle Habarty vynaloží na důležité železniční stavby, jako je například modernizace železničního spojení Praha – Beroun, Praha – Kladno, nebo Nymburk – Mladá Boleslav. Slevy na výstavbě silnic nebo na provozování mytího systému po dodavatelích v resortu dopravy v minulosti žádal především ministr Vít Bárta. "Měli bychom se chovat jako obchodní firma," uvedl hlavní cíl SŽDC pro letošní rok Habarta. Společnost se podle něj pokusí nadále snižovat náklady na provozování dráhy a zvyšovat efektivitu svého provozu. Firma za posledních šest měsíců snížila počet zaměstnanců o 12 procent a klesly v ní platy i odměny, uvedl jako příklad snižování nákladů Habarta.

Vedení společnosti rovněž plánuje rozsáhlou reorganizaci hasičských sborů SŽDC, jejíž cílem je celkové protipožární zabezpečení železnic z vlastních zdrojů. V současnosti hasiči společnosti nepokrývají například Vysočinu. Habarta vede SŽDC jako pověřený generální ředitel od počátku loňského října. Tehdy z funkce na vlastní žádost odešel Jan Komárek, zdůvodnil to plánovanými změnami ve strategii firmy. Státní SŽDC nyní v tuzemsku spravuje síť železničních tratí, v polovině roku má od Českých drah převzít také řízení provozu na železnici. V současnosti zaměstnává přibližně 9500 lidí, po začlenění výpravčích, signalistů, hláskářů a jiných zaměstnanců řízení provozu z Českých drah se jejich počet zhruba zdvojnásobí.

06. 04. 2011 Modernizace IV. železničního koridoru bude mít zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120329-modernizace-iv-zeleznicniho-koridoru-bude-mit-zpozdeni/>)

Ministr dopravy Vít Bárta kvůli nedostatku peněz hodlá revidovat původní termín modernizace IV. železničního koridoru, stanovený do roku 2016. Modernizace úseku Horní Dvořiště – České Budějovice a Praha se tak zpozdí. Nový termín zatím určen nebyl. Bárta o plánovaném postupu informoval vládu. Ministerstvo dopravy zpoždění zdůvodnilo tím, že na modernizaci části tohoto železničního koridoru nejsou v současném Operačním programu Doprava prostředky a počítá se až s peněží z následného programu. Nynější program Doprava rozděljuje peníze pro ČR z fondů Evropské unie v období 2007 až 2013. Stanovení nového termínu dokončení modernizace IV. železničního koridoru musí podle ministerstva předcházet schválení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2025. Tu ministerstvo plánuje předložit vládě ke schválení v polovině letošního roku.

Termíny dokončení modernizace železničních koridorů zřejmě zpozdí i plánované převedení prostředků ze staveb železniční infrastruktury na silniční výstavbu. Celkově má být přesunuto necelých pět miliard korun. "V krátkodobém horizontu vidí vedení ministerstva větší problém v absenci silničních staveb než železničních, protože neřešení některých silničních problematických úseků znamená pro obyvatelstvo větší negativní dopad než posun realizace některých železničních projektů o dva až tři roky," uvedla Květa Kočová z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Železnici podle ní ministerstvo zvýhodní úpravou tarifů - poklesem cen pro nákladní vlaky za použití železniční dopravní cesty a zároveň zvýšením mýtného u silniční nákladní dopravy.

07. 04. 2011 S ČD mezi Prahou a Brnem za 160 korun (od 11. do 24. dubna 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10086/>)

Od pondělí 11. dubna zaplatí cestující mezi Prahou a Brnem za jednu cestu ve 2. vozové třídě jen 160 korun. Akční nabídka platí do 24. dubna na jízdenky ze stanice Praha hl. n. přes Českou Třebovou do stanice Brno hl. n. nebo opačně. Za zpáteční jízdu tak cestující zaplatí 320 korun. Cílem akce je propagace taktového vlakového spojení obou měst a podpora železniční dopravy, která má právě na této trase velkou konkurenci v silniční dopravě. Jízdenky „ČD PROMO Praha – Brno“ budou v prodeji pouze u pokladních přepážek ČD železničních stanic v Praze a v Brně a na příslušný den, předprodej není možný.

Akce pod názvem „ČD PROMO“ pořádá národní dopravce v různých formách od loňského roku, kdy na vybraných tratích nabídl svým zákazníkům jednodenní jízdenky od 1 koruny. „Tyto akce mají u zákazníků úspěch a pro nás znamenají následné zvýšení tržeb,“ vysvětluje Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „Část cestujících, kteří díky výrazné slevě vlak vyzkoušeli, nám zůstala věrná, a tržby se díky tomu zvýšily o stovky tisíc měsíčně. Volili jsme vždy tratě, kde nabízíme něco nového nebo vyšší kvalitu služby. V tomto případě chceme do vlaků přilákat motoristy, kteří ocení rychlé, pravidelné a pohodlné spojení vlaky kategorie InterCity a EuroCity bez stresu za volantem.“

I bez akční slevy lze ušetřit s In-kartou IN 50

In-karta s aplikací IN 50 stojí na rok 2 990 Kč (pro zákazníky nad 26 let) a zpáteční jízdenka Praha – Brno s ní přijde na rovných 300 korun. I kdyby tedy zákazník jezdil jen 2x týdně, vyjde ho jedna zpáteční cesta na 331 korun. Autem s průměrnou spotřebou 7 l /100 km a cenou benzínu 34 Kč/l I na zhruba 500 korun.

07. 04. 2011 Začíná částečná oprava nádražního objektu ve stanici Plzeň hlavní nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10087/>)

Přípravná fáze oprav výpravní budovy začala ve stanici Plzeň hlavní nádraží. Cílem plánovaných prací je zlepšit stav kulturní památky a zároveň zkvalitnit prostředí pro cestující. Samotná realizace začne v květnu letošního roku a veškeré plánované opravy skončí do konce roku 2012. Celkové náklady stavby jsou téměř 20 milionů korun. „Práce zahrnují částečnou opravu fasád objektu včetně repase, případně výměny oken a dveří. Na severní, jižní a západní straně budovy se fasáda opraví v úrovni 1. nadzemního podlaží, tedy na úrovni nástupišť, východní fasáda projde opravou v celém rozsahu. Na východní straně se rovněž změní a upraví plochy související s budovou a položí se zde

zámková dlažba," upřesňuje Jiří Stuna, ředitel regionální správy majetku Českých drah v Plzni. Ve vstupní hale (příchod z parkoviště) se opraví omítky, štukatérské prvky, vymaluje se a především se vymění dlažba na celé ploše haly. V horní hale (v úrovni 2. a 3. nástupiště) je plánována oprava dílčích částí dlažby. Veškeré stavební úpravy se uskuteční po konzultacích s památkáři. Generálním dodavatelem stavebních prací je firma BERGER BOHEMIA a.s. Stavební práce se budou dělat za plného provozu, během realizace čekají cestující veřejnost některá dílčí omezení při průchodu halami.

08. 04. 2011 Železnice chystá zakázky za miliardy, mezi nimi nejdelší tunel v Česku (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-chysta-zakazky-za-miliardy-mezi-nimi-nejdelsi-tunel-v-cesku-1ez-/eko-doprava.aspx?c=A110407_191918_eko-doprava_abr)

Přestože stát avizoval, že nepočítá se stavbou jediného kilometru nové dálnice, práce na kolejích stagnovat nebudou. Díky evropským fondům se rozběhnou železniční projekty za více než deset miliard. "Zakázkou desetiletí" bude stavba trati mezi Plzní a Rokycany. "Během dvou až tří měsíců vypíšeme postupně několik velkých zakázek," potvrdil Pavel Habarta, pověřený řízením Správy železniční dopravní cesty. Tou největší bude stavba trati z Plzně do Rokycan, která výrazně zrychlí cestu mezi Prahou a Plzní. Odhadovaná cena projektu, u něhož dosud nejsou zcela dořešené vlastnické vztahy, je 8,4 miliardy korun. "Na této trase vznikne i nejdelší železniční tunel v Česku o délce čtyř kilometrů," upozornil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Obří, více než osmimiliardová zakázka sice může přilákat na první pohled spousty firem, podle prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václava Matyáše však nakonec nebude zájemců tolik. "Společností, které umí dělat tunely a mají všechna potřebná povolení a certifikáty, není na trhu příliš," vysvětlil Matyáš. Podle něj je však uvolnění zakázek na železnici pro obor rozhodně pozitivní zprávou. Podle Halla není možné tak velkou zakázku rozdělit na menší, protože je už na projekt přidělena evropská dotace.

SŽDC už na trati mezi Prahou a Plzní modernizuje některé úseky, současně však čelí kritice, že při miliardových nákladech půjde jen o relativně malé zvýšení rychlosti, většinou do 125 kilometrů za hodinu. Jen mezi Rokycany a Plzní budou moci vlaky jezdit až stošedesátikilometrovou rychlostí. Další dvě miliardy chce SŽDC dát do trati mezi Prahou a Berounem. Varianta nového dlouhého tunelu už padla, dvě miliardy půjdou hlavně do lepšího zabezpečení a zrychlení některých úseků. V roce 2016 by měla cesta vlakem z Prahy do Plzně trvat 70 minut, dosud lidé jezdí o půl hodiny déle. SŽDC se letos vrátí i k dalším loni zastaveným projektům, například k rekonstrukci Střelenského tunelu na trati na Slovensko přes Horní Lideč. Soutěž loni železničáři zrušili s vysvětlením, že se opravuje i druhé hlavní vlakové spojení na Slovensko přes Mosty u Jablunkova. SŽDC chystá letos i několik zakázek v řádu desítek milionů na "racionalizace" tratí, což je v překladu instalace zabezpečovacího zařízení, které umožňuje zbavit se výpravčích a nechat řízení trati hlavně na počítačích a zabezpečovacím zařízení.

Na kolejích se ušetřilo

Vyhledování firem už přineslo na železnici nemalé úspory. U poslední velké zakázky – modernizace trati z Českých Budějovic do Nemanic – klesla vysoutěžená cena o třicet procent oproti odhadům. "Nešlo přitom o situaci, že by jedna firma ulétla pod cenou, většina nabídek byla na podobné úrovni," podotkl Habarta. Soutěžících bylo také podstatně více než v letech hojnosti, kdy se stávalo, že se do miliardového tendru přihlásil jediný uchazeč. U nových soutěží chce SŽDC dosáhnout aspoň patnáctiprocentní úspory. Rozjet se má letos také modernizace trati z Prahy-Vysočan do Lysé nad Labem, ušetřené peníze mají vyřešit i nedostatečnou kapacitu železnice kolem Mladé Boleslavi. Některé stavby se naopak odloží – třeba modernizace trati z Otrokovic do Zlína. Podle Habarty SŽDC po loňském zastavení staveb slevami a škrty v projektech ušetřila celkem osm procent nákladů ze všech projektů, což je zhruba šest miliard korun.

08. 04. 2011 Bárta rezignoval na post ministra dopravy, Klaus jeho demisi zatím nedostal

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/230220-barta-rezignoval-na-post-ministra-dopravy-klaus-jeho-demisi-zatim-nedostal.html>)

Ministr dopravy Vít Bárta (VV) ve vládě skončí. Na páteční tiskové konferenci po jednání klubu Věcí veřejných oznámil, že premiéru Petru Nečasovi předá návrh na svou rezignaci. Premiér jeho návrh

přijal se slovy, že nic jiného ani neočekával. Petr Nečas se pozdě odpoledne sešel s prezidentem Václavem Klausem, aby věc projednali, Bártovu demisi však zatím nepřinesl.

Bárta se hodlá i nadále ucházet o post předsedy VV a očistit své jméno. VV trvají na tom, že ministra dopravy nominují samy. "Rezignaci jsem přijal a doručím ji prezidentovi. Nic jiného jsem ani nepředpokládal a ani na minutu si nepřipustil, že by řešení této situace mohlo být jiné," uvedl Nečas. Ten se pozdě odpoledne sešel na Pražském hradě s prezidentem Klausem, Bártovu demisi však s sebou ještě nepřinesl. S prezidentem se podle informací Hradu dohodli, že další krok uskuteční až v pondělí. "Předseda vlády informoval o nastálé situaci prezidenta republiky a vzájemně se dohodli, že další krok podniknou v pondělí. Přijetí demise je ústavní úkon, nepřijetí demise je závažný čin prezidenta, nic takového se však nestalo. Premiér Nečas demisi ministra Bárty na Hrad zatím nepřinesl," řekl Novinkám mluvčí Hradu Radim Ochvat. Nečas také uvedl, že je na místě zvážit, zda by Věcem veřejným měl zůstat post ministra vnitra.

S odstupujícím Vítem Bártou odchází i jeho náměstek, bývalý zaměstnanec ABL a jeho dobrý kamarád Martin Sýkora. Právu to potvrdil Bárta s tím, že Sýkora spojil svou kariéru s Bártovou. Nechce být náměstkem, pokud by Bárta nebyl ministr.

11. 04. 2011 RegioJet začal hledat stewardky pro žluté vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zacal-hledat-stewardky-pro-zlute-vlak-y-fuk-eko-doprava.aspx?c=A110411_103830_eko-doprava_spi)

Zpožděný projekt Radima Jančury na vlakové spojení mezi Prahou a Ostravou dostal znovu konkrétnější podobu. Společnost RegioJet začala hledat stewardky a stewardy, kteří v létě začnou doprovázet ve vlacích cestující. Současně firma otvírá i svoji první pobočku na nádraží. Podle mluvčího společnosti Aleše Ondrůje poběží výběr palubního personálu ve spolupráci s Ekonomickou fakultou Vysoké školy báňské. "V první vlně chceme přijmout šedesát stewardek," uvedl Ondrůj.

RegioJet počítá s tím, že v každém vagonu bude jeden steward či stewardka. "Pro nás je palubní personál součástí našeho aktivního vztahu se zákazníkem a podobně jako prestižní letecké společnosti si uvědomujeme, jak klíčovou roli stewardky a stewardi ve vztahu k zákazníkovi hrají," uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura. Stewardky jezdí standardně ve všech autobusech, do vlaků požaduje firma minimálně středoškolské vzdělání a znalost angličtiny či němčiny.

Podle inzerátu je jasnější také start žlutých vlaků: letošní léto. Rozjezd bude navíc pomalejší, než se čekalo: firma má sice v jízdním řádu osm párů vlaků, tolik jich ale nevyjede. Jízdni řád ale firma zatím tají, stejně jako s jakými vagóny bude vůbec jezdit. RegioJet bude na železnici alespoň symbolicky už od čtvrtka. Firma otevře na pražském hlavním nádraží svou pobočku, kde zatím ale nebude prodávat lístky na své vlaky, ale na autobusy a na mezinárodní vlaky Deutsche Bahn. V červnu chce firma otevřít na nádraží ještě další pobočku.

11. 04. 2011 Mezi Polskem a Českem mohou v budoucnosti jezdit rychlovlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/mezi-polskem-a-ceskem-mohou-v-budoucnosti-jezdit-rychlovlaky/621980>)

Cesta vlakem z Česka do Polska se může v budoucnosti výrazně zkrátit. Mezi oběma zeměmi by měly začít jezdit rychlovlaky, napsal dnes polský list Rzeczpospolita. Podle deníku se na spolupráci ve věci propojení železniční sítě pro rychlovlaky dohodlo polské ministerstvo infrastruktury s českým ministerstvem dopravy. Rychlovlaky by měly jezdit z Varšavy do Vratislavi a dál do Prahy a z Katovic přes Ostravu a Brno dále na Vídeň. Během tří měsíců vznikne pracovní skupina, která se bude zabývat přípravami propojení, napsala Rzeczpospolita.

