

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2015

OBSAH

01. 07. 2015	STÁVKY NA NĚMECKÉ ŽELEZNICI JSOU ZAŽEHNANÉ	3
01. 07. 2015	SKONČILA OBNOVA TRATI SVOBODY NA ČESKÉ STRANĚ. TEĎ SE ČEKÁ NA NĚMCE (AŠ – SELB).....	3
01. 07. 2015	ZÁVAŽNÝCH NEHOD NA ŽELEZNICI LETOS VÝRAZNĚ UBYLO	4
02. 07. 2015	PRVNÍ KROK K ROZVOJI AUTOMOBILKY V KVASINÁCH, NÁDRAŽÍ ZVLÁDNE DELŠÍ VLAKY (RYCHNOV NAD KNĚŽNOU).....	4
02. 07. 2015	POŽÁR VLAKU ZABLOKOVAL ŽELEZNIČNÍ KORIDOR, ŠKODA PŘESÁHLA 10 MILIONŮ (STŘEŇ)	5
03. 07. 2015	FIRMA CZ LOKO DODÁ OSTRAVSKÝM OCELÁRNÁM LOKOMOTIVY ZA STOVKY MILIONŮ	6
03. 07. 2015	STÁT NESTIHL VČAS DRÁŽNÍ NOVELU, HROZÍ VYŠETŘOVÁNÍ Z BRUSELU.....	6
03. 07. 2015	POD VLAKEM V PÁKISTÁNU SE PROBOŘIL MOST. ZEMŘELO 12 VOJÁKŮ.....	6
03. 07. 2015	JEŘÁB BOURÁ ŽELEZNIČNÍ MOST NA TRATI PLZEŇ – PRAHA (PLZEŇ)	6
03. 07. 2015	ČESKÉ DRÁHY OD LÉTA ROZŠÍŘUJÍ NABÍDKU VÝHODNÝCH JÍZDENEK	7
08. 07. 2015	PŘENOS Z KAMERY U NÁDRAŽÍ? PODLE SPRÁVCŮ ŽELEZNICE BEZPEČNOSTNÍ HROZBA (CHOCEŇ)	7
08. 07. 2015	NESMRTELNÉ KOŽENKY. ČD PRONAJALY DESÍTKY VAGONŮ DO POLSKA	8
08. 07. 2015	STÁTNÍ ČD CARGO ZTRÁCÍ, NEJVÍCE MU BEROU POLÁCI. ODBORY CHTĚJÍ DOTACE	9
14. 07. 2015	Z LIBERCE DO HOR JEZDÍ ZASE VLAKY. NA NOVÉ TRATI UŽ SE NEBUDOU ROZBÍJET (LIBEREC – TANVALD).....	10
14. 07. 2015	MINISTERSTVO DOPRAVY VYBRALO VARIANTU ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ RUZYNĚ S CENTREM PRAHY A KLADNEM	10
15. 07. 2015	STÁT POMŮŽE ŽELEZNIČNÍM DOPRAVCŮM, KOLEJE BY MOHLY BÝT LEVNĚJŠÍ.....	11
15. 07. 2015	VLAK NA MAŠARYKOVĚ NÁDRAŽÍ V PRAZE NESTIHL ZASTAVIT. VJEL AŽ NA NÁSTUPIŠTĚ (471.040).....	12
15. 07. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: TRAŤ 308 (LÚKY POD MAKYTOU) – ST. HRANICE CZ/SK – HORNÍ LIDEČ – HRANICE NA MORAVĚ, ÚSEK VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ (MIMO) – JABLŮNKA (MIMO) A VSETÍN (MIMO) – HORNÍ LIDEČ	12
16. 07. 2015	V HOLUBOVĚ POD KLETÍ JEZDÍ VLAKY PO NOVÉM MOSTĚ PŘES KŘEMŽSKÝ POTOK	13
16. 07. 2015	REGIOJET PŘEPRAVIL V ČR V PRVNÍM POLOLETÍ O TŘETINU VÍCE LIDÍ	13
18. 07. 2015	ITALSKÉ DRÁHY PRŮ BRZY ZAHÁJÍ PRODEJ DIVIZE, KTERÁ PROVOZUJE I HLAVNÍ NÁDR. (GRANDI STAZIONI RETAIL)	13
19. 07. 2015	ČESKÝM DRAHÁM UTÍKAJÍ STAMILIONY ZA REŽIJKY PRO „CIZÍ“ STÁTNÍ FIRMY	14
21. 07. 2015	AUTOVLAKY ČESKÝCH DRAH MAJÍ NAŠLÁPNUTO NA REKORD. PŘEPRAVÍ PŘES 15 TISÍC ŘIDIČŮ?.....	15
21. 07. 2015	VLAKY EUROSTAR NAVZDORY STÁVCE SVEZLY REKORDNÍ POČET CESTUJÍCÍCH.....	15
22. 07. 2015	DVA MRTVÍ PO STŘETU PENDOLINA A KAMIONU. ŘIDIČ HO NECHAL MEZI ZÁVORAMI (STUDÉNKA, SC 512).....	16
23. 07. 2015	OPRAVIT, ČI SEŠROTOVAT? DRÁHY ŘEŠÍ, CO S PENDOLINEM Z HAVÁRIE (681.003).....	17