V současnosti cesta vlakem z Varšavy do Prahy podle informací Polských státních drah trvá nejméně osm a půl hodiny, obě města dělí asi 850 kilometrů. Polsko je jednou z mála evropských zemí, kde ještě nejezdí rychlovlaky. První soupravy, jezdící rychlostí okolo 250 kilometrů za hodinu, se podle plánů mají na polských kolejích objevit za osm let. V první fázi má jedna trať propojit Varšavu s Poznaní a druhá Varšavu s Vratislaví přes Lodž.

V Česku provozují České dráhy jako rychlovlaky soupravy pendolino, do pravidelného provozu je nasadily koncem roku 2005. V současnosti tyto vlaky jezdí mezi Prahou, Ostravou a Třincem a mezi Prahou, Brnem a Bratislavou.

11. 04. 2011 Zachování brněnského nádraží má podpořit petice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120824-zachovani-brnenskeho-nadrazi-ma-podporit-petice/>)

Zachování brněnského hlavního nádraží v místě, kde je už déle než 160 let, má podpořit nová petice občanské koalice Nádraží v centru. Brňané nespokojení s plánovaným přesunem železniční stanice jsou v nedobré situaci, Jihomoravský kraj totiž projednává územní plán, který počítá se stavbou nového hlavního nádraží dále od centra města. Petice má podpořit účast tzv. zástupce veřejnosti na jednání o územním plánu. Občanská koalice k tomu potřebuje alespoň 500 podpisů.

Podobu nového krajského územního plánu kraj projednává s veřejností, v červnu by ho zastupitelé měli schválit. Pokud tak učiní, v červenci začne platit. Odpůrcům stavby nového nádraží se nelíbí zhoršení dostupnosti železnice z centra Brna, ale také její cena. Podle koalice bude obří železniční stavba tak drahá, že nebude možné na ni získat peníze z Evropské unie. "Projekt nesplňuje základní podmínky pro přidělení dotace. Kraj musí počítat s tím, že nádraží se neodsune," uvedl v tiskové zprávě za koalici Jan Toufar.

Krajská vládnoucí koalice přestavbu železničního uzlu a odsun hlavního nádraží z centra prosazuje. Radní David Macek, který zodpovídá za přípravu nového územního plánu, podotkl, že zastánci nádraží v centru neprosadili svůj cíl ani do jedné ze tří variant konceptu brněnského územního plánu. Podle radního Macka je přesun nádraží na jih vhodný proto, že nový územní plán počítá s rozvojem Brna právě tímto směrem. Když se hlavní nádraží posune o necelý kilometr na jih, bude podle Macka stále na okraji širšího centra. Polohu označil za výhodnou pro Brňany i dojíždějící.

11. 04. 2011 Rychlodráha z Prahy do Kladna možná bude. Padne na ni ušetřených šest miliard

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/rychlodraha-z-prahy-do-kladna-mozna-bude-padne-na-ni-usetrenych-sest-miliard-1bv-/praha-zpravy.asp?c=A110411_1564643_praha-zpravy_sfo)

Rychlodráha mezi Prahou a Kladnem se možná konečně začne stavět. Správě železniční dopravní cesty se za posledního půl roku podařilo ušetřit šest miliard korun. Rychlodráha přitom patří mezi její priority. Pokud se s její výstavbou začne, bude se postupovat od Kladna na Prahu. "O rychlodráze se mluví už léta, pro nás Kladeňáky je to už jako pohádka. Moc nevěřím tomu, že se začne stavět," říká Zdeněk Konopásek. Jezdí denně do práce vlakem. Cesta mu trvá i hodinu. Přitom z Kladna do Prahy je to jen třicet kilometrů. "Je to jednokolejná trať, takže vlaky se musí někde vyhnout. Navíc tu jezdí naftové vlaky. To všechno cestu zdržuje," vysvětluje. "Pokud by byla rychlodráha nebo se trať alespoň elektrifikovala, cesta by byla rychlejší a spousta lidí by přešla z aut nebo autobusů na vlak," míní Konopásek.

Vybírají, kde ušetřené peníze utratí

Správa železniční dopravní cesty má půl roku pověřeného ředitele Pavla Habartu. Ten oznámil, že se za tu dobu podařilo ušetřit šest miliard korun. Použit je chtějí na jednu z důležitých staveb v České republice. Ve výběru je i modernizace trati z Prahy do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště. "V rámci republiky existuje několik důležitých projektů. Je to mimo jiné i spojení Prahy a Kladna, ale například také železniční uzel Brno. Zatím není jasné, kam peníze půjdou," uvedl Tomáš Drvota z kanceláře ředitele SŽDC. Z Kladna a jeho okolí cestuje do Prahy denně za prací více než dvacet tisíc lidí. Dokládají to záchytná parkoviště, která jsou přeplněná auty se středočeskými značkami, protože lidé se musí spoléhat na dopravu především auty a autobusy. Takzvaná rychlodráha by byla převratnou novinkou.

Levnější bude začít od Kladna

Celý projekt vyjde na desítky miliard. Peněz by tedy bylo potřeba daleko víc, než zatím je. Pokud by SŽDC rozhodlo, že peníze půjdou na rychlodráhu, uvažuje se o tom, že by se začalo stavět od Kladna, protože je to levnější varianta. Úsek od Prahy je daleko dražší kvůli požadavkům Prahy 6 a Prahy 7 na zahloubení dráhy pod zem. Na tom se už loni shodli hejtman David Rath a primátor Kladna Dan Jiránek. "Trasa od Kladna bude stát v řádech jednotek miliard korun, kdežto za pražský úsek se zaplatí desítky miliard. Navíc by mohla být velká část zaplacená z evropských fondů," řekl tehdy Jiránek.

Projekt brzdí studie vlivu na životní prostředí

Peníze ale nejsou jediným problémem. To, co stavbu brzdí, je i takzvaná studie EIA, tedy posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Složitější je to nyní i kvůli posuzování nové vzletové a přistávací dráhy ruzyňského letiště. "Stále chybějí podklady o hlukové zátěži po zprovoznění nové dráhy letiště, proto nemůže být dokončen proces posouzení ani pro železniční stavbu," vysvětlil Drvota. Jedná se také o tom, že by modernizace trati skončila už ve Veleslavíně a nepokračovala by na Masarykovo nádraží. Z Veleslavína by pak cestující pokračovali jiným vlakem nebo metrem. O stavbě rychlodráhy se mluví už přes dvacet let. Poslední termín zahájení stavby byl rok 2013, ale přípravy zmrazila předloni úřednická vláda Jana Fischera. Stavba je rozdělena do dvou etap a předpokládá se, že pokud se začne stavět, dokončena bude za pět let.

Rychlodráha Praha – Kladno

Trať z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště Ruzyně

I. etapa: Praha-Bubny – letiště Ruzyně (12,5 km)

II. etapa: Praha-Ruzyně – Kladno-Ostrovec (19,7 km)

Trať by byla dvoukolejná, elektrizovaná s moderním zabezpečovacím zařízením. Předpokládaná nejvyšší rychlost vlaků je 120 km/h. Cesta by trvala 20 minut, nyní je to 50 až 60 minut. Náklady jsou více než 35 miliard korun. V části Prahy 6 a 7 bude dráha zahlobená pod zem.

12. 04. 2011 Na tunelu v Mostech u Jablunkova se zas pracuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/120831-na-tunelu-v-mostech-u-jablunkova-se-zas-pracuje/>)

Stavbaři obnovili práce na železničním tunelu v Mostech u Jablunkova na Frýdecko-Místecku. Před rokem a půl se část jeho stropu propadla. Od havárie až dosud hledala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nové technické řešení. Vybrala takové, které by stavbu nemělo prodražit, ani ji zbytečně prodlužovat. Příčinu havárie policie ještě šetří. Tunel měl být hotový koncem letošního roku. Termín dokončení se ale posunul až na březen 2013.



Propadlý tunel v Mostech u Jablunkova dostal druhou šanci. Stavbaři už začali rozestavěnou část zpevňovat. S dalšími ražbami ale musejí počkat, dokud nedostanou nové stavební povolení. To je nezbytné. Musejí totiž zcela změnit technologický postup. "Rok a půl trvala příprava, vybírali stavební firmu a technologii a teď začínají s injektáží," uvedl starosta Mostů u Jablunkova Josef Szotkowski. Asi osmdesát metrů dlouhá část tunelu se propadla předloni v listopadu. Stavbaři ho rozšiřovali, aby do něj mohli položit další kolej. V provozu tak zůstal pouze druhý tunel, který s touto stavbou sousedí. Je v něm ale jen jedna kolej. Po ní musí vlaky jezdit v obou směrech.

"Pro nás je zdvoukolejnění tunelu velmi důležité. Je tam omezená rychlost, vlaky se nemohou křížit a musíme volit, který má větší prioritu," říká mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Tunel stavbaři razí ve velmi těžkých geologických podmínkách. To zřejmě bylo i příčinou havárie. SŽDC proto volila další postup podle toho. Stavbaři teď budou chybějící část tunelu razit po malých částech a každou z nich hned zajistí. "Některé dílčí škody zhotoviteli hradila pojišťovna. V celkovém součtu proto nedošlo k navýšení nákladů na stavbu," podotkl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

13. 04. 2011 První desítky modernizovaných a revitalizovaných rychlíkových vozů jsou již v provozu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10164/>)

Více než čtyři desítky modernizovaných a revitalizovaných rychlíkových vozů už jezdí na pravidelných spojích. Modernizované vozy jsou nově vybaveny například elektrickými zásuvkami 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky, klimatizací nebo uzavřeným systémem toalet, které lze nově využívat i ve stanicích. Revitalizované vozy nabízejí především příjemnější interiér: koženkové sedačky jsou přečalouněné textilními potahy, obnovené je obložení stěn a rekonstruované WC.



Kontrakty na modernizaci a humanizaci rychlíkových vozů uzavřely dráhy Ioni. Na pravidelných spojích jich už podle náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonína Blažka jezdí

zhruba 40: „Do provozu již byla nasazena necelá dvacítka modernizovaných vozů druhé třídy pro vlaky EuroCity a InterCity a více než dvacet nově revitalizovaných vozů pro rychlíky. Modernizované vagóny nasazujeme z depa v Praze a v Bohumíně například na vlaky EuroCity Slovan, Jaroslav Hašek nebo Ostravan. Revitalizované rychlíkové vozy jezdí především na spojích z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic a z Chebu přes Ústí nad Labem do Prahy. Tam jsou zařazeny například na rychlíky Salubia nebo Excelsior. Odborné veřejnosti oficiálně představíme tyto vozy na výstavě Czech Rail Days v Ostravě na začátku června.“



V rámci modernizace je na vozy pro vlaky EC a IC dosazována klimatizace, nové toalety s uzavřeným systémem, omlazovací kúrou prošel interiér vozů a byly přechalouněné sedačky, které jsou nově laděny ve firemních barvách Českých drah. Novinkou je elektronický audiovizuální informační systém, který cestující informuje o trase vlaku a nejbližších zastávkách. Ve vozech 2. třídy jsou doplněny elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, hlavně přenosných PC. Modernizací procházejí i další technické celky, například jsou dosazeny výkonnější centrální zdroje energie nezbytné pro kvalitní činnost klimatizace i napájení elektrických zásuvek nebo nový systém blokování dveří.

U vozů procházejících revitalizací jsou opraveny sedáky a ve vozech 2. třídy je koženka nahrazena příjemnějšími a pohodlnějšími textilními potahy. V celém voze jsou nové povrchy podlah a stěn. Komplexní rekonstrukci prodělávají okna a nástupní dveře, což zlepšuje tepelnou pohodu ve vozech především v zimním období. Velká pozornost je věnována rekonstrukci záchodů včetně výměny velké části jejich vybavení.

České dráhy v letošním roce zmodernizují celkem 58 vozů 1. a 2. třídy pro vlaky EuroCity a InterCity a 110 vozů různých typů určených pro ostatní rychlíkové spoje. Plánují také nasazení více než 30 starších, ale stále velmi oblíbených vozů 2. třídy z Rakouska, a to především na trati Praha – Plzeň – Cheb. České dráhy v současnosti připravují modernizaci dalších více než 250 různých osobních vozů využívaných především v dálkové dopravě.

13. 04. 2011 Motoráčkem ČD do Lednice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10163/>)

České dráhy i v letošním roce vypraví pravidelně o sobotách, nedělích a svátcích vlaky s historickým motorovým vozem z 50. let minulého století zvaným „hurvínek“. Spoje budou jezdit mezi Brnem, Břeclaví a Lednicí od 16. dubna až do 25. září. Kdo chce cestovat motoráčkem z Brna přes Břeclav do Lednice i v jiné dny, zejména v období školních výletů, může využít službu „vlaků na objednávku“. Trať z Břeclavi do Lednice vede romantickou krajinou Zahrady Evropy. V Lednici se nachází novogotický zámek s tropickým skleníkem, zámeckou zahradou s minaretem a ukázkami výcviku dravců. Mezi Lednicí a Valticemi leží půvabný svět parků, zahrad, rybníků a lesů, doplněný celou řadou drobných staveb od zámečků přes kaple, kolonády až po umělou zříceninu. Lednicko – valtický areál je nejrozsáhlejší komponovanou krajinou v Evropě a v roce 1996 byl zapsán na seznam UNESCO.

V rámci pravidelného provozu pojedí ráno motoráček z Brna do Břeclavi a Lednice, v podvečer pak zpět z Lednice přes Břeclav do Brna. Uprostřed dne souprava pojedí ještě dvě jízdy z Lednice do Břeclavi a zpět. Ve všech těchto vlacích platí speciální tzv. „globální“ jízdné a neplatí zde tedy běžný tarif Českých drah ani jiné mimotarifní výhody. Výlet doporučujeme také držitelům Rodinných pasů. S držitelem Rodinného pasu může v neděli cestovat po předložení slevového kupónu dítě zdarma. V ranním vlaku z Brna do Lednice a v podvečerním z Lednice do Brna nabízí České dráhy místo pro přepravu dvaceti jízdních kol zdarma.

Jízdné (děti 6 – 15 let a důchodci obdrží 50% slevu, držitelé průkazu ZTP a ZTP/P slevu 75 %). Ostatní cestující zaplatí následující jízdné:

- Brno hl. n. – Břeclav: 80,- Kč/jeden směr, 140,- Kč/tam i zpět
- Brno hl. n. – Lednice: 90,- Kč/jeden směr, 165,- Kč/tam i zpět
- Břeclav – Lednice: 30,- Kč/jeden směr, 45,- Kč/tam i zpět

Jízdní řád „Motoráčků z Brna do Lednice „ o víkendech a svátcích“

8:40	Brno hl. n.	18:22
9:13	Vranovice	17:50

9:55	11:10	15:40	Břeclav	10:55	15:25	17:12
10:18	11:32	16:02	Lednice	10:35	15:05	16:46

Putování za Lichtenštejny“

Od května do září je možno na neděli v lichých týdnech zakoupit návazný program Putování za Lichtenštejny. Program zahrnuje návaznou jízdu autobusem k Janovu hradu s prohlídkou, plavbu lodičkou původními lužními lesy do Břeclavi, prohlídku Lichtenštejnského domu, ochutnávku knížecích vín s cimbálkou. Prodej programu je pouze v předprodeji v ČD Centru Brno hl. n., tel. 972 625 802.

„Vlak na objednávku“

Kdo chce cestovat motoráčkem z Brna přes Břeclav do Lednice i v jiné dny, zejména v období školních výletů, může využít službu „vlaku na objednávku“. Tento vlak může vyjet kdykoli kromě víkendů od 16. dubna do 25. září, kdy je na trati vedena pravidelná doprava. Vlak bude sestaven vždy podle zájmu. Zájemce si musí zakoupit minimálně 40 zpátečních jízdенок podle ceníku pro pravidelný provoz včetně slev. „Vlak na objednávku“ je potřeba objednat minimálně 14 dní předem na e-mailové adrese BN0sek@kcod.cd.cz. Po dohodě je možné zařadit i vůz pro přepravu jízdnicích kol.