23. 07. 2015	160 PŘES PŘEJEZD JE SICE MÉNĚ BEZPEČNÉ, ALE LEVNĚJŠÍ	17
26. 07. 2015	NEHODU NA MAŠARYKOVĚ NÁDRAŽÍ ZŘEJMĚ ZAVINIL STROJVŮDCE, MÍNÍ INSPEKCE (15. ČERVENCE 2015).....	19
29. 07. 2015	NA PRODEJ JE OPĚT TROJICE NEVYUŽÍVANÝCH ŽELEZNIC.....	19
29. 07. 2015	V PENDOLINU NAŠLI DRUHOU ČERNOU SKŘÍŇKU, ČEKÁ SE NA UPŘESNĚNÍ ŠKODY (680.003).....	20
30. 07. 2015	HAVAROVANÉ PENDOLINO JE OPRAVITELNÉ, VYMĚNÍ SE PRVNÍ VŮZ KROMĚ PODVOZKU (680.003).....	21
30. 07. 2015	FANTOVA KAVÁRNA NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ OPĚT NABÍZÍ KÁVU A OBČERSTVENÍ (PRAHA HL. N.).....	21
30. 07. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI ROKYCANY – NEZVĚSTICE.....	22
31. 07. 2015	TANVALD MÁ NOVÉ NÁDRAŽÍ. RYCHLÍKY Z PRAHY VŠAK NÁSTUPIŠTĚ POŠKOZUJÍ.....	22
31. 07. 2015	MINISTR ŤOK CHCE ZLEPŠIT BEZPEČNOST PŘEJEZDŮ, PLÁNUJE I ZVÝŠENÍ POKUT.....	22

01. 07. 2015 Stávky na německé železnici jsou zažehnané

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/316294-stavky-na-nemecke-zeleznici-jsou-zazehnane/>)

Na německé železnici už nehrozí další stávky. Odborový svaz strojvůdců se totiž dohodl s vedením Deutsche Bahn na nové kolektivní smlouvě. Oznamili to společně durynský premiér Bodo Ramelow a braniborský expremiér Matthias Platzeck, kteří vedli zprostředkované jednání mezi odbory a dopravcem. Zástupci odborů GDL a vedení Deutsche Bahn podepsali podle Matthiase Platzecka dohodu o smíru a kolektivní smlouvu v úterý večer. Vedení DB se v dokumentu zavázalo snížit týdenní pracovní dobu strojvůdců o hodinu na 38 hodin. Zároveň slíbilo přijmout 300 nových strojvůdců, aby omezilo velké množství přesčasů současných zaměstnanců. Strojvůdcům se také v nadcházejících dvanácti měsících postupně zvýší plat o celkem 5,1 procenta. Nyní se průměrný roční plat strojvůdců pohybuje v závislosti na odpracovaných letech mezi 36 000 a 46 000 eury (990 000 a 1,25 milionu korun). Svaz GDL také prosadil, že může uzavírat kolektivní smlouvy i za další profesní skupiny, zejména průvodčí a personál jídelních vozů. Za tyto pracovníky dosud vyjednávaly konkurenční odbory EVG. Vedení DB naopak obhájilo svůj požadavek, aby zaměstnanci na stejných pozicích dostávali stejné mzdy a měli stejnou pracovní dobu bez ohledu na to, v jakých odborech se sdružují.