S „krokodýlem“ do Lednice

Ve dnech 14. 5., 18. 6., 9. 7., 6. 8. a 20. 8. 2011 pojedou mimořádně na vlcích mezi Brnem, Břeclaví a Lednicí historický motorák M 286 „krokodýl“. V tento den nepojedou motoráčky „kredenc“ a „hurvínek“.

Červnová noc 18. června

České dráhy i letos nabízejí jízdu historickým „dieslákem“ z Brna do Lednice a zpět spolu s návštěvou Lázní Lednice, kde může každý absolvovat jednu proceduru a návštěvu bazénu. Připraven je i zábavný program s hudbou, tancem, grilováním, koktejly a kvalitním vínem. Zakoupit speciální balíček lze pouze v předprodeji v ČD Centru Brno hl. n., tel. 972 625 802. Odjezd z brněnského hlavního nádraží je v 14:19 hodin, odjezd zpět z Lednice do Brna je ve 23:05. Pro jízdu vlakem platí globální cena pro historické motoráčky.

13. 04. 2011 SŽDC prodá pozemky a budovy za 26 milionů korun

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/penize/clanek.phtml?id=697117>)

Pozemky a drážní domky v okolí železniční trati v celkové hodnotě 26 milionů korun bude prodávat Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC). Tento záměr ve středu posvětila vláda. Podle předkládací zprávy ministerstva dopravy chce SŽDC ve většině případů majetek prodávat předem určeným žadatelům, aby umožnila sjednocení vlastnictví staveb a pozemků, na nichž tyto stavby stojí. Výnos z prodeje bude státní společnost investovat do oprav, modernizace a údržby železniční cesty. Není to poprvé, co Správa prodává svůj majetek, už v lednu nabídla pozemky a nemovitosti za 14 milionů korun. V minulosti byl jednou z největších transakcí prodej nádraží Bubny za 1,1 miliardy korun developerské společnosti Orco, která na něm plánuje výstavbu celé nové čtvrti. Části těchto pozemků se Orco nedávno zbavilo v rámci svého boje s dluhy.

13. 04. 2011 SŽDC přitlačilo na rušení lokálek, nepouští na ně dopravce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-pritlacilo-na-ruseni-lokalek-nepousti-na-ne-dopravce/623248>)

Správa železniční cesty (SŽDC) přestala pouštět dopravce na lokální tratě, které chce zrušit. Během jara jim přestala až na výjimky přidělovat takzvanou kapacitu trati, takže musejí rušit své jízdy. ČTK to zjistila od některých dopravců, kteří se začali obracet se stížnostmi na Drážní úřad a zatím ve dvou ze tří případů uspěli. Faktické uzavření se dotýká deseti až dvaceti tratí, řekl ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. Připustil ale, že uzavření lokálek je možná jen dočasně. "Drážní úřad s tím nesouhlasí, takže nakonec možná budeme nuceni kapacitu přidělovat," uvedl.

Po Česku jsou desítky tratí ve správě SŽDC, po nichž sice nejezdí pravidelné osobní vlaky, ale využívají je alespoň víkendové turistické vlaky nebo příležitostné nákladní spoje. Během jara se to mění. "Využíváme možnosti, kterou podle legislativy máme, a nepřidělujeme kapacitu dopravcům, kteří neslouží dopravní obsluhování," řekl Halla. Opatření se podle Halla dotýká deseti až 20 tratí a zhruba kopíruje seznam lokálek navržených na zrušení. SŽDC se chce vzdát až 28 tratí, z nichž

11 je ve správním řízení o zrušení. To je poměrně složitý proces a konečné slovo v něm má ministerstvo dopravy.

Omezení dopravy se týká například trati Děčín - Oldřichov, kam kvůli nepřidělené kapacitě už nebude jezdit ČD Cargo. Od začátku dubna tam muselo být odřeknuto už několik jízd. Povolení nedostal podle informací ČTK například plánovaný vojenský transport a oželet výlet na trať muselo i několik desítek železničních fanoušků, kteří si trať chtěli projet v sobotu historickým motorovým vozem. "To naše opatření souvisí s redukcí peněz na údržbu. Dostali jsme (pro letošek) skoro o miliardu méně, přitom každá taková jízda nás stojí údržbu v řádu desetitisíců a vydělá třeba jen 1500 korun," prohlásil Halla. Ze Státního fondu dopravní infrastruktury dostala SŽDC na údržbu tratí pro letošek 7,4 miliardy korun, v předchozích letech to bylo podle dostupných informací okolo osmi miliard.

Rozhodnutí vzbuzuje kritiku. "U SŽDC panuje přesvědčení, že i když jsou lokálky nenákladné, díky jejich zrušení by železniční doprava pookřála a začala sama od sebe prosperovat," řekl ČTK Karel Mikolášek z Konzultační dopravní společnosti, která řídí víkendovou dopravu na třech tratích na severozápadě Čech. Jednání SŽDC je podle něj protiprávní a vykazované náklady na údržbu mnohonásobně nadsazené.

Se stížnostmi se na Drážní úřad zatím obrátili spíše menší dopravci, zatímco velcí zatím spíše vyčkávají. Dvěma ze tří stěžovatelů dal Drážní úřad zapravdu. "Zákon o drahách říká, že pokud je dostatek kapacity, přidělce je povinen ji poskytnout," řekl ČTK ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým. "Některá řízení už jsme vedli a dali jsme skutečně zapravdu dopravci," dodal. Dvěma sadám stížností od menších dopravců, Jindřichohradeckých místních drah a Konzultační dopravní společnosti, už úřad vyhověl, i když o jedné bude rozhodovat ministerstvo dopravy, protože se SŽDC odvolala. Neuspěla jen jedna stížnost dominantních Českých drah, které se ani neodvolaly.

Rozhodnutí Drážního úřadu ve sporech dopravců a SŽDC

Trať	Kraj	Dopravce	Stav
Čížkovice – Obrnice	Ústecký	JHMD	pravomocně vyhověno
Čížkovice – Obrnice	Ústecký	KŽC Doprava	vyhověno, odvolání
Kadaň předměstí – Kaštice	Ústecký	JHMD	pravomocně vyhověno
Vilémov – Kadaňský Rohozec	Ústecký	JHMD	pravomocně vyhověno
Čejč – Uhřice u Kyjova	Jihomoravský	ČD	nevyhověno
Bošice – Bečváry	Středočeský	KŽC Doprava	vyhověno, odvolání
Čelákovice – Mochov	Středočeský	KŽC Doprava	vyhověno, odvolání
Račiněves – Libochovice	Ústecký	KŽC Doprava	vyhověno, odvolání
Broumov – Otovice	Královéhradecký	KŽC Doprava	vyhověno, odvolání
Hněvčevy – Smiřice	Královéhradecký	KŽC Doprava	vyhověno, odvolání

14. 04. 2011 Odbavovací hala pražského hlavního nádraží se po opravě otevřela

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/odbavovaci-hala-prazskeho-hlavniho-nadrazi-se-po-oprave-otevrela/623414>)

Odbavovací hala pražského hlavního nádraží se dnes po více než čtyřleté rekonstrukci oficiálně otevřela. Oprava nádraží vyšla italskou společností Grandi Stazioni zatím na zhruba 1,15 miliardy korun. K završení rekonstrukce zbývá ještě dokončit renovaci historické Fantovy budovy, která by podle původních odhadů měla být hotová přibližně do dvou let. Odbavovací hala největšího nádraží v Česku byla rekonstruována za provozu, dnešní zahájení provozu bylo jen formální. Provoz haly spustil přestřihnutím pásky prezident Václav Klaus a jeho italský protějšek Giorgio Napolitano. Rekonstrukce budovy hlavního nádraží je reálný a hmatatelný důkaz hospodářské spolupráce mezi Českou republikou a Itálií, uvedl Klaus. Podle generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy obnova odbavovací haly přiblížila hlavní nádraží evropským standardům. Její současný stav tak odpovídá úrovni evropských letišť, poznamenal.

V rámci přestavby odbavovací haly Grandi Stazioni uskutečnila demoliční práce v rozsahu 9 900 čtverečních metrů, vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory a výtahy. Vybudovala také kamerový zabezpečovací systém, nové toalety a prostory pro obchody, kavárny a restaurace. Grandi Stazioni výměnou za rekonstrukci hlavního nádraží získala od Českých drah možnost budovu nádraží

komerčně využívat po dobu 30 let. Ve výběrovém řízení na obnovu nádraží zvítězila v roce 2002, budovu opravuje od prosince 2006.

14. 04. 2011 Příští rok poprvé vyjede domácí Orient Express

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pristi-rok-poprve-vyjede-domaci-orient-express>)

Projekt luxusního historického vlaku, který nese pracovní název český Orient Express, nabývá jasnějších obrysů. K rekonstrukci nyní míří lokomotiva, alespoň část vlaku by měla vyjet už příští rok. České dráhy do čela soupravy vybraly parní stroj Mikádo z roku 1937, který je považován za vrchol českého železničního strojírenství meziválečné doby. „Je to první etapa celé akce. Mikádo má propadlou kontrolu kotle, ale donedávna bez problémů jezdilo,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Mikádo se na českém území vyskytuje v jediném exempláři, plzeňská Škodovka jich přitom před více než 80 lety vyrobila 40. Dnešní Škoda Transportation se bude podílet i na generální opravě lokomotivy. Náklady na pořízení a rekonstrukci všech potřebných vozů se odhadují na 50 milionů korun. Vlak bude jezdit komerčně hlavně na objednávku firem.

Kromě Českých drah a Škody Transportation se na sestavení unikátního vlaku podílejí například i Národní technické muzeum, Asociace podniků českého železničního průmyslu, Klub historie železniční dopravy a další subjekty. Jak uvedl přednosta Depa historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka, Jindřich Rachota, dráhy se budou snažit na projekt získat peníze i z norských fondů. „Je to nákladná záležitost. Hlavní část vozů musí projít rekonstrukcí, což je de facto téměř novostavba. Většinou jsou to totiž vozy, které už byly předělané k jiným účelům, takže hlavně interiéry se musejí postavit znovu,“ řekl deníku E15 Rachota. „Budou to „echt“ dobové vagony od dob monarchie až do padesátých let. Musejí se ale upravit tak, aby vyhovovaly současné infrastruktuře,“ dodal Štáhlavský.

Na první pohled fandovská záležitost je především komerčním projektem. Vlak bude jezdit v první řadě na objednávku firem, s jeho pravidelným provozem se nepočítá. Nanejvýš se objeví na některých železničních slavnostech či přehlídkách. To je rozdíl oproti skutečnému Venice Simplon-Orient-Expressu. V českém vlaku nebudou ani lůžkové vozy. České dráhy považují exkluzivní vlak za výkladní skříň železnice, stejně tak ale bude sloužit i jako ukázka kvality železničního strojírenství. Jednotlivé vagony mají reprezentovat různé československé vagonky.

14. 04. 2011 Studie doporučuje propojit ruzyňské letiště s centrem železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/studie-doporučuje-propojit-ruzynske-letiste-s-centrem-zeleznici/623801>)

Nejvhodnějším propojením ruzyňského letiště s centrem Prahy by byla železnice. Vyplývá to ze studie, kterou zpracoval Útvar rozvoje hlavního města (ÚRM). Ta byla dnes představena členům výboru pro dopravu pražského zastupitelstva. Členové výboru se následně shodli na tom, že budou železnici preferovat. Zároveň ale souhlasili s tím, aby pražský dopravní podnik prozkoumal možnost spojení letiště prostřednictvím tramvají. Cestující nyní vozí na ruzyňské letiště autobusy od několika stanic metra. V minulých letech se uvažovalo také o tom, že by se na letiště vedlo metro, které se nyní prodlužuje ze stanice Dejvická.

Podle Marka Zděradíčka z ÚRM, který studii prezentoval, je ale nevýhodou metra to, že by neřešilo obsluhu přilehlého kladenského regionu. Při plánování železničního spojení se totiž počítá s tím, že by se kromě odbočky na letiště modernizovala celá trať do Kladna. Podle Zděradíčky už i starší studie z roku 2001 mluvila ve prospěch železnice. "Metro by dosáhlo asi čtyřicetiprocentní efektivity ve srovnání s železnici," poznamenal Zděradíčka.

Železniční propojení se intenzivně připravovalo především kolem roku 2008, kdy bylo podepsáno memorandum mezi ministerstvem dopravy, hejtnanem Středočeského kraje, pražským primátorem a starosty Prahy 6 a 7. "Dokumentace (pro železniční spojení) je připravena před zahájení územního řízení," uvedl na výboru Pavel Mathé ze Správy železniční dopravní cesty, která projekt připravovala. Podle něj se náklady na projekt postupně kvůli požadavkům městských částí, přes které by vlaky jezdily, výrazně navýšily. Stát poté výstavbu kvůli nedostatku financí odložil.

Opoziční zastupitelé studii uvítali. "Závěr říká, že vlak je nejlepší varianta. Pojdme do ní," vyzval své kolegy zastupitel Tomáš Hudeček (TOP 09). Hudeček také kritizoval to, že se v minulých letech projektovaly jiné varianty propojení. Podle něj to bylo utrácení za peníze daňových poplatníků. I přesto, že se zastupitelé shodli na preferování železnice, nechává si Dopravní podnik hlavního

města Prahy (DPP) zpracovat posouzení možného propojení letiště tramvají. Podle ředitele DPP Martina Dvořáka se železnice plánuje už déle než 15 let a Praha nechce dalších 15 let čekat. "Je tady varianta tři, jejímž jsme autorem, a to prověření tramvajového propojení," poznamenal Dvořák. Tramvajová trať by byla prodloužena z konečné zastávky Divoká Šárka, vést by mohla Vlastinou ulicí tak, aby sloužila také obyvatelům sídliště Dědina. "Velkou část bychom vedli v koridoru železniční tratě, státu bychom pak koridor mohli předat zpět do užívání," dodal Dvořák. Posouzení propojení letiště pomocí tramvají by mohlo být hotové zhruba v polovině roku.

15. 04. 2011 Nebijící srdce pražské železnice se na den otevře (depo Praha-Masarykovo)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/121285-nebijici-srdce-prazske-zeleznice-se-na-den-otevře/>)

Bývalé železniční depo Praha-Masarykovo se v pondělí otevře pro veřejnost. Budovy, kde vzniká železniční expozice Národního technického muzea byly v posledních letech opuštěny, jejich rekonstrukce je na samotném začátku. Jde proto o jedinečnou příležitost zhlédnout pozůstatky provozní podoby míst, kudy proudila česká železniční historie. Prohlídky prostor budoucího železničního muzea budou začínat každou celou hodinu od 10:00 do 18:00. Mluvčí NTM Olga Šámalová upozornila, že na prohlídky nesmějí děti mladší 15 let. "Prohlídka bude možná ve skupinách po deseti lidech vždy v celou hodinu. Vzhledem k probíhajícím opravám střech není umožněn přístup dětí mladších 15 let. Cesta bude značena z Hyberské ulice od poštovního úřadu," upřesnila mluvčí Šámalová.

Depo Praha-Masarykovo (mezi lety 1953 a 1990 Praha-střed) bylo první pražskou výtopnou a také prvním domovem mnoha lokomotiv, které se potom "rozprchly" po celém Československu. V počátcích provozu tady byla deponována třeba prvorepubliková "mikáda", poválečné "albatrosy" i dodnes sloužící elektrické "krysy". Některé lokomotivy trávily v depu Masarykovo čas pouze od příjezdu z továrny do technicko-policejní zkoušky. Velké rychlíkové lokomotivy i stroje určené k vedení osobních vlaků na hlavních tratích v něm ale pobývaly dlouho. Čilý provoz ale v 90. letech postupně utíchal, až zcela umlkl. Depo Masarykovo bylo zrušeno v roce 2000. O lokomotivy se nyní starají ve Vršovicích. Část budov stojících v sousedství Masarykova nádraží byla poté zbourána, většina ale přežila – byť chátrala.

Do nového života jako Železniční muzeum NTM vstoupí depo v roce 2016 nebo 2017. V současnosti opravuje Národní technické muzeum střechy budov někdejšího depa a dokončuje scénář expozic a koncept další náplně expozice. Hlavní budova budoucího železničního muzea je největší klasicistní průmyslovou stavbou ve střední Evropě. V roce 1845 vzniklo depo i sousední nádraží podle projektu architekta Antonína Jünglinga, podobu kolejiště vytvořil Jan Perner.

15. 04. 2011 Zapomenutá uralská trať Stalinových vězňů ožije (Salechard – Nadym)

ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/121305-zapomenuta-uralska-trat-stalinovych-veznu-ozije/>)

Železniční trať Salechard–Nadym, kterou mají postavit na Urale české firmy pod vedením brněnské OHL ŽS, bude zřejmě asi z poloviny kopírovat nedokončenou polární dráhu, kterou na Stalinův pokyn začali budovat vězni tzv. gulagů – tzv. mrtvou trať. Na podobnost obou tras upozornil Štěpán Černoušek z Ústavu pro studium totalitních režimů, který se nedávno vrátil z expedice po stopách zapomenuté Stalinovy železnice. "Pokud mám správné informace, tak chystaná železnice mezi městy Salechard a Nadym v délce zhruba 350 kilometrů povede právě po či podél takzvané mrtvé trati, kterou stavěli vězni gulagu v letech 1947 až 1953," poukázal Štěpán Černoušek. Trať měla zpřístupnit nerostné bohatství oblasti.

Vězni, které komunistický sovětský režim umísťoval do pracovních táborů označovaných podle jejich správní organizace zkracované GULag, začali na dráze mezi Salechardem a Nadymem pracovat v roce 1947. V extrémních podmínkách za polárním kruhem upravovali terén a pokládali koleje až do roku 1953. Po Stalinově smrti ale byla stavba předčasně ukončena a opuštěna. Právě proto se o její pozůstatky zajímají historici. "Málokde se dochovaly původní tábory gulagu, kde jsou ploty z ostnatého drátu, strážní věže, baráky, samotky, předměty každodenního života vězňů," shrnul zástupce Ústavu pro studium totalitních režimů.

Nové stavitele táhne na Ural totéž, co kdysi Stalina – zásoby plynu a nerostů. Stavba dráhy má začít ještě letos. Na největší česko-ruský projekt posledních let by české banky měly do konce roku poskytnout úvěr ve výši kolem jedné a půl miliardy eur (36,6 miliardy korun). Celkové náklady se odhadují na 150 miliard rublů (92 miliard Kč), přispěje i Rusko z federálního rozpočtu a také regiony.

Trať, jejíž stavba se začne připravovat, má být dlouhá přes 700 kilometrů. Dráha, kterou stavěli vězňové gulagu – z nemalé části vězni političtí – měla měřit dokonce 1 200 kilometrů. Podle Štěpána Černouška pracovalo v celé trase 80 až 120 tisíc lidí, v 350kilometrovém úseku, kudy by měla vést i nová železnice, asi 40 tisíc lidí. Sám Černoušek je zvědav, zda a nakolik stavitelé nové trati využijí i pozůstatky díla sovětských vězňů. Sice se obává o osud dochovaných zbytků vězeňských táborů podél "mrtvé tratě", ale plány postavit ve stejných končinách novou železnici se mu zamlouvají: "Chápu to jako svým způsobem uctění památky vězňů, kteří trať stavěli."

15. 04. 2011 Strojvůdci v Německu se dočkali zvýšení platů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/strojvudci-v-nemecku-se-dockali-zvyseni-platu>)

Německá státní železniční společnost Deutsche Bahn se dnes se svými strojvůdci dohodla na zvýšení mezd. Její menší soukromí konkurenti se však nadále potýkají se stávkou svých strojvůdců, která skončí v noci na sobotu. Deutsche Bahn zvýší svým zhruba 20 tisíc strojvůdců mzdy o dvě procenta. Odboráři požadují, aby stejné mzdové tarify jako v Deutsche Bahn platily rovněž u jejích konkurentů, kde nyní strojvůdci pobírají výrazně nižší mzdy. Odborový svaz GDL dnes uvedl, že po dosažení dohody s Deutsche Bahn hodlá zvýšit tlak na soukromé železniční přepravce. Dnešní dohoda podle agentury DPA zabrání stávkám strojvůdců v Deutsche Bahn minimálně do léta příštího roku. U soukromých železničních přepravců pracuje zhruba 6 000 strojvůdců, kteří ve čtvrtek zahájili 48hodinovou stávku.

18. 04. 2011 Proti rušení vlaků na Orlickoústecku vznikly dvě petice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/proti-ruseni-vlaku-na-orlickoustecku-vznikly-dve-petice/625270>)

Proti uvažovanému rušení či omezení osobní železniční přepravy na dvou tratích na Orlickoústecku vznikly protestní petice. Pardubický kraj zvažuje, že by dopravu nahradil levnějšími autobusy, organizátoři petice pod vedením Věci veřejných to však odmítají. Argumentují mimo jiné tím, že v zimě jsou v příhraniční oblasti s množstvím sněhu vlaky spolehlivější, řekl ČTK Miroslav Drobny z pardubického vedení strany. Petice odmítají změny v železniční dopravě na tratích Štítý – Dolní Lipka a Hanušovice – Dolní Lipka, obě překračují hranici regionu na území Olomouckého kraje. "Lokálky jsou také přitažlivé pro turisty," uvedl. Petice iniciovaly Věci veřejné, postupně se k nim připojili i občanská sdružení a lidé. V petičním výboru figuruje kromě Drobneho také například bývalý místostarosta Králík Arnošt Juránek, který byl do nynějšího zastupitelstva zvolen za stranu Moravané. Průběžný počet podpisů chtějí organizátoři spočítat tuto středu, petiční akce budou ale pokračovat. Z rušení tratí se stala politická záležitost, odmítla je také Strana zelených v Olomouckém kraji.

Podle dříve zveřejněných informací v některých médiích by mohly přestat jezdit osobní vlaky také na tratích mezi Skutčí a Pustou Kamenicí a Heřmanovým Městcem a Prachovicemi na Chrudimsku, Moravskou Třebovou a Chornicemi na Svitavsku a Borohrádkem a Holicemi na Pardubicku. Organizátoři petic se chtějí brát i za zachování těchto úseků. Pardubický kraj se zatím k možným změnám až do projednání se starosty dotčených obcí nechce vyjadřovat. Pardubický kraj přišel před časem také s návrhem na nahrazení vlaků autobusy na trati mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí. Po jednání s radnicemi nakonec osobní železniční přeprava zůstane zachována ve špičkách. Denně projede v každém směru místo současných deseti pět vlaků, méně vytížené nahradí autobusy.

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. 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.

18. 04. 2011 Evropské železnice svádějí marný boj se zloději mědi

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=696978>)

Železnice po celé Evropě zoufale bojují proti zlodějům mědi. Noční můrou jsou pro ně od doby, kdy začala růst cena tohoto barevného kovu. Nasazují proti nim helikoptéry, investují miliony eur do výzkumu materiálů, které by mohly měď nahradit. Zatím ale prohrávají a jejich spoje nabírají tisíce hodin zpoždění. Cena mědi se od roku 2008 ztrojnásobila, nyní se platí více než 9000 dolarů za tunu.

To láká stále větší počet zlodějů, kteří organizovaně kradou kabely, stavědla a dynamy, která tvoří základ železničních komunikačních systémů. Většina těchto zařízení je nechráněná a kabely mohou být dlouhé stovky kilometrů. Zmocnit se jich je pro příslušně vybavené zloděje hračka. Minulý rok způsobily krádeže měděných kabelů na železnici v Evropě škody ve výši desítek milionů eur a vlaky se kvůli nim zpozdily o více než 10 000 hodin. Prognóza pro tento rok je ještě horší.

Helikoptéry a výzkum

Nová bezpečnostní opatření, která mají omezit řádění lupičů, zahrnují kontrolu tisíců kilometrů tratí ze vzduchu za pomoci helikoptér, právní kroky proti majitelům sběrných surovin a velké investice do výzkumu materiálů, které by mohly nahradit měď. Dokud se však nějaký neobjeví, nebo cena mědi neklesne tak, aby už zloděje nepřitahovala, bude tento boj pokračovat. Mluvčí francouzské státní železniční společnosti SNCF uvedla, že ve Francii vede podél kolejí na 30 000 kilometrů kabelů, které kryje jen tenká vrstva betonu. Zloději ji snadno prorazí, přetnou kabel a pak namotají na připravenou cívku třeba stovky metrů měděného kabelu tlustého několik centimetrů. Kvůli přerušení dodávky elektrického proudu do systému se okamžitě rozsvítí na trati červené světlo a strojvedoucí příjezdějícího vlaku se mylně domnívá, že na trati je jiná souprava. Lokalizovat a odstranit takovou závadu trvá obvykle až do dopoledne následujícího dne. Loni způsobili zloději mědi ve Francii škody za 30 milionů eur, to je o deset milionů více než v roce 2009.

Náhrada za měď v nedohlednu

Francouzské železnice registrují od začátku roku průměrně padesát krádeží mědi týdně. Situace v Británii, Itálii, Španělsku nebo Belgii je podobná. Zloději jsou dobře vybavení, pracují rychle a policie obvykle nemá šanci je přistihnout při činu. Sběrné suroviny platí hotově a nechtějí vědět nic o tom, odkud jimi vykupovaná měď pochází.

Francie proto hodlá v následujících 18 měsících investovat do boje proti zlodějům mědi 40 milionů eur. Součástí jejího plánu je prevence i vývoj technologií, které by měděné kabely a součástky chránily proti zlodějům. Od března hlídkuje nad tisíci kilometrů železničních tratí padesát vrtulníků francouzského četnictva, vybavených infračervenými kamerami. SNCF také financuje výzkum technologií, které mají zlodějům znesnadnit život. Jedná se například o speciální visačky, které se nedají roztavit, nerozbitná pouzdra pro zařízení a kabely nebo speciální úpravy, které by způsobily, že by se kabely při nedovolené manipulaci rozlámaly, místo aby se daly snadno navíjet. Další možností je nahradit měď levným zinkem, hliníkem nebo optickými vlákny – což je nový trend, protože od února stojí tuna mědi 10 000 dolarů. Problémem je, že žádný z těchto materiálů se nevyrovná mědi co se týče vodivosti a pružnosti. Vhodná náhrada tohoto barevného kovu je zatím v nedohlednu. "Je to možnost, kterou studujeme, ale sázet na ni nemůžeme," řekl jeden zaměstnanec SNCF, který si nepřál být jmenován.

19. 04. 2011 SŽDC najala místo náměstků externisty

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-najala-misto-namestku-externisty>)

Nedávno oznámené zeštíhlení managementu státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) není tak jednoznačné, jak se na první pohled zdá. Správu železnic sice opustili tři náměstci, když ze sedmi zůstali čtyři, na některé činnosti si ale organizace najala externí poradce, které dříve nevyužívala.

Správě železnic tak například radí bývalý náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek, který má na starosti provoz. Kocourek musel ministerstvo dopravy opustit počátkem roku 2009 po nástupu Petra Bendla (ODS) do funkce ministra. Zviditelnil se především v roce 2008 po železniční nehodě v Moravanech na Pardubicku, při které zahynul strojvedoucí. Náměstek byl tehdy nařčen Drážní inspekcí (DI), že ovlivňuje vyšetřování nehody. Obvinění ale odmítl. Nyní je v plném proudu další spor, kde opět figuruje generální inspektor DI Roman Šigut a na druhé straně je právě SŽDC. Inspekce kritizovala údajné nedostatečné odstraňování závad na trati Brno-Maloměřice – Kuřim. Správa se proti tomu ohradila a zpochybnila nezávislost inspekce.

Dalším poradcem, který má na starosti oponenturu investičních akcí, je Pavel Tikman. Ten dříve působil ve firmě Sudop, která se mimo jiné zabývá projektováním železničních staveb. V otázkách bezpečnosti radil správě jako externista Petr Brázda, který se ale stal od dubna stálým zaměstnancem. „Důvodem je zkvalitnění rozhodovacích procesů, posouzení zmíněných oblastí z externího pohledu s cílem optimalizace nákladů na rozhodující činnosti SŽDC. Náklady na oba poradce jsou v běžném rozsahu referentského odměňování a nevážou žádné další benefity,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Podle informací deníku E15 SŽDC využívá - či donedávna využívala - i poradce pro IT a PR.

19. 04. 2011 Dráhy shánějí naftu za 7,5 miliardy korun

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-shaneji-naftu-za-7-5-miliardy-koron>)

České dráhy vypsaly první ze tří největších letošních zakázek. Podnik se ve veřejném výběrovém řízení poohlíží po dodavateli nafty na příští tři roky. Poptává až 270 milionů litrů nafty za předpokládanou cenu 7,5 miliardy korun. Dodavatel získá jistotu odběru od poloviny letošního roku do poloviny roku 2014. Poslední tři roky dodávala drahám naftu společnost Paramo. Podle mluvčího drah Radka Joklíka je objem poptávaného paliva nižší než v minulosti. „S pokračující elektrifikací tratí spotřeba nafty klesá,“ řekl deníku E15 Joklík. Také zbylé dvě chystané obří zakázky se týkají zajištění pojízdnosti vozidel. Miliardové tendry chystají dráhy na periodické prohlídky kolejových vozidel a dodávku elektřiny na příští rok. Letos je dodavatelem proudu společnost ČEZ Prodej, která podle informací z elektronického věstníku vyhrála s cenou 1,67 miliardy korun.

19. 04. 2011 Nabídka Praha – Brno za 160 korun prodloužena do prvního května

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10216/>)

Od minulého pondělí platí cestující mezi Prahou a Brnem za jednu cestu ve 2. vozové třídě jen 160 korun. Zájem je tak velký, že se České dráhy rozhodly akční nabídku prodloužit až do 1. května. Například v sobotu jelo vlaky mezi Prahou a Brnem v obou směrech dvakrát tolik cestujících než obvykle, což se příznivě odráží na tržbách. Podmínky zůstávají stejné. Akce platí na jízdenky ze stanice Praha hl. n. přes Českou Třebovou do stanice Brno hl. n. nebo opačně. Za zpáteční jízdu cestující zaplatí 320 korun. Cílem akce je propagace taktového vlakového spojení obou měst a podpora železniční dopravy, která má právě na této trase velkou konkurenci v silniční dopravě. Jízdenky „ČD PROMO Praha – Brno“ jsou v prodeji pouze u pokladních přepážek ČD železničních stanic v Praze a v Brně a na příslušný den, předprodej není možný.

Akce pod názvem „ČD PROMO“ pořádá národní dopravce v různých formách od loňského roku, kdy na vybraných tratích nabídnul svým zákazníkům jednodenní jízdenky od 1 koruny. Podobné nabídky plánují České dráhy pro jednotlivé kraje také na letošní rok. První propagační akce proběhne na trati Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě už příští středu a cestující se tu svezou za 1 korunu.

19. 04. 2011 České dráhy snižují platy v administrativě o 10 procent

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/prace/clanek.phtml?id=697653>)

V průměru o deset procent nižší částku najdou na své dubnové výplatní pásce zaměstnanci Českých drah, na které se nevztahují mzdové tarify. Jde o manažery, ředitele a různé administrativní zaměstnance, jejichž plat je stanovený smlouvou. Dráhy tak ušetří 50 až 70 milionů korun. Redakci Aktuálně.cz to potvrdil mluvčí Českých drah. "Záměr snížit mzdové náklady ve společnosti o 10 procent byl součástí podnikatelského plánu Českých drah na rok 2011. Záleží na jednotlivých vedoucích pracovnících, zda svým lidem sníží smluvní platy plošně, nebo zda omezí počet zaměstnanců," uvedl Petr Šťáhlavský.