Spor mezi svazem GDL a vedením dopravce trval téměř rok. Odbory během této doby uspořádaly celkem devět stávek, nejdelší z nich se uskutečnila na počátku května a trvala šest dní. Protestní akce pokaždé ochromily železniční dopravu v zemi a omezily i spojení Prahy s Berlínem. Stávky navíc postihly německou ekonomiku, protože železnici denně využívá 5,5 milionu cestujících. Po kolejích se přepraví také pětina veškerého denního nákladu, tedy 620 000 tun. Průmyslové svazy odhadly, že každý den stávky způsobil německému hospodářství ztrátu 100 milionů eur (2,7 miliardy korun).

01. 07. 2015 Skončila obnova trati svobody na české straně. Teď se čeká na Němce (Aš – Selb)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/skoncila-oprava-trati-vlaku-svobody-na-ceske-strane-fy0-/vary-zpravy.aspx?c=A150701_2174181_vary-zpravy_ba)

Dlouho připravovaná rekonstrukce trati z Aše do Selbu, která je známá také jako trať Vlaku svobody, na české straně skončila. Vlaky však na ni prozatím nevyjedou. Přestože čeští železničáři hlásí hotovo, čeká se na to, až podobné hlášení přijde i z německé strany. „V průběhu několika měsíců byly na trati vyměněny koleje, konstrukční vrstvy a pražce, pracovalo se na opravách mostků. Z bezprostřední blízkosti kolejí zmizela náletová zeleň, opravy se dočkalo také nástupiště na hlavním nádraží v Aši,“ upřesnil ašský místostarosta Pavel Klepáček. Práce pokračují rychle i na německém úseku, kde je ale objem stavebních úprav podstatně větší. „Stavbou navíc je zde například most přes obchvat u obce Erkersreuth, kterým byla trať před lety přerušena,“ řekl Klepáček. Podle Marka Illiaše z tiskového oddělení společnosti Správa železniční dopravní cesty dosáhly celkové náklady na rekonstrukce české části trati téměř 77 milionů korun. Pokud vše půjde podle plánu, první vlaky by z Aše do Selbu měly vyjet s novým jízdním řádem, tedy v polovině prosince.

Jaké vozy budou po trati jezdit, ještě není jisté

Podle předpokladů zde bude jezdit osm párů přímých vlaků denně ve dvouhodinovém intervalu. K tomuto počtu je nutné připočítat ještě ranní a odpolední spoje ze zastávky Aš město do Chebu. Přípoje z ašského hlavního nádraží na zastávku Aš město budou zajišťovány motorovým vozem Českých drah. V současné době probíhají jednání o budoucí spolupráci mezi společnostmi České dráhy a Vogtlandbahn GmbH, která bude na základě veřejné soutěže zajišťovat dopravu od hranic do Hofu. Zatím však není jasné, jaké vozy na obnovenou mezinárodní trať vyjedou. „Vzhledem k tomu, že státní hranice leží zhruba v polovině trati mezi Chebem a Hofem, předpokládali jsme, že provoz bude zajišťován jedním vozidlem německého dopravce a jedním naším vozidlem PESA. Výkony by se tedy naturálně vyrovnávaly. Vozidlo PESA však zatím ještě nebylo na německém území schváleno, takže tato otázka je stále otevřená. Nicméně jsme se dohodli, že si budeme jedno vozidlo od německého dopravce půjčovat,“ uvedl ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlových Varech Vladimír Omelka.

Železniční přeprava na této cestě byla zahájena v roce 1865. Po druhé světové válce sloužila sedmikilometrová trať Aš – Selb pouze pro nákladní dopravu. Výjimkou byl takzvaný Vlak svobody, který měl skončit v Aši. V září 1951 však skupina železničářů využila toho, že koleje vedou až do tehdejšího západního Německa, a vlakem se 110 cestujícími prorázila železnou oponu. V zahraničí

tehdy zůstalo 34 lidí, zbytek se vrátil zpět do vlasti. Poslední nákladní vlak na tuto trať vyjel před dvaceti lety v roce 1995. Lidé na české straně se však plánu na opětovné zprovoznění trati nevzdali. Její obnovení vítají i obyvatelé města Selb, kteří svůj souhlas vyjádřili před lety v referendu.

Příběh Vlaku svobody

Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlaku svobody. Tak je pojmenovaný vlak z Prahy do Aše, který 11. září 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstal v americké zóně v Bavorsku. Sto deset českých cestujících se náhle ocitlo za železnou oponou, drtivá většina z nich neplánovaně. Čtyřiatřicet lidí se nakonec rozhodlo zůstat za hranicemi, zbytek se o dva dny později vrátil do své komunistické vlasti za ostatným drátem. Příběh Vlaku svobody, jak vlak číslo 3717 nazvali západní novináři, vzbudil pozornost celého svobodného světa. Železná opona byla proražena a studená válka měla rázem další hrdiny. Zatímco jedni se dostali na fotografie zahraničních časopisů, jejich příbuzní v Československu skončili potichu před soudem a později ve vězení.

01. 07. 2015 Závažných nehod na železnici letos výrazně ubylo

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zavaznych-nehod-na-zeleznici-letos-vyrazne-ubylo/1233609>)

Množství nehod a úmrtí chodců na železnici se v letošní první polovině roku výrazně snížilo. O život při střetu s vlakem přišlo 90 lidí, v meziročním srovnání jde o snížení počtu úmrtí o 33 osob. Ještě větší pokles nastal u smrtelných nehod na železničních přejezdech, kde zemřelo osm osob proti loňským 20 úmrtím v prvním pololetí. Vyplývá to z dat poskytnutých ČTK Drážní inspekcí. Celkový počet nehod, při kterých se chodci střetli s vlakem, se snížil o čtvrtinu na 120. Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala představuje letošní pokles nehod návrat k normálu poté, co loňský rok byl mimořádně tragický. Jen při střetu chodců s vlakem zemřelo loni 238 osob, což představovalo meziroční 26procentní zvýšení. Celkem loni na železnici zahynulo 296 lidí včetně smrtelných úrazů na železničních přejezdech, což představovalo nejhorší bilanci od roku 2003.

Největší počet střetů vlaku s osobou eviduje Drážní inspekce tradičně ve Středočeském kraji, kde jich letos bylo 23 a 17 osob po střetu s vlakem zahynulo. V porovnání s rokem 2014 však jde o pokles počtu střetů i usmrcených o 21, respektive 23 procent, uvedl Drápal. Zvýšení počtu nehod inspekce evidovala pouze v Plzeňském, Ústeckém a Karlovarském kraji. Zejména Karlovarský kraj ale dlouhodobě patří k nejbezpečnějším, letošní dvojnásobný růst počtu úmrtí za pololetí představuje zvýšení počtu smrtelných nehod z loňské jedné na letošní dvě. Z celkových statistik střetů osoby s vlakem připadá podle dlouhodobých zkušeností Drážní inspekce zhruba třetina na sebevraždy a zbytek na neúmyslné nehody. Většina střetů osob s vlakem se podle inspekce odehrává v místech, kde koleje křížují pěšinky a kde jsou lidé zvyklí si cestu zkracovat. Jde tedy o místa, ve kterých by se chodci vůbec pohybovat neměli.

02. 07. 2015 První krok k rozvoji automobilky v Kvasinách, nádraží zvládne delší vlaky (Rychnov nad Kněžnou)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/rychnov-ma-opravene-nadrazi-d1c/hradec-zpravy.aspx?c=A150702_2174442_hradec-zpravy_the)

První investice související s plánovaným rozšířením automobilky v Kvasinách na Rychnovsku je hotová. Celkovou obnovou prošlo nádraží v Rychnově nad Kněžnou. Zvýší se tak kapacita trati mezi Týništěm a Solnicí. Až na výpravní budovu mají Rychnovští úplně nové nádraží. Jeřáb nebo bagry ještě dokončují některé práce, ale nová bezbariérová nástupiště, prodloužené koleje i zabezpečovací zařízení jsou hotové. Opravené nádraží bude vyhovovat nárokům rozšířené průmyslové zóny v Kvasinách. „V současné době se zde využívá kapacita pěti párů vlaků, po dokončení stavby zde bude moct projet až čtrnáct párů,“ uvedl oblastní ředitel Správy železniční dopravní cesty Vladimír Filip. Kvůli nákladním vlakům z automobilky byly prodlouženy první a třetí kolej na rychnovském nádraží. Místo původních 200 mají nyní 320 metrů, což je dáno maximální délkou souprav vyjíždějících z automobilky. Pokud by byla potřeba, nová trať by zvládla i více osobních vlaků.