Pro ty, kterých se snížení platů od 1. dubna, kdy se každý rok smlouvy obměňují, týká, to podle Šťáhlavského není žádné překvapení, úpravu platů podepsali spolu s novou smlouvou. "Jedná se o plošné opatření, které se týká všech smluvních zaměstnanců, odhadem jde o několik stovek lidí. Úspora by měla být řádově 50 až 70 milionů korun," dodal Šťáhlavský. Asi desetiprocentní úsporu na mzdách umožnila drahám i kolektivní smlouva, kterou firma na začátku roku uzavřela s odboráři. Podle ní v letošním roce platy zaměstnanců neporostou, zkrátila se jim dovolená z šesti týdnů na čtyři a pracovní doba většiny profesí se o dvě hodiny prodloužila na 40 hodin týdně.

České dráhy zaměstnávají více než 26 tisíc lidí. Velká část zaměstnanců je sdružena v devíti odborových svazech. Za loňský rok dráhy poprvé od oddělení nákladní dopravy do společnosti ČD Cargo, vykázaly zisk. Hospodaření skončilo 9 milionů korun v plusu, zatímco o rok dřív byly miliardu ve ztrátě.

19. 04. 2011 Šmerda nominovaný na ministra dopravy chce dál usilovat o slevy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/smerda-nominovany-na-ministra-dopravy-chce-dal-usilovat-o-slevy/625719>)

Radek Šmerda nominovaný lídry vládní koalice do čela ministerstva dopravy v resortu velké změny nechystá. Na rozdíl od svého předchůdce Víta Bárty (VV), kterého má nahradit, nehodlá prý k prosazování cílů ve velké míře používat média. ČTK dnes řekl, že například poklesu nákladů na silniční výstavbu se bude snažit docílit především jednáním se stavebními firmami. "Nejsem politik a nikdy jsem být nechtěl," řekl Šmerda. Podle něj ale budou tato jednání stejně nekompromisní. Svě působení na ministerstvu považuje za dočasné a počítá, že v úřadu zůstane pravděpodobně do podzimu letošního roku. Během této doby plánuje ministerstvo vládě předložit hotový návrh koncepce rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2025, takzvanou "superstrategii".

Jeho předchůdce Bárta podal v předminulém týdnu demisi kvůli podezření z uplácení vlastních poslanců i údajných snah o proniknutí agentury ABL do státní správy. Bárta nyní chce své jméno očistit. Šmerda na ministerstvu dopravy působí od července 2010 jako státní tajemník a náměstek ministra. Před tím dlouhou dobu spolupracoval s poslanci za KDU-ČSL, dnes v rozhovoru ale zdůraznil, že členem této strany nikdy nebyl. V minulosti působil jako náměstek na ministerstvu obrany, má zkušenost i ze soudnictví a z Vězeňské služby.

Šmerda zatím nemá informace o tom, kdy by jej měl prezident Václav Klaus do funkce jmenovat. Je ale pravděpodobné, že se tak stane ještě v tomto týdnu. Po Velikonocích začíná schůze Poslanecké sněmovny, v jejímž rámci se má konat schůze mimořádná, kde chce opoziční ČSSD vyvolat hlasování o vyslovení nedůvěry současnému kabinetu.

20. 04. 2011 Skončila oprava nádražní budovy v Hostivici

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10229/>)

České dráhy ukončily opravu výpravní budovy v železniční stanici Hostivice u Prahy. Kompletní rekonstrukce trvala bezmála rok a stála 15 milionů korun. Nádraží dostalo novou střešní krytinu, okna a vnější dveře. Nový je i přístřešek na prvním nástupišti včetně osvětlení. V rámci stavebních prací byly odstraněny venkovní toalety, dělníci opravili zděné oplocení a kvůli úspoře energie byl celý objekt zateplen.

Buštěhradská dráha otevřela podle archivních záznamů výpravní budovu v Hostivici 15. června 1875 a od té doby slouží objekt bez větších dispozičních změn až do dnešní doby. V současnosti tu využívá služeb osobní dopravy cca 10 tisíc nastupujících a vystupujících cestujících měsíčně. O letních víkendech pak Hostivici projíždí oblíbené cyklovlaky do Slaného, které během loňské sezony využilo téměř 5 000 cestujících.

20. 04. 2011 RegioJet začne zkoušet vlaky na Slovensku, přepravu zahájí za rok

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-zacne-zkouset-vlak-na-slovensku-prepravu-zahaji-za-rok/626378>)

Český soukromý železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency začne příští týden zkoušet vlaky na Slovensku na trase mezi Bratislavou, Dunajskou Stredou a Komárnem. Pravidelnou osobní železniční dopravu tam chce rozjet v březnu 2012. Prezentační jízdy, kterých se může zúčastnit veřejnost, zahájí příští úterý a ukončí ve čtvrtek. V tiskové zprávě o tom dnes ČTK informoval mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. "Nákup jízdenek bude možný přímo od palubního personálu za jednotnou cenu 50 eurocentů (12 Kč) pro přepravu mezi dvěma libovolnými zastávkami," uvedl Ondrůj. Jízdní řád společnost zveřejní na internetu. Podle mluvčího zůstává jízdní řád státního dopravce Železniční společnosti Slovensko nezměněn, spoje RegioJetu pojedou navíc.

Slovenské ministerstvo dopravy podepsalo s RegioJetem, který je dceřinou firmou společnosti Student Agency brněnského podnikatele Radima Jančury, devítiletou smlouvu o provozování osobních vlaků koncem loňského roku. Na trasy dopravce nasadí soupravy Talent od kanadského výrobce Bombardier. Společnost přislíbila pro cestující například zvýšení počtu spojů - v budoucnu by měly jezdit ve špičce každých 30 minut oproti současným osmi párům vlaků denně. Měla by se prý zlepšit i kvalita cestování. RegioJet chtěl provozovat dotované železniční linky také v Česku, kraje však daly přednost Českým drahám. V létě však firma plánuje zahájit provoz nedotovaných dálkových vlaků na trati Praha – Ostrava – Žilina.

20. 04. 2011 Slovensko přijde o stovky vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/121764-slovensko-prijde-o-stovky-vlaku/>)

Redukce regionálních vlaků na Slovensku ohlášená původně na březen "přijede" s dvouměsíčním zpožděním. Bude měkčí, ale přesto výrazná. Vlaky zcela přestanou jezdit na pěti lokálkách. Na dalších tratích pojede méně spojů. Zrušeno nebo zkráceno jich bude 341. Půjde především o osobní vlaky, redukce se ale dotkne také tři spěšných (zrychlených) vlaků. Během roku měly zrušené vlaky najet více než milion kilometrů. Mimořádná změna jízdního řádu začne platit 1. května.

Škrty se dotknou i přeshraničního provozu ve Vlárském průsmyku, kde zůstane zachován pouze nedělní spěšný vlak Bylnice – Trenčín/Trenčín – Brno. Dva noční osobní vlaky zruší Železniční společnost Slovensko (ZSSK) i na hlavní trati z Čadce do Mostů u Jablunkova, čtyři spoje zmizí z další hlavní moravsko-slovenské spojnice mezi Púchovem a Horní Lidčí. "Důvod redukce je finanční, protože ZSSK dostala ze státního rozpočtu méně peněz na dopravní výkony ve veřejném zájmu než loni a tomu musí přizpůsobit rozsah dopravy," poznamenal mluvčí dopravce Alexander Buzinkay. Dodal, že hlavním kritériem při omezování dopravy na jednotlivých tratích bylo jejich slabé využití nebo špatná efektivnost provozu.

Slovenská vláda letos v březnu schválila plán ozdravení ZSSK, nákladního železničního dopravce ZSSK Cargo i správce železniční infrastruktury ŽSR. Všechny tři zadlužené společnosti by do roku 2014 měly propustit zhruba pět tisíc zaměstnanců z celkového počtu 31 500 pracovníků. Kabinet počítá rovněž s prodejem kontrolního balíku ZSSK Cargo.

21. 04. 2011 SŽDC nechá zmodernizovat drezíny za půl miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-necha-zmodernizovat-dreziny-za-pul-miliardy>)

Státní Správa železniční dopravní cesty přišla s plánem modernizace drezín a dalších montážních mechanismů. Desítky strojů odprodá vybranému partnerovi, ten je zmodernizuje a pronajme zpět státní organizaci. Po uplynutí deseti až 13 let získá správa železnic všechny drezíny zpět do majetku. Předpokládaný objem všech čtyř transakcí, na které SŽDC vypsal tendry, je bezmála půl miliardy korun. „Jde o novou, systémově připravovanou soutěž s vyšší rentabilitou, včetně vyšší životnosti mechanismů. Při těchto požadavcích se jeví zpětný leasing jako nejvýhodnější, tento způsob financování se běžně používá u soutěží na kolejová vozidla jak u nás, tak i ve světě,“ řekl mluvčí správy železnic Pavel Halla. „Je to způsob, jak získat aktuálně velký objem prostředků a splátky pak pokrývat z generovaného cash flow. Pokud tu potřebu nyní mají, tak proč ne. Zásadní otázkou je ale nastavení parametrů smlouvy, tedy o kolik tu modernizaci nakonec přeplatí,“ uvedl analytik společnosti Cyrrus Karel Potměšil.

Mírně nadpoloviční díl celého objemu přichystaných peněz připadá na deset velkých montážních vozů pro opravy trakčního vedení, jejichž konstrukce na první pohled vychází z klasických červených lokálek. Náklady zhruba 200 milionů očekává správa u dvacítky malých drezín, z nichž dvě jsou vybaveny sněhovou frézou. Necelých 40 milionů spolknou dva pracovní a přepravní vozy ruského původu. Zkušenosti z nedávné doby ukazují, že prodej a zpětný pronájem se nemusí firmě vyplatit. Například ČD Cargo v minulosti prodalo tehdejší firmě Čechofracht 500 uhlých vagonů, které si následně pronajalo zpět. Audit pak ukázal, že pokud by si firma vagonů nechala, ušetřila by 326 milionů korun. Prodej a zpětný pronájem letadel využívaly i České aerolinie. Transakce s pěti letadly vylepšila firmě počátkem roku 2007 hospodaření o 500 milionů korun.

SŽDC je majitelem a údržbářem 9500 kilometrů tratí. Montážní kolejové vozíky jsou jejím hlavním výrobním nástrojem. V rámci všeobecného šetření se však chce SŽDC řady tratí zbavit, a to především formou jejich úplného zrušení. Do správních řízení už poslala 13 tratí, řada zástupců samospráv i zájmových spolků ale rušení tratí zablokovala. Jako forma záchrany tratí připadá v úvahu i jejich odprodej.

21. 04. 2011 Prezident Klaus jmenoval ministrem dopravy Radka Šmerdu

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_21_04_2011.htm)

Prezident Václav Klaus jmenoval ve čtvrtek ráno na Pražském hradě nové členy Nečasovy vlády. V křesle ministra dopravy vystřídal odcházejícího šéfa resortu Víta Bárta jeho dosavadní

první náměstek Radek Šmerda. "Přicházíte v komplikované chvíli vládní krize. O to více bude vaše činnost ve funkcích veřejnosti a všemi sledována," upozornil nové ministry prezident Klaus. Zdůraznil, že čtvrtěční akt není pouhým jmenováním ministrů, ale právě i symbolickým ukončením vládní krize. Doufá také, že opět nastane fáze produktivní a tvůrčí vlády.

Nového ministra dopravy Radka Šmerdu poté doprovodil symbolicky do úřadu premiér Petr Nečas. Šmerda při svém uvedení do budovy ministerstva zdůraznil, že nebude nastrčeným panáčkem. Svě kroky tedy nebude konzultovat jen se svým předchůdcem, ale také se členy vlády a s poslanci. "Konzultace však neznamenají, že mě bude někdo řídit. Jsem si vědom toho, že jsem byl jmenován do funkce, kde budu muset být samostatný a také za to nesu svou hlavní odpovědnost," řekl v rozhovoru s novináři. "Nejsem, a ani nechci být politikem. Chci tento úřad vést v odborné rovině. Hodlám více o věcech jednat a méně je medializovat," dodal Šmerda. Podotkl také, že patřil do Bártova týmu a řadu projektů tedy řešili společně. Podle Šmerdy je tedy logické, že bude pokračovat v podobném směru a logice i jako šéf úřadu. "Základní priorita je vyřešení výstavby dopravní infrastruktury při respektování současných veřejných financí," uvedl Šmerda, který je neustraní.

21. 04. 2011 Soud potvrdil čtvrtmiliardovou pokutu pro České dráhy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soud-potvrdil-ctvrtmiliardovou-pokutu-pro-ceske-drahy>)

Krajský soud v Brně dnes potvrdil pokutu 254 milionů korun pro České dráhy. Firmě ji uložil před dvěma lety za zneužití dominance v oblasti nákladní železniční dopravy Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Pokutu České dráhy dosud nezaplatily, přestože soud v minulosti odklad placení nepovolil. Firmě ale v této věci vyhověl ÚOHS. Soud dnes našel v postupu ÚOHS procesní chyby. Podle soudce Krajského soudu v Brně Davida Rause neměly na rozhodnutí vliv. Soud dnes našel v postupu ÚOHS některé procesní chyby. Podle soudce Krajského soudu v Brně Davida Rause ale neměly na rozhodnutí vliv. „Žádná z dílčích procesních vad nemá vliv na zákonnost rozhodnutí,“ uvedl Raus.

Sankce 254 milionů korun Českým drahám je nejvyšší, jakou kdy ÚOHS pravomocně jedné firmě uložil. Původně měla firma platit 270 milionů, bývalý předseda ÚOHS Martin Pecina ale pokutu předloni snížil. „Přestože se výše pokuty oproti ostatním, které ÚOHS za zneužití dominantního postavení ukládal, vychovala, není nikterak nepřiměřená, nespravedlivá nebo likvidační,“ uvedl Raus. Podle ÚOHS dráhy ještě v době, kdy provozovaly nákladní dopravu, zvýhodňovaly některé své klienty, když jim počítaly rozdílné ceny. U úřadu si stěžoval slovenský konkurent ŠPED-TRANS Levice, podle něž ČD zvýhodňovaly některé zákazníky, a tak si je zavazovaly ke dlouhodobé spolupráci. Prý to omezovalo konkurenci a také znevýhodňovalo jiné zákazníky, kteří lepší cenu nedostali.

ČD podle úřadu nabídly některým klientům tak nevýhodné podmínky, že těmto firmám znemožňovaly vstoupit na trh železniční nákladní dopravy a působit na něm. ČD také nabízely výhodnější nabídky těm svým zákazníkům, kteří byli osloveni alternativní nabídkou od konkurence, a tím byl opět konkurenci ztížen vstup na trh. Podle ÚOHS toto jednání mělo s vysokou pravděpodobností vliv na zákazníky, neboť zvýšené ceny se odrazily i v cenách pro konečné spotřebitele těchto služeb. Ačkoliv dráhy s výkladem ÚOHS nesouhlasí, od kritizovaného jednání po rozhodnutí úřadu upustily. „Takové jednání bylo Českým drahám umožněno právě proto, že se nacházely v dominantním postavení,“ uvedl Raus. Firma se podle něj díky své pozici na trhu nemusela obávat, že by její zákazník odešel ke konkurenci.