Rychnov získá nové vlaky

„Od poloviny června zde budou jezdit v pravidelném režimu nové soupravy Stadler s klimatizovanými jednotkami,“ řekl radní pro dopravu Karel Janeček. V současnosti se podobně přestavuje také železniční stanice v Častolovicích. Mezi ní a rychnovskou se budují zabezpečovací zařízení, připojí se k nim i stanice v Kostelci nad Orlicí. Rychnovské nádraží však v budoucnu přijde o personál

dopravní kanceláře, protože vše bude automatické a provoz se bude obsluhovat z pracoviště v Častolovicích. Náklady na stavbu jsou vyčísleny na 460 milionů korun, hotovo má být letos na podzim.

Opravy obou nádraží jsou součástí projektu Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. V jeho první etapě se od poloviny loňského roku za téměř 200 milionů korun rozsáhle opravují nástupiště v Týništi. Náročné to je i pro cestující. „Vracím se vlakem z práce v Týništi, ale nástupiště v době oprav jsou dost vzdálená od budovy,“ poznamenal jeden z cestujících, ale jméno uvést nechtěl. Přestavba týnišfského uzlu, kam jezdí vlaky ze čtyř směrů, pomůže hlavně starším lidem nebo maminkám s kočárky. Trať vznikla před 140 lety a protože zůstala původní sypaná nástupiště, cestující měli vysoko při nastupování do vlaku. V Týništi nově vzniká podchod k novým nástupišťům, jež budou 55 centimetrů nad temenem kolejnice. Opravy se týkají i dvou výpravních budov či informačního systému a hotovo mají být koncem září.

Připravují se i další investice

Správa železniční dopravní cesty uvažuje ještě o třetí etapě, ve které by se v Týništi rekonstruovalo kolejiště pro nákladní dopravu. Úpravy by měly pomoci hlavně provozu dlouhých nákladních vlaků, v návrhu je také nová výhybna v Rašovicích. Tato etapa se však teprve bude ucházet o územní rozhodnutí. Modernizace trati by měla vyjít až na tři čtvrtě miliardy korun. Vloni v dubnu to potvrdil premiér Bohuslav Sobotka, který místní lokálkou dorazil až na maličké nádraží v Solnici. „To, že jsme přijeli vlakem, souvisí s plánovanou investicí. Mělo by dojít k modernizaci a především ke zlepšení situace na jednotlivých nádražích,“ řekl tehdy Sobotka. Od té doby se peníze pro Rychnovsko ještě znásobily. Stát a kraj se dohodly s automobilkou na podpoře průmyslové zóny, takže na rozvoj regionu půjde kolem dvou miliard korun. Plánuje se například obchvat Rychnova nad Kněžnou, Solnice, Domašina a Častolovic, oprava vozovky I/14 mezi Spy a Krčínem v Novém Městě nad Metují, chodníky v Kvasinách a Bílém Újezdu nebo cyklostezka do průmyslové zóny. Solnice chce opravit svůj kulturní dům, ten svůj zvětší i Kvasiny a rovněž upraví školu a školku. Získat 300 milionů by měla také nemocnice v Rychnově.

Rozšíření automobilky

Automobilka zásadní modernizaci a rozšíření ohlásila vloni. Do rozvoje závodu půjde výhledově až kolem 13 miliard korun. V příštích dvou až tří letech investuje nejméně 7,2 miliardy korun, přijme 1 300 nových pracovníků a dalších 400 míst by mohli nabídnout regionální dodavatelé.