21. 04. 2011 České dráhy nasadily na Vysočině revitalizované patrové vozy (Bdmteeo)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10243/>)

Konec problémů s těžkým otevíráním dveří, snazší nástup maminek s kočárky a cyklistů, textilem potažené sedačky a kompletně rekonstruované WC, to jsou asi nejviditelnější změny u revitalizovaných patrových vozů na Vysočině. České dráhy tak plní svůj slib a postupně zvyšují kvalitu vlaků v regionální dopravě. Prvních sedm vylepšených vozů je již v provozu, celkem jich bude dvanáct. Cestující se s nimi setkají na téměř všech hlavních tratích na Vysočině. „Cestující si vylepšené vozy velmi chválí, ať jde o mladé lidi nebo starší spoluobčany. Hlavně vítají snadné ovládání dveří prostřednictvím tlačítek. Dveře jsou navíc za jízdy bezpečnostně blokovány,“ říká

ředitelka Krajského centra osobní dopavy Českých drah Lenka Horáková. „Bohužel, všichni se teď bojíme vandalů, kteří mohou opravené vagóny zničit. Vozy mají totiž nový vnější lak a vyměněné obložení v interiéru, které skutečně svítí novotou,“ dodává. PMV SERVIS, s. r. o. Praha, provozovna České Velenice předá do poloviny letošního roku do provozu celkem devět takto vylepšených patrových vagónů. Všechny budou v provozu na osobních spojích páteřních tratí Vysočiny.

Nové vozy RegioShuttle vyjedou na přelomu roku

České dráhy objednaly pro Vysočinu také 17 zcela nových motorových vozů RegioShuttle RS 1 v německém závodě společnosti Stadler. První budou uvedeny do provozu nejpozději na přelomu letošního roku.

21. 04. 2011 Za nové vlaky ICx zaplatí DB miliardy eur

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/121864-za-nove-vlak-y-icx-zapl-ati-db-miliardy-eur/>)

Společnost Německé dráhy (DB) uzavřela se Siemensem smlouvu o dodávce 300 elektrických jednotek označovaných jako ICx. Právě ony se mají v budoucnu stát základem dálkové flotily největšího německého železničního dopravce. Nahradit by měly nejprve vlaky Intercity tvořené klasickou soupravou vagonů s lokomotivou, později i starší generace vysokorychlostních vlaků ICE. Podle rámcové smlouvy zaplatí DB za dodávku, která bude probíhat až do roku 2030, přes pět miliard eur. První 130kusovou sérii jednotek ICx chtějí DB uvést do provozu po roce 2016, dalších 90 souprav je obsaženo v opci. Objednávku posledních 80 vlaků, o kterých rámcová smlouva hovoří, mohou DB ještě odříct.

Vlaky ICx mají co nejvíce sjednotit podobu dálkových vlaků společnosti DB, kromě nich budou cestující jezdit ve dvoupodlažních jednotkách, které pro vlaky Intercity vyrobí Bombardier. "Pro mě je důležité především, že budou přínosem pro naše zákazníky," podotkl při podpisu smlouvy se Siemensem o nákupu ICx ředitel DB Rüdiger Grube. Jednotky ICx by měly být vyráběny v několika variantách s různou kapacitou a také s různou maximální rychlostí. První série bude určena pro rychlosti do 230 kilometrů za hodinu. Až ale přijde čas k nahrazení rychlostních jednotek ICE, bude potřeba upravit nové vlaky tak, aby mohly jezdit až 300kilometrovou rychlostí.

O nákupu souprav pro dálkovou dopravu od Siemensu uvažují také České dráhy. Mělo by však jít o netrakové jednotky Viaggio Comfort, které už jezdí například v Rakousku pod označením Railjet. Rozměry dodávky mají být podstatně skromnější – pokud ČD se Siemensem smlouvu uzavřou, dostanou šestnáct vlaků za více než čtyři miliardy korun.

23. 04. 2011 Výrobce vagonů koupí od státu 13 let zavřenou železnici a vzkřísí ji (Horní Slavkov – Krásný Jez)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/vyrobce-vagonu-koupi-od-statu-13-let-zavrenou-zeleznici-a-vzkrisi-ji-11p/-vary-zpravy.asp?c=A110421_120334_vary-zpravy_sou)

Strojírenská firma Legios, která vyrábí v Horním Slavkově vagony, v týdnu oznámila svůj záměr koupit od státu 13 let zavřený a nepoužívaný úsek železniční trati do Krásného Jezu. Za své peníze koleje opraví a zprovozní nejdříve pro nákladní dopravu. "Pokud bychom trať odkoupili, tak si myslím, že do půl roku by po ní vlaky mohly jezdit. Teď všechno závisí na rychlosti státních úřadů," poznamenal zástupce generálního ředitele Zdeněk Vaic. Finanční záležitosti rozebírat nechtěl. Právě po trase Horní Slavkov (Ležnice) – Krásný Jez chce firma směřem na Karlovy Vary a dál převážet už smontované cisterny na podvozcích k zákazníkům. Teď dopravuje velké díly do Loun k montáži po silnici a ničí cesty v Karlovarském kraji.

Vaic nevidí žádný problém v tom, aby pak ze Slavkova do Krásného Jezu začaly jezdit i osobní vlaky. Krajský úřad potvrdil, že by dojezdil čtyři páry vlaků ve všední den a dva páry o víkendu. Starostka Jana Vildumetzová zamýšlí koupit mikrobus pro 25 cestujících. "Svázeli bychom je k vlakové zastávce Ležnice," řekla. "Je to jakési světlo na konci tunelu," přivítal nabídku Legiosu šéf odboru koncepce a strategie na Správě železniční a dopravní cesty Zdeněk Zouhar.

Oficiální žádost o odkoupení trati bude muset projednat správní rada, ministerstvo dopravy a schválit vláda. Existují obavy, že to může trvat dlouhé měsíce i roky. "Určitě nebudeme tento proces zdržovat," ujistil Zouhar. Podobně se vyjádřilo i ministerstvo dopravy: "Budeme postupovat co nejrychleji." Osud delší části slavkovské trati z Horního Slavkova do Lokte je zatím ve hvězdách. Odborníci si ale myslí, že když bude opravena ve směru do Krásného Jezu, tak by to byl první krok k celkové rekonstrukci.

Kolik může oprava stát?

Úředníci ze Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) před pár dny odhadli, že oprava celé trati by stála 200,5 milionu korun. K tomu je třeba připočítat studie a projekty za dalších 45 milionů. Úsek ze Slavkova do Krásného Jezua ale "jen" 62,4 milionu. Ve špatném stavu tu jsou hlavně koleje, pražce, podklad, tunely a mosty.

24. 04. 2011 Vlaky na Moldavu přestanou jezdit ve všední dny, starostové protestují (od 11. prosince 2011)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/vlaky-na-moldavu-prestanou-jezdit-ve-vsedni-dny-starostove-protestuji-1-no-usti-zpravy.asp?c=A110420_1570711_usti-zpravy_alh)

Vedení Ústeckého kraje plánuje omezení dopravy na železniční trati mezi Osekem a Moldavou. Vlaky na moldavské dráze by měly jezdit už jen o víkendech, svátcích a prázdninách. Starostové okolních obcí proti tomu protestují. „Záměrem návrhu je soustředit provoz do dní, kdy je úsek skutečně využíván, trať má čistě turistický charakter,“ uvedla mluvčí Ústeckého kraje Magdalena Hanáčková. Dokládá to průzkumem, podle nějž lidé využívají vlaky na trati v pracovních dnech hlavně o letních a zimních prázdninách. V létě o víkendech jezdí i přes 100 lidí. „Naopak v pracovní dny mimo turistickou sezonu tudy jezdí pouze jednotlivci a někdy jede vlak celý dvacetikilometrový úsek z Oseka na Moldavu dokonce i úplně prázdný,“ podotkla Hanáčková. Za jednu jízdu z Oseka na Moldavu přitom kraj platí skoro dva tisíce korun. „Doplácet takové částky za přepravu dvou či tří cestujících si nemůže Ústecký kraj dovolit,“ upozornila mluvčí kraje.

Starostové jsou proti

Starostové obcí na trati s tím ale nesouhlasí. Dubský starosta Petr Pípal se třeba obává, že tím bude zmařeno další jednání o propojení trati do Saska. Připomněl, že ODS i ČSSD slibovaly ve svých volebních programech zachování moldavské železnice, která aspiruje spolu s dalšími technickými a kulturními památkami na obou stranách hranice na zápis do seznamu UNESCO. „Za chvíli bychom se mohli dočkat toho, že zavřeme třeba Karlův most či jinou významnou památku, protože nic nevynáší a musíme ji dotovat,“ řekl Pípal. Krajská komise pro dopravu už nicméně radním doporučila, aby návrh přijali. „Pokud bude schválen, začne platit s pravidelnou změnou jízdních řádů 11. prosince,“ doplnila mluvčí Hanáčková.

25. 04. 2011 Praha zvažuje sjednocení pražské veřejné dopravy se středočeskou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/praha-zvazuje-sjednoceni-prazske-verejne-dopravy-se-stredoceskou/628249>)

Praha uvažuje o tom, že by sjednotila svůj systém veřejné dopravy se systémem Středočeského kraje. Záměr podpořil na posledním jednání výbor dopravy pražského zastupitelstva. Desetitisíce obyvatel středních Čech denně dojíždějí do Prahy za zaměstnáním, oba kraje ale plánují svou veřejnou dopravu odděleně. Důsledkem je podle materiálu, který výbor dopravy k problematice dostal, nekoordinovaná příměstská autobusová doprava a rostoucí automobilová doprava.

Na území Prahy a v části Středočeského kraje v současnosti funguje takzvaná Pražská integrovaná doprava (PID), která zahrnuje metro, železnici, tramvaje, autobusy a přívozy. PID podle Pavla Procházky, ředitele organizace Ropid, která PID plánuje, obsluhuje asi třetinu Středočeského kraje. Vedle toho existuje Středočeská integrovaná doprava (SID), která sjednocuje regionální autobusy v části Středočeského kraje s přesahem do Prahy. SID ale nezahrnuje železnici. Ani do jednoho systému není zapojena část železniční a pravidelné autobusové dopravy. To přináší podle materiálu, který má ČTK k dispozici, několik problémů. Důsledkem je například souběžné vedení některých linek. Do Prahy pak podle Procházky vjíždí více autobusů, než by bylo potřeba, a některé přestupní terminály, například na Vítězném náměstí nebo u holešovického nádraží, jsou přetíženy.

Ve Středočeském kraji chybí systém záchytných parkovišť u železnice, auta pak zajiždějí do Prahy. Systémy veřejné dopravy také nemají společný tarif, takže při přestupu mimo PID si musí cestující koupit novou jízdenku. "PID končí před velkými bývalými okresními městy, jako je Benešov, cestující proto nemohou používat společné jízdenky," řekl na výboru dopravy Procházka.

Podle Ropidu by měla základní kostru systému tvořit kolejová doprava, která by měla pravidelné intervaly. Autobusy by pak vozily cestující od a k zastávkám kolejové dopravy. Podle Procházky by měl mít systém společný tarif, jízdenky a jízdní řád. Ropid navrhuje nejprve vytvořit společnou komisi ze zástupců Prahy a Středočeského kraje. Následovat by mělo memorandum, smlouva o partnerství

a nakonec sloučení organizací, které v krajích veřejnou dopravu plánují. Se sjednocením systémů souhlasí i zástupci Středočeského kraje, na jednání výboru to řekla Miloslava Vlková, předsedkyně výboru pro dopravu zastupitelstva Středočeského kraje. Podle Vlkové by bylo dobré, aby se smlouva o spolupráci stihla podepsat do příštích krajských voleb, které ve Středočeském kraji budou příští rok na podzim.

26. 04. 2011 Stát přestane dotovat vlaky z Prahy do Ostravy, nechá je konkurenčnímu boji

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-prestane-dotovat-vlak-y-z-prahy-do-ost-ravy-necha-je-konkurenc-nimu-boji-164-/eko-doprava.aspx?c=A110425_203617_eko-doprava_jan)

První železniční trať v Česku čeká zcela volný boj dopravců o cestující bez státních dotací. Ministerstvo dopravy poprvé neobjednalo žádné přímé vlaky mezi Prahou a Ostravou, u kterých by dopravcům hradilo ztrátu. Všechny spoje tu budou jezdit od prosince jen na podnikatelské riziko dopravců. Stát dosud na většině tratí objednává od Českých drah provoz rychlíků a dorovnává jim ztrátu z jejich provozu. Mezi Prahou a Ostravou si teď musí dráhy na provoz vlaků vydělat samy. "Důvodem je plánovaný vstup konkurenčních dopravců, který by v případě objednávky od jednoho dopravce ostatní znevýhodňoval," vysvětluje Ondřej Michalčík, ředitel odboru veřejné dopravy ministerstva dopravy. Stát sice ušetří, ale nemá současně kontrolu nad tím, jaký provoz na trati bude: může se teoreticky stát, že všichni dopravci zjistí, že provoz je ztrátový, a spoje ukončí. To však není příliš pravděpodobné: podle odborníků je trať mezi Prahou a Ostravou takřka jediná, kde se užívá osobní doprava bez dotací.

K Českým drahám, které už bez dotací provozují na trase pendolino, přibude ještě letos RegioJet Radima Jančury, o rok později také Rapid Express. České dráhy podle svého mluvčího Petra Štáhlavského plánují od prosince stejný počet vlaků mezi oběma městy jako dosud, i když na něj nedostanou ani korunu od státu. "Musí si na sebe vydělat," potvrdil Štáhlavský. RegioJet zatím o spuštění svého vlaku jen mluví a postupně posouvá termín startu. Firma dosud neukázala, s jakými vagony bude jezdit, lokomotivy postupně procházejí úpravami pro provoz na české železniční síti. Aktuálně plánují start provozu na léto.

Ušetřené peníze zlepší dopravu na jiných místech

Spoje RegioJetu jsou uvedeny v platném jízdním řádu, počítá se až s devíti páry vlaků denně, ale takový počet není zatím jistý. Firma sama odmítá plány zatím konkretizovat, i když už začala s náborem stevardek. Od prosince roku 2012 chce na trať vyjet také společnost Rapid Express Leoše Novotného. Stát ušetřené finanční prostředky na trati mezi Prahou a Ostravou přesune jinde. Objedná vlaky doplňující pravidelný provoz na jiných linkách dálkové dopravy a nové vlaky mezi Bohumínem a Břeclaví, které letos jezdí částečně bez dotací. "Hrozilo tam, že by dráhy na této trase výrazně omezily provoz," vysvětlil Michalčík.

Konec dotací mezi Prahou a Ostravou znamená jiné plánování vlaků na této trati pro Správu železniční dopravní cesty. "Dosud měly přednost vlaky v závazku veřejné služby, teď bude rozhodovat rychlost spoje," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Nejlepší časy by tak měla dostat pendolina. Podle SŽDC je kapacita trati dostatečná a všichni tři dopravci by se měli na trasu vejít včetně dojezdu a začátku na pražském hlavním nádraží.

SŽDC uzavírá s dopravci nové smlouvy, které mají zamezit tomu, aby si dopravci zabrali v grafikonu i spoje, které nevyjedou. To je teď příklad RegioJetu, který má v jízdním řádu vlaky s označením, že platí od dne vyhlášení. Pokud by se takto chovalo více dopravců, mohli by zbytečně zabírat místo na trati. "Ve smlouvách řešíme, že budou muset dopravci platit i za vlaky, které nevyjedou. Nebude tak možné jen tak virtuálně blokovat trať," dodal šéf SŽDC Pavel Habarta.

28. 04. 2011 CityElefanty zamíří do Benešova; začala výměna pantografů na poslední páteřní lince v okolí Prahy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10305/>)

Od 2. května nasadí České dráhy jednotky CityElefant na lince S9 Praha – Benešov u Prahy nově také v pracovní dny. V první fázi nahradí více než třetinu starých souprav na dlouhém rameni Praha – Benešov a do konce roku se plánuje doplnění o další dvě soupravy. Počet nových jednotek na spojích Praha – Benešov tak dosáhne do konce roku více než poloviny. Výměna starších souprav bude pokračovat i v příštím roce u spojů na krátkém rameni Praha – Strančice. O víkendech již delší dobu

jezdí na lince S9 Praha – Benešov u Prahy jen nové soupravy CityElefant. „Díky rychle probíhající modernizaci příměstských vlaků jsme mohli nasadit první nové jednotky CityElefant na trati Praha – Benešov u Prahy téměř o rok dřív než jsme původně předpokládali,“ uvedl potěšující zprávu Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. Původně se totiž počítalo s nasazením nových souprav na této trati až v průběhu roku 2012 zároveň s dodávkou čtyř dalších souprav speciálně objednaných a vyráběných pro tuto trať.

Antonín Blažek vyjmenoval také zásadní změny v kvalitě cestování na lince S9 Praha – Benešov v souvislosti s nasazením prvních nových souprav také v pracovní dny: „CityElefanty přináší oproti starým soupravám mnohem větší komfort. Jednotky jsou klimatizované, mají pohodlnější textílem potažené sedačky s opěrkami hlav, nejnovější soupravy mají uzavřený systém WC, která lze tak využívat i ve stanicích. O zastávkách informuje audiovizuální informační systém. Moderní soupravy představují zásadní změnu pro cestování vozíčkářů. Vlaky jsou vybaveny bezbariérovou toaletou a plošinami usnadňujícími nástup.“

V pracovní dny patří mezi úplné novinky linky S9 Praha – Benešov u Prahy oddíl první třídy, který nabízí komfortnější sedačky se sklopnými stoly. U několika míst jsou navíc větší stoly, které lze využít pro práci během cesty. U těchto míst jsou k dispozici také zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, např. notebooků. Oddíl 1. třídy představuje místa navíc oproti starým soupravám. Cestující ho mohou využívat např. s cenově zvýhodněnými traťovými jízdenkami (rozdíl mezi 1. a 2. třídou představuje jen 20 % v ceně oproti běžným jízdenkám, kde je rozdíl ceny 50 %) a nebo s časovým doplatkem do 1. třídy. Ten lze využít i k vyjmenovaným jízdenkám PID / opencard (podmínky viz tarif ČD a PID). Cestujícím s jízdenkami 2. třídy lze doporučit přednostní využití řídicího vozu (bez sběrače elektřiny na střeše) a střední vložený vůz, které nabízejí místa 2. třídy v obou podlažích a mají dohromady kapacitu 250 míst k sezení, tj. 80 % kapacity celé soupravy.

Výměna starších pantografů na lince S9 Praha – Benešov bude pokračovat i v roce 2012. V současné době je již zadána výroba 4 dalších souprav speciálně určených pro tuto trať pro posilové spoje z Prahy do Strančic. Výrobce je dodá v průběhu příštího roku. Počet starých pantografů v Praze a ve Středočeském kraji se tak významně sníží. Cestující se s nimi v závěru příštího roku setkají především jako s posilovými soupravami v dopravních špičkách pracovních dní, na doplňkových trasách jako je linka S 41 Roztoky u Prahy – Praha Libeň nebo jako se záložními soupravami.

V celé pražské příměstské dopravě došlo za uplynulých 5 let k zásadní výměně vlakových souprav. Zatímco v jízdním řádu 2006/2007 se staré pantografy podílely na provozu ze 64 % a nové jen ze 36 %, v květnu letošního roku je tento poměr zásadním způsobem opačný. Staré pantografy se na počtu potřebných souprav podílejí jen 21 %, zatímco CityElefanty tvoří 79 % všech souprav, o víkendech pak dokonce 100 %. Přitom díky rozšíření počtu spojů a zkrácení intervalů ve špičkách na mnoha tratích na 10 až 15 minut stoupl celkový počet potřebných elektrických jednotek ze 47 na 66.

Vývoj turnusové potřeby elektrických jednotek Českých drah ve středních Čechách v letech 2007 – 2011

typ vozidla	GVD 2006/7	GVD 2007/8	GVD 2008/9	GVD 2009/10	GVD 2010/11	GVD 2. 5. 2011
řada 451 a 452 (starší pantografové jednotky)	29	26	26	23	18	14
řada 470	1	1	1	0	0	0
řada 471 CityElefant	17	25	31	38	48	52
počet všech elektrických jednotek	47	52	58	61	66	66
podíl nových souprav 471 CityElefant	36 %	48 %	53 %	62 % *)	73 % *)	79 % *)

*) O víkendech mají jednotky 471 CityElefant podíl 100 %.

28. 04. 2011 Českým drahám roste počet cestujících i tržby

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10308/>)

Národní dopravce zaznamenal v prvním čtvrtletí letošního roku růst počtu cestujících. Od ledna do března využilo služeb Českých drah přes 40 milionů zákazníků, což představuje skoro dvouprocentní meziroční nárůst. Tržby z osobní přepravy vzrostly o 85,5 milionu korun. České dráhy v prvním čtvrtletí přepravily o tři čtvrtě milionu cestujících víc než ve stejném období loňského roku. Nárůst byl největší v příměstské a dálkové dopravě. „Nejde přitom o náhodný výkyv, už loni se nám podařilo dlouhodobý pokles zastavit a zhruba od poloviny roku pak počet cestujících mírně rostl,“ říká generální ředitel Českých drah Petr Žaluda a dodává: „Ruku v ruce s růstem počtu cestujících se v prvním čtvrtletí o 1,2 % zvýšil i přepravní výkon, protože lidé stále častěji využívají vlak na delší vzdálenosti. To se pochopitelně pozitivně odráží na tržbách, které jsou za první tři měsíce o 85,5 milionu vyšší než loni. Z více než poloviny se na tom podílejí tržby z vnitrostátní přepravy.“

Více cestujících svezly také vlaky SuperCity Pendolino, které České dráhy provozují na vlastní podnikatelské riziko. Od ledna do března jimi cestovalo skoro 220 tisíc lidí, což představuje meziroční nárůst o téměř 17 tisíc osob. Pendolina jezdí především mezi Prahou a Ostravou, od prosince 2010 se však jeden pár vrátil na trasu Praha – Bratislava.

28. 04. 2011 Firma CZ Loko předala v Bělorusku první zmodernizovanou lokomotivu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/firma-cz-loko-predala-v-belorusku-prvni-zmodernizovanou-lokomotivu>)

Česká strojírenská firma CZ Loko předala ve středu Běloruským státním železnicím první zmodernizovanou lokomotivu ze série objednaných 49 kusů. Postupná dodávka všech strojů potvrzuje až do roku 2014, hodnota celého kontraktu je 46 milionů eur (přes 1,1 miliardy korun). Jde o první průnik firmy na běloruský trh. Lokomotivy s označením ČME3, někdy zvaných Čmelák, vyráběla od 60. let minulého století společnost ČKD Lokomotivka pro tehdejší Sovětský svaz. Celkem jich bylo vyrobeno přes 7 000 kusů. CZ Loko nyní získalo zakázku na jejich modernizaci. „Novou lokomotivu už dopravce nasadil do běžného provozu a dosahuje vynikajících výsledků. Podobně jako v dalších zemích. Je to stroj plný elektroniky, který lze s původním ČME3 jen těžko srovnávat. To je jako kdybychom někdejší Škodu Octavia z 60. let srovnávali se současnou Škodou Octavia,“ řekl generální ředitel CZ Loko Josef Bárta.



S nabídkou modernizace Čmeláků uspěla firma z České Třebové i v sousední Litvě, kam dodala státním drahám 33 lokomotiv. CZ Loko modernizuje lokomotivy z dílny ČKD i pro České dráhy. Pro ČD společnost představuje 19 strojů Brejlovec, náklady dopravce včetně leasingu se blíží miliardě korun. Kromě toho CZ Loko vyvinula zcela novou posunovací lokomotivu pro ruský trh. CZ Loko zaměstnává 650 lidí, loni měla obrát téměř dvě miliardy korun.

28. 04. 2011 Slavnostní zahájení modernizace trati České Budějovice – Nemanice

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

Slavnostně zahájena dnes byla další významná stavba v rámci modernizace evropské železniční sítě s názvem „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“. Projekt je součástí IV. tranzitního železničního koridoru na trati České Velenice - České Budějovice. Délka rekonstruovaného úseku je 2,62 km. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Z mezinárodního hlediska je stavba "Modernizace trati České Budějovice - Nemanice I" součástí sítě nadnárodních železničních magistrál podle mezinárodních dohod AGTC a AGC. Z hlediska vnitrostátního je úsek součástí IV. tranzitního železničního koridoru, který zahrnuje úsek tratí z Děčína st. hranice přes Prahu a České Budějovice do Horního Dvořiště státní hranice. Železniční stanice České Budějovice tvoří centrální bod železniční sítě Jihočeského kraje s vazbami jak do vnitrozemí k sousedním střediskům osídlení regionálního významu, tak do sousedního Rakouska. „Výsledkem modernizace bude zvýšení traťové rychlosti a bezpečnosti provozu. Ke zvýšení bezpečnosti provozu dojde zejména vybudováním nových a úpravou stávajících zabezpečovacích a sdělovacích zařízení a zrušením nebo úpravou úrovnových silničních přejezdů. Rekonstrukcí nástupišť a zajištěním přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se zvýší kvalita přepravy cestujících“, uvedl při dnešní slavnostní příležitosti Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC.

Stavba "Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I" zahrnuje také rekonstrukci železniční stanice České Budějovice (kromě jižního zhlaví). Rekonstrukcí projde také zastávka České Budějovice severní zastávka. Cestující se mohou těšit na nové bezbariérové přístupy včetně výtahů a nástupišť ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější výstup a nástup. Chybět nebudou nové informační a navigační systémy. Nejvýznamnější změnou na traťovém úseku České Budějovice – Nemanice (mimo) je zejména zdvoukolejnění úseku přes nadjezdy ulic Skuherského a Pekárenská.

Kolejové uspořádání severního zhlaví osobního nádraží železniční České Budějovice umožňuje v hlavních kolejích ve směru staničení od km 213,280 do km 213,945 zvýšit traťovou rychlost na 100 km/h (v opačném směru je v tomto úseku uvažována traťová rychlost 60 km/h). Úsek km 213,945 – km 214,787 bude mít traťovou rychlost 120 km/h. Od km 214,787 do km 215,900 je ve vazbě na výhledové řešení úseku Nemanice - Ševětín navržena traťová rychlost až 140 km/h. V celé délce budou modernizované koleje umožňovat prostorovou průchodnost Z-GC a třídu zatížení D4 UIC.

Stavba je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Projekt „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“ je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Příspěvek EU na tuto stavbu může činit až 71,20 %, tedy přibližně 633 373 000,- Kč.

- Investor Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Zhotovitel EUROVIA CS, a. s.
- Náklady na výstavbu 740 420 556,- Kč
- Termín zahájení únor 2011
- Termín dokončení leden 2014

Technické údaje

- Délka rekonstruovaného úseku 2,62 km
- Zřízení koleje UIC 60 5,12 km
- Zřízení koleje S 49 0,12 km
- Rekonstruované železniční mosty 12 ks
- Rekonstruované železniční přejezdy 2 ks
- Realizované přejezdové zabezpečovací zařízení 2 ks
- Rekonstrukce podchodů pro pěší 3 ks
- Nové výhybky celkem 25 ks
- Realizace elektrického ohřevu výhybek 24 ks
- Trakční vedení v délce 20 km
- Protihlukové stěny 1,31 km
- Individuální protihluková opatření 21 objektů

28. 04. 2011 Omezení regionálních spojů od 1. května mezi Slovenskou a Českou republikou

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10309/>)

Na základě rozhodnutí Železniční společnosti Slovensko, a.s. (ZSSK) dochází od 1. května ke zrušení vybraných regionálních spojů mezi Českou republikou a slovenskou stranou. Mimořádná změna jízdního řádu, která vychází z požadavku slovenské strany, se dotkne spojů na tratích přes Vrbovce, Vlárský Průsmyk, Horní Lideč a Mosty u Jablunkova na Slovensko. Tam kde to bude možné, vypraví České dráhy náhradní soupravy, které částečně nahradí zrušené spoje. ZSSK redukuje mezistátní regionální vlaky na základě snížení objemu objednaných dopravních služeb ve veřejném závazku Ministerstvem dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky.

Redukce železniční dopravy v úseku Vrbovce – Myjava

Na trati 343/846 Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce:

- Osobní vlaky 2753 pojedou nově i v úseku Velká nad Veličkou – Javorník nad Veličkou zastávka a zpět. (Os 2753 odjezd z Velké nad Veličkou v 5:29, Os 2752 (odjezd z Javorníku nad Veličkou v 5:49);
- Osobní vlaky 2707 (18:11 z Hodonína) a 2706 (odjezd z Vrbovce v 20:32) nepojedou nově v neděli;
- Zrušeny jsou v úseku Javorník nad Veličkou zastávka – Vrbovce dva osobní spoje, osobní vlak z Hodonína 2703 končí v Javorníku v 7:35, v opačném směru vyjíždí vlak 2702 z Javorníku do Hodonína v 8:36.

Úsek Bylnice – Trenčianská Teplá

Na trati 341/845 Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianská Teplá:

- Dochází ke zrušení vybraných spojů z Vlárského průsmyku do Trenčianské Teplé na našem území. Ve směru z Vlárského průsmyku se jedná o spoje s odjezdem v 4:37, 7:38 a 15:37. V opačném směru se bez náhrady ruší spoje s odjezdem z Trenčianské Teplé ve 4:04 a v 7:00;
- U osobních vlaků, které jezdí v současnosti v úseku Bylnice – Trenčianská Teplá dochází k následujícímu opatření: Vlaky s odjezdem v Trenčianské Teplé ve 13:10 a 15:05 končí ve stanici Horné Srnie a nepokračují do Vlárského Průsmyku. Vlak s odjezdem 17:21 bude jezdit nově pouze v neděli, v ostatních dnech je zrušen v celém svém úseku. V opačném směru jsou zrušeny vlaky na našem území s odjezdem v 13:59 a 15:37 z Bylnice, spoj v 18:15 pak v celém svém úseku, tedy až do Trenčianské Teplé. Zachován zůstane osobní vlak v 16:07, který ovšem pojedou pouze v neděli a o svátcích, v ostatní dny je zrušen v celé své trase. Současný víkendový spoj z Bylnice v 13:53 zajistí ČD náhradní soupravou do Vlárského průsmyku s příjezdem v 13:59. V opačném směru bude vypravován zvláštní vlak s označením 33854 v 14:00 z Vlárského Průsmyku do Bylnice.

Úsek Horní Lideč – Púchov

Na trati 280/843 Horní Lideč – Střelná – Púchov dojde k těmto změnám:

- Zrušeny jsou dva osobní vlaky v celé své trase z Púchova do Horní Lidče, a to v 6:56 a 20:15.
- V opačném směru se v celém úseku ruší spoje s odjezdem z Horní Lidče v 7:53 a 21:10. České dráhy pro cestující na našem území zajistí prodloužení vlaku z Valašského Meziříčí (odjezd v 20:22) až do Střelné s příjezdem v 21:03. V opačném směru zavádíme mimořádný spoj ze Střelné v 21:05 do Horní Lidče s příjezdem v 21:09.

Úsek Mosty u Jablunkova – Čadca

Na trati 320/844 Mosty u Jablunkova – Čadca:

- Bez náhrady jsou zrušeny dva osobní vlaky v úseku Čadca – Mosty u Jablunkova. Jedná se o osobní vlak 2900 z Čadce ve 3:36, v opačném směru pak o osobní vlak 2901 z Mostů u Jablunkova ve 3:55.

28. 04. 2011 Do Netolic opět pojedou vlak, zaplatí ho soukromé firmy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/122469-do-netolic-opet-pojede-vlak-zaplati-ho-soukrome-firmy/>)

Na jihočeskou místní trať z Dívčic do Netolic se nejspíš vrátí vlaky. Od května se na lokálku místními důvěrně označovanou jako Netolička vrátí motorák Českých drah, provoz však už nebude platit kraj, nýbrž soukromé firmy. Dráhy donedávna na trati jezdily na objednávku kraje, který ztrátový provoz také dotoval. Provoz však krajský úřad považoval za drahý vzhledem k malé obsazenosti vlaků a nakonec spoje zrušil. Teď tvrdí, že soukromé vlaky vydrží chvíli a že jde jen o marketingový tah.