02. 07. 2015 Požár vlaku zablokoval železniční koridor, škoda přesáhla 10 milionů (Střeň)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/zeleznicni-koridor-zablokoval-pozar-vlaku-skoda-presahla-10-milionu-11k/olomouc-zpravy.aspx?c=A150702_111304_olomouc-zpravy_stk)

Na tři hodiny zablokovaný klíčový železniční koridor, výjezd pěti jednotek hasičů a desítky zpožděných spojů. To vše způsobil ve středu na Olomoucku požár pracovního vlaku, který na trati poškodil také trakční vedení. Pracovní vlak začal hořet na trati poblíž zastávky Střeň v úseku mezi Olomoucí a Zábřehem po středeční patnácté hodině. „Operační středisko vyslalo na místo po obdržení informace o požáru celkem pět jednotek hasičů – ze stanic v Litovli a Uničově, dobrovolné jednotky ze Tří Dvorů a Střene a také drážní hasiče z Přerova,“ uvedl mluvčí krajského hasičského sboru Zdeněk Hošák. „Ještě před jejich příjezdem se podařilo zajistit odpojení trakčního vedení nad hořícím speciálem pro opravy a servis vedení. Po příjezdu na místo hasiči zjistili, že požár zasáhl většinu motorové části,“ dodal mluvčí. Plameny dostali hasiči pod kontrolu zhruba po dvaceti minutách a poté rozžhavenou drezínu ochlazovali.



Navzdory jejich rychlému zásahu byly následky požáru rozsáhlé. Celková výše škod na vlaku a trakčním vedení je odhadována na 10,8 milionu korun, kromě toho byl navíc koridor téměř na tři hodiny zcela uzavřen. „Jednokolejný provoz koridoru mezi Červenkou a Štěpánovem byl obnoven sedm minut před osmnáctou hodinou,“ nastínil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. „Dotklo se to desítek spojů a to regionálních i dálkových. Místo vlaků bylo nutné nasadit náhradní autobusovou dopravu, která fungovala kyvadlovým způsobem mezi Olomoucí a Červenkou, některé dálkové spoje pak zastavovaly mimořádně ve více stanicích,“ shrnula mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. V plném rozsahu se provoz na trati podařilo obnovit až půl hodiny po středeční půlnoci. Příčinou požáru byla technická závada na hydraulice pracovního vlaku.

03. 07. 2015 Firma CZ Loko dodá ostravským ocelárnám lokomotivy za stovky milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cz-loko-doda-ostravskym-ocelarnam-lokomotivy-za-stovky-milionu-p8s-eko-doprava.aspx?c=A150702_191448_eko-doprava_ozr)

Výrobce a opravce lokomotiv CZ Loko z České Třebové získal zakázku na provoz vlečky v ostravském ArcelorMittal. V rámci kontraktu v řádu stovek milionů korun dodá ocelárnám nové stroje Effishunter. Podle většinového vlastníka a šéfa firmy Josefa Bárty svědčí zakázka o novém trendu. Součástí kontraktu není jenom samotná dodávka lokomotiv, ale i kompletní servis. „Neobjednávají si už lokomotivy, ale službu. My jim garantujeme, že budou mít čím náklad vozit a je jim v podstatě jedno, čím,“ řekl Bárta. Společnost CZ Loko, která byla v minulosti prakticky zcela závislá na dodávkách Českým drahám, je dnes plně zaměřená na export. Vedle modernizace starších lokomotiv projektuje i vlastní stroje. Zaměřuje se při tom hlavně na menší lokomotivy pro obsluhu vleček nebo posunování. V posledních letech se roční obrát drží kolem hranice dvou miliard korun.

03. 07. 2015 Stát nestihl včas drážní novelu, hrozí vyšetřování z Bruselu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-nestihl-vcas-drazni-novelu-hrozi-vysetrovani-z-bruselu-1206070>)

Česko si svou liknavostí přidělalo další vroubek u Bruselu. Ve druhé polovině června uplynula lhůta pro překlopení některých železničních pravidel do českého práva. Ministerstvo dopravy si ale s novelou drážního zákona dává na čas, nejdříve by mohla platit od ledna. Jako prioritu ji přitom uváděla celá řada předchozích ministrů. Republice teď hrozí vyšetřování ze strany Evropské komise, popřípadě soud a pokuta. Té se ale ministerstvo neobává. „Takový vývoj by dle našich zkušeností nastal až v případě podstatně delšího prodlení,“ konstatoval mluvčí Tomáš Neřold.