Kraj zrušil svoji objednávku železniční dopravy do Netolic ke konci února. Poslední rozlučkové spoje byly přeplněné, ale podle krajského úřadu běžně po třináctikilometrové Netoličce jezdily motorové vozy skoro prázdné. "Je mnohem efektivnější a logičtější obsloužit tuto oblast pomocí autobusů," zdůvodnil ukončení železniční dopravy do Netolic jihočeský krajský radní Martin Kuba. Původně se dokonce hovořilo o úplném zrušení trati. Iniciativě Správy železniční dopravní cesty však zabránil nákladní dopravce ČD Cargo, který má na netolické trati obchodní zájmy. Nyní se objevil i plán na obnovení osobní dopravy.

Podle dokumentu, který má Česká televize k dispozici, uzavřely firmy Papírny Větrní a Karlovarské minerální vody smlouvu s Českými drahami. Zaplatí provoz vlaku, který bude jednou denně jezdit z Českých Budějovic do Netolic. Vlak se má jmenovat Netolický čert. Cestující má přilákat na ceny nižší než konkurenční autobus. "Uvidíme, jak to budou vnímat lidé v regionu – zda tam má logiku

provozovat železniční dopravu," komentoval plány žadatelů o provoz Dušan Grmolec, ředitel Papírny Větrní. Místní lidé se na návrat vlaků těší. "Třeba studenti by to určitě využili," podotkl starosta Netolic Oldřich Petrášek. Kraj, pro který byl provoz na Netoličce moc drahý, ale tvrdí, že entuziasmus podnikatelům příliš dlouho nevydrží a vlak Netolický čert vydrží jen chvíli. "Je to pro nás standardní marketingová akce nějaké společnosti," sdělil radní Kuba. Osobní vlak zřejmě začne na Netoličce opět jezdit 23. května, z českobudějovického nádraží odjede ve 14:57. Zkušební provoz je naplánován na dva týdny.

29. 04. 2011 Ministerstvo hledá peníze na stavební spoření. Mohou to odnést vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-hleda-penize-na-stavebni-sporeni-mohou-to-odnest-vlaky-1ix-eko-doprava.aspx?c=A110428_202244_eko-doprava_vel)

Kvůli rozhodnutí Ústavního soudu, který zrušil omezení státní podpory stavebního spoření, může výrazně ubýt regionálních vlakových spojů. Ministerstvo dopravy totiž na státní podpory potřebuje sehnat peníze a podle informací MF DNES je vezme právě z příspěvků, které stát posílá krajům na úhradu ztrát regionálních vlaků. Vláda na svém posledním zasedání v tichosti schválila zastavení vyplácení dotací všem krajům na provoz regionálních vlaků: jen letos měly kraje od státu získat 2,6 miliardy korun, které následně posílají v drtivé většině případů Českým drahám jako dorovnání ztráty z provozu lokálek. Kraje si mají peníze najít samy, nebo razantně omezit počty spojů.

Nový ministr dopravy Radek Šmerda tak musí řešit krátce po nástupu do funkce nepříjemný problém, na jehož konci může být výrazně zhoršené spojení v regionech nebo i konec některých tratí. S návrhem na sebrání peněz přišel ministr financí Miroslav Kalousek, který v rozpočtu hledá 6 miliard korun. Tolik bude muset zaplatit oproti plánu navíc na podpoře stavebního spoření poté, co původní plán na její omezení zrušil ve středu Ústavní soud. Tiskové oddělení ministerstva financí po celodenním vymýšlení zdůvodnění tohoto kroku odkázalo na ministra, ten již na dotaz do uzávěrky vydání nereagoval. Není tak jasné, kde chce vzít dalších 3,5 miliardy korun. "Definitivní řešení chce ministr financí předložit vládě do 14 dnů. Požádal proto vládu, aby zmrazila do této doby čerpání všech nespotebovaných nároků kapitol státního rozpočtu z minulých let a uložila vázat výdaje Ministerstva dopravy pro krajské rozpočty," uvedl mluvčí Ministerstva financí Ondřej Jakob v prohlášení zasláném po uzávěrce pátečního vydání MF DNES. Jakob také podotknul, že z celkového rozpočtu 6 miliard korun připadá na státní rozpočet částka ve výši asi 4,5 miliardy korun. Zbytek tvoří propady příjmů krajů a obcí.

Za stížnost škrty

Proč padla volba na tuto kapitolu? Podle informací MF DNES může jít o mstu ministra financí Miroslava Kalouska sociálnědemokratickým krajským vládám za to, že jejich strana podala k Ústavnímu soudu stížnost na snížení státní podpory stavebního spoření a Kalousek teď musí hledat další úspory. Stát se přitom v době úřednické vlády zavázal v memorandu krajům, že jim bude na lokálky přispívat. I proto teď ministerstvo dopravy neví, co může dál podniknout. "Předpokládáme právní závaznost podepsaného memoranda a rozhodnutí o poskytnutí dotací bude podrobeno právní analýze advokátů," uvedl Šmerdův náměstek Lukáš Hampl. Ministerstvo dopravy přitom posílá krajům v některých případech téměř polovinu toho, co celkově drahám platí. "Pokud ty peníze nedostaneme, nezbyvá nic jiného než spoje omezit a zrušit. Cestující pak pošleme za panem Kalouskem, ať se ho zeptají, proč jejich vlak nejede," říká středočeský náměstek hejtmana pro dopravu Robin Povšík.

V Libereckém kraji budou problémy nejmenší

Podobné problémy budou mít víceméně všechny kraje. Nejde jen o lokálky, ale i o příměstské tratě s velmi silným provozem cestujících. Jediný kraj, který by na konci dotací z ministerstva dopravy prodělal zřejmě nejméně, je Liberecký. "Ve smlouvě s Českými drahami máme zakotveno, že pokud by nám stát tento příspěvek přestal platit, ty peníze nedostanou a musí jezdit stejný objem kilometrů jako dosud," vysvětlil náměstek hejtmana Martin Sepp. Ročně jde o 80 milionů korun, ale stát kraji na zajištění lokálek přispívá na rozdíl od jiných regionů jen čtvrtinou. "Problém by nastal až příští rok na tratích Jizerskohorské železnice, kterou jsme nově soutěžili, tam bychom to museli krýt ze svého," dodal Sepp.

Dráhy mají ve většině krajů desetileté smlouvy, které obě strany uzavřely těsně předtím, než by kraje musely dotace na regionální vlaky soutěžit, což se nelíbí především soukromé konkurenci Českých drah. Podle mluvčího drah Radka Joklíka by na případné zásadní snížení počtu objednaných vlaků musela firma přistoupit. "Pokud kraje nebudou mít prostředky na dofinancování regionální dopravy, budou nuceny nastavit nový rozsah dopravní obslužnosti, který České dráhy budou jako dopravce akceptovat," potvrdil Joklík.

29. 04. 2011 Konec náhradní autobusové dopravy mezi Plzní a Chebem (30. dubna 2011)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/konec-vyluk-plz-chb.html>)

Po téměř pěti letech náročných stavebních úprav končí k 30. Dubnu 2011 výluky na III. tranzitním železničním koridoru mezi Plzní a Chebem. Cestující tak nebudou muset přestupovat na autobusy náhradní dopravy. Západní větev III. TŽK je součástí transevropské železniční sítě a představuje rychlé spojení hlavního města Prahy, západočeské metropole Plzeň a sousední Spolkové republiky Německo. Stavební úpravy mezi Plzní a Chebem byly rozděleny do tří etap: Plzeň – Stříbro, Stříbro – Planá a u Mariánských Lázní a Planá u Mariánských Lázní – Cheb. Všechny tři stavby jsou významnou měrou (až 85 %) spolufinancovány Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti EU. Přínosem je zkapacitnění úseku, zvýšení traťové rychlosti a tím i zkrácení jízdní doby a v neposlední řadě výrazné zvýšení standardu cestování. Investorem staveb je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Základní parametry staveb v úseku Plzeň – Cheb:

Stavba „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“

Délka úseku: 30,060 km

Termín zahájení: 4/2006

Termín dokončení: 4/2009

Hlavní přínosy stavby:

Stěžejní částí byla výstavba druhé koleje mezi stanicemi Kozolupy a Pňovany, rekonstrukce železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních objektů, trakčního vedení a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v celém úseku. Novým mostem v km 371,429 bylo odstraněno úrovněvé křížení s komunikací III. třídy v chatové oblasti u přehrady Hracholusky, což výrazně zvýšilo bezpečnost silniční a železniční dopravy v této lokalitě.

Investiční náklady stavby: 4,4 mld. Kč

Město Plzeň přispělo částkou 140 200 000 Kč.

- z toho příspěvek v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti EU:

Projekt Optimalizace trati Plzeň – Stříbro je spolufinancován z Fondu soudržnosti Evropské unie, a to ve výši 61% z celkových způsobilých nákladů stavby.

Stavba „Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní“

Délka úseku: 32 km

Termín zahájení: 05/2008

Termín dokončení: 05/2011

Hlavní přínosy stavby:

Hlavní náplní stavby jsou především úpravy zemního tělesa a kolejové úpravy vč. směrových posunů, za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti provozu. Vzhledem k tomu, že stavba je situována ve velmi složitém a nepřístupném území, bude rychlost oproti stávajícím traťovým rychlostem, které jsou v rozmezí 60 – 90 km/hod, zvýšena pro klasické soupravy až na cca 120 km/hod a pro soupravy s naklápečí technikou až na cca 140 km/hod.

Investiční náklady stavby: 4,3 mld. Kč

- z toho příspěvek v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti EU:

Stavba je v rámci Operačního programu Doprava financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU je spolufinancována v maximální míře 73,08 % ze způsobilých nákladů stavby.

Stavba „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb“

Délka úseku: 39,838 km

Termín zahájení: 11/2007

Termín dokončení: 12/2010

Hlavní přínosy stavby:

Hlavní náplní stavby byly především úpravy zemního tělesa a kolejové úpravy vč. směrových posunů, za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti provozu. Oproti původním traťovým rychlostem v rozmezí 70 – 100 km/hod vzroste v daném úseku traťová rychlost pro klasické soupravy až na 120 km/hod a pro soupravy s naklápečí technikou až na 150 km/hod.

Investiční náklady stavby: 4,4 mld. Kč

- z toho příspěvek v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti EU:

Stavba je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU v míře spolufinancování 73,08 % za způsobilých nákladů stavby. Příspěvek EU na tuto stavbu činí v maximální míře 2 858 355 874 Kč.

Celkově dojde mezi Plzní a Chebem ke zkrácení jízdní doby u rychlíkových souprav až o 16 minut. Výrazně se tak zvyšuje konkurenceschopnost osobní železniční dopravy. Železniční stanice Cheb byla pro potřeby transevropské železniční sítě TEN-T optimalizována v letech 2004 – 2006. V současné době je zpracovávána studie na provedení úprav zbývajícího úseku trati z Chebu na státní hranice s Německem. Řada otazníků ale zůstává zejména vzhledem k nejasné koncepci rekonstrukce trati na německé straně.

Pozn.: Slavnostní ukončení stavby „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb“ se uskuteční v pátek 20. května od 11:00 v železniční stanici Mariánské Lázně.

29. 04. 2011 Končí nepřetržitá výluky na trati Plzeň – Cheb, cestující už nemusí přestupovat do autobusů (680, Praha hl. n. – Mariánské Lázně, 14. 5. 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10325/>)

V sobotu 30. dubna večer skončí nepřetržitá výluky na trati Plzeň – Cheb. Stavbaři ukončili práce na posledním úseku 3. železničního koridoru mezi stanicemi Stříbro – Planá u Mariánských Lázní. Přestane platit výlukový jízdní řád a cestující už nebudou muset přestupovat do spojů náhradní autobusové dopravy. Od 1. května 2011 začne platit jízdní řád zveřejněný v jeho knižním vydání v celostátní i regionální verzi. Zprovoznění celé trati z Plzně do Chebu přinese zkrácení cestovního času a především pohodlí klidné jízdy v porovnání se starým stavem traťového svrhu.

České dráhy plánují v nadcházejícím období posílení rychlíkových souprav o jeden vůz 2. třídy. Dochází také ke změnám poskytovaných služeb, především při přepravě jízdních kol. V uplynulých letech byla možná přeprava kol v rychlících pouze s povinnou rezervací, v současnosti je tato rezervace sice možná, ale již není povinná. To jistě přivítá řada cykloturistů. Na zmíněné trati se budou také postupně nasazovat tzv. humanizované vozy. Nová trať umožňuje i provoz naklápečích skříní železničních vozidel typu Pendolino.

Při příležitosti ukončení prací na koridoru a také v rámci zahájení lázeňské sezóny 2011 v Mariánských Lázních vypraví České dráhy v sobotu 14. května vlak Pendolino z Prahy hlavního nádraží přes Plzeň do Mariánských Lázní. Pendolino vyjede z Prahy hl.n. v 7:28, do Plzně hl.n. přijede v 9:07 a odjede v 9:10. Do Mariánských Lázní přijede v 10:13 hod. Pro zájemce přímo v Mariánských Lázních je připravena jízda do Chebu a zpět. Ve vlaku platí standardní tarify ČD, k jízdence z Prahy do Mariánských Lázní a zpět je nutná povinná místenka, jejíž cena je 0 Kč.

29. 04. 2011 Nejstarší lokomotivy odjedou z čela vlaků (řada 749, 750)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/122574-nejstarsi-lokomotivy-odjedou-z-cela-vlakou/>)

Nejstarší československé skříňové dieselové lokomotivy v příštím roce už nebudou pravidelně k vidění v čele osobních vlaků. České dráhy nepočítají s tím, že by nadále nasazovaly stroje známé pod přezdívkami "bardotka" a také starší verze jejich nástupců "brejlovců". Oba typy vyráběla v 60. a 70. letech minulého století ČKD, u státních drah sloužily pod řadovým označením T478.1, 2 a 3 (podle pozdějšího značení 751, 752 a 753), ty, které dnes slouží v osobní dopravě, byly později přeznačeny na řady 749 a 750 po úpravách pro elektrické vytápění vlaků.



Několik "bardotek" a "brejlovců" zůstane ve stavu Českých drah jako zálohy, vyjedou tedy v případě poruch novějších strojů nebo s mimořádnými posilovými spoji. "Jízdní řád 2012 je teprve v přípravě a může dojít ještě k různým změnám, ale skutečně už neplánujeme turnusový traťový provoz řad 749

a 750," potvrdil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Starých lokomotiv se dráhy začnou zbavovat. "Budou odstaveny do zálohy a pokud na nich dojde k závadě, která povede k neprovozuschopnosti, budou určeny k rozložení," přiblížil mluvčí Joklík. Některé stroje mohou skončit u soukromých společností, které provozují historické motorové vozy i lokomotivy. ČD s některými jednají, za vozidla budou chtít nejméně několik set tisíc korun. Také ČD si ponechají několik "bardotek" a "brejlovců" k muzejním účelům.



Pro "bardotky" znamená plán drah na jejich odstavení do zálohy definitivní konec v osobní dopravě. Proto se k tratím, kde stále jezdí – například z Prahy do Čerčan nebo z Prahy do Tanvaldu – stahuje stále více železničních nadšenců z celé Evropy, kteří na proslulé "bublavé" lokomotivy nedají dopustit. Na "brejlovce" přes konec původní řady 750 ještě čeká několik let provozu. Ve službách ČD zůstane jejich novější verze – řada 754 z přelomu 70. a 80. let – a také zásadně zrekonstruované starší lokomotivy označené jako řada 750.7. Také tyto stroje ale záhy vymizí. Na neelektrizovaných tratích totiž místo klasických souprav s lokomotivou jezdí stále více motorových jednotek, lokomotivy se uplatní spíše ojediněle – například ve vozbě těžkých rychlíků, jaké jezdí například do Luhačovic nebo do Železné Rudy.