Novela má například omezit pravomoci Drážní inspekce, která se podle komise dostává v některých svých činnostech do střetu zájmů. Především ale lépe vymezí vztahy mezi Správou železniční dopravní cesty a jednotlivými dopravci. Jde hlavně o to, aby správa železnic z pozice přirozeného monopolu nediskriminovala některé dopravce v přístupu na koleje. Zpřesnit se mají i pravidla pro výluky. Zároveň s novelou zákona o drahách se utváří i zákon o vzniku Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě, přezdívaného také drážní superúřad. Tam by se podle představ ministerstva měli uplatnit nepotřební lidé z inspekce a nynějšího Drážního úřadu. Nový regulátor získá výrazné pravomoci, bude například řešit spory mezi dopravci o kapacitu.

03. 07. 2015 Pod vlakem v Pákistánu se probořil most. Zemřelo 12 vojáků

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/pod-vlakem-v-pakistanu-se-proboril-most-zemrelo-12-vojaku-pku-zahranicni.aspx?c=A150703_080734_zahranicni_fer)

Při nehodě vlaku v Pákistánu v provincii Paňdžáb zemřelo 12 vojáků. Vlak vykolejil ve chvíli, když přejížděl po mostě přes řeku. Podle pákistánské armády do vody spadly čtyři vagóny. Příčina nehody se vyšetřuje, úřady nevyloučily sabotáž. Není jasné, co nehodu způsobilo. Zástupci armády tvrdí, že se pod vlakem probořila část mostu.



Podle místních médií byl most postaven už v dobách britské koloniální vlády, a tudíž se na něm mohl podepsat zub času. Pákistánské ministerstvo železniční dopravy naznačuje, že za nehodu mohla být sabotáž. „Zdá se, že nehodu způsobil nějaký člověk. Vlak nevykolejí jen tak,“ prohlásil ministr Khawaja Saad Rafique podle BBC. Ve vlaku bylo celkem 300 pasažérů. Cestovali v něm vojáci i se svými rodinami. Dosavadní počet mrtvých může ještě vzrůst, protože se nejméně šest lidí pohřešuje.

03. 07. 2015 Jeřáb bourá železniční most na trati Plzeň – Praha (Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/most-zeleznicni-bourani-stavba-uslava-tesinska-demolice-pe3-plzen-zpravy.aspx?c=A150701_153602_plzen-zpravy_pp)

Z plzeňské čtvrti Doubravka mizí jedna ze zdejších dominant. Těžké stroje začaly tento týden bourat polovinu železničního mostu přes řeku Úslavu vedle Těšinské ulice. Místo něj se bude stavět nový, který už nebude potřebovat prostřední podpěrný pilíř. Kamenné oblouky



pod první z dvojice kolejí železničního mostu skládali stavební dělníci na přelomu 50. a 60. let devatenáctého století. Těsně k nim pak v první čtvrtině 20. století přistavěli druhý, stejný most, když hlavní trati na Prahu už jednokolejka nestačila. Ve středu začala těžká technika bourat tu polovinu mostu, po níž se dosud jezdilo na Prahu. První část konstrukce zmizela hned, druhou snesl jeřáb na zem ve čtvrtek odpoledne. Brzy z ní budou jen kusy kovového šrotu. Vlaky, které jezdí z Plzně na Prahu i opačným směrem, tak nyní mohou využívat už jen druhou polovinu mostu a tedy jen jednu kolej.



Do 15. listopadu letošního roku má sundanou konstrukci nahradit nový most umožňující jízdu vyšší rychlostí. V příštím roce čeká stejná procedura i druhou polovinu mostu. Most, který stavbaři nově vybudují, bude vzdáleně připomínat původní stavbu. Nad řekou opět bude kovová konstrukce, která už nebude potřebovat podpěrný pilíř uprostřed. Na ní bude železobetonová konstrukce. Opěrné zdi z kamenů ale nahradí beton. Stavbaři nyní pracují také na dalších dvou železničních mostech v Doubravce a to v Mohylové a v Potoční ulici. Současná rekonstrukce všech tří mostů ale v posledních dnech ztěžuje život místním lidem, přináší totiž řadu dopravních omezení. Významný podíl na komplikacích mají i vtipálci, kteří přesouvají dopravní značení. Dopravu na hlavních silnicích v Doubravce komplikuje i bourání a stavba nových silničních mostů na Rokycanské třídě. To je hlavní tah z Plzně k dálnici D5.

03. 07. 2015 České dráhy od léta rozšiřují nabídku výhodných jízdének

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-24439/>)

České dráhy se rozhodly ještě více zatraktivnit cestování vlakem. Proto od léta snížily některé ceny a zavádějí novou výhodnou jízdenku pod obchodním označením SuperAkční jízdenka. Cestující tak od léta ušetří při svých cestách mezi Brnem a Českými Budějovicemi, Prahou a Ústím nad Labem, z Prahy na Valašsko nebo mezi Prahou a Ostravou.

Od 1. července došlo ke snížení cen vybraných Včasných jízdének Česko, a to především v tzv. 2. a 3. cenové úrovni, tedy v době blíže k odjezdu vlaku. Snížení cen se pohybuje v řádu desetikorun. Například cestující bez In Karty zaplatí nově za cestu z Brna do Českých Budějovic ve 2. i 3. cenové úrovni 209 Kč, zatímco dosud byla cena 229, resp. 239 Kč. Z Prahy do Ústí nad Labem nebo Teplic v Čechách zaplatí cestující nově 109, resp. 119 Kč, zatímco dosud to bylo o 10 až 20 korun více. K úpravě nabídky došlo také u relací z Prahy na Valašsko, do Vsetína, Valašského Meziříčí nebo do Rožnova pod Radhoštěm. Nová cena pro pozdější nákup jízdének například z Prahy do Valašského Meziříčí bude 319, resp. 329 Kč, zatímco dosud to bylo 399, resp. 359 Kč. U nejvýhodnější první cenové úrovně ke snížení cen nedochází.

Od úterý 7. července se nabídka Akčních jízdének kromě rozšíření v několika nových relacích (např. Praha – Uherské Hradiště) navíc doplní o novou nabídku s obchodním názvem SuperAkční jízdenka. Ta je určena pouze pro vybrané vlaky především v období přepravního sedla. Cílem Českých drah je aktivní cenovou politikou motivovat cestující využívat ve větší míře také sedlové vlaky a uvolnit tak kapacitu silně vytížených spojů ve špičce. Jízdenka se bude prodávat pouze na určitý spoj, ve kterém ji bude možné použít. Pokud ji zákazník použije v jiném vlaku na dané relaci, než pro který je určena, doplatí do ceny akčního jízdéného. Tento doplatek lze zakoupit u pokladní přepážky nebo ve vlaku. Počet jízdének na každý vlak, pro který budou vydávány, je omezený. Nákup SuperAkční jízdénky bude možný pouze na eShopu Českých drah. Cestující za SuperAkční jízdenku z Prahy do Ostravy zaplatí již od 190 Kč a do Olomouce od 180 Kč plus případnou cenu místenky. Držitelé In Karet nebo některých dalších slev získají jízdenku ještě s další slevou.

České dráhy na začátku léta již zlevnily i některé mezistátní jízdenky, například na trase z Prahy do Košic nebo z Prahy do slovinské Lublaně. Ve druhém případě představuje úspora až 10 EUR, tedy cca 270 Kč.

08. 07. 2015 Přenos z kamery u nádraží? Podle správců železnice bezpečnostní hrozba (Choceň)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zakazala-provoz-webove-kamery-u-nadrazi-v-chozni-pd6-eko-doprava.aspx?c=A150707_164759_eko-doprava_suj)

Pět let přenášel server chocen.tv bez problémů především železničním fanouškům provoz na hlavní železniční trati z Prahy do České Třebové. Na začátku července však musel nečekaně utlumit provoz:

kamera se znelíbila Správě železniční dopravní cesty, jejíž trať zařízení snímá. Provozovatel serveru Jiří Bělohlávek musel stránky vypnout poté, co mu to zakázaly České dráhy. Právě na jejich objektu byla kamera připevněná, Bělohlávek má na jeho používání nájemní smlouvu. „Pro osobní účely mohu kameru používat, jen veřejné publikování přenosu bylo zakázáno,“ uvedl.

České dráhy zakázaly kameru používat poté, co se na něj obrátila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) s prosbou o zákaz. „Vámi provozovaný kamerový systém představuje zvýšenou bezpečnostní hrozbu možného ohrožení železničního provozu ve Vámi sledovaném úseku. Žádáme Vás o okamžité zastavení předávání on-line informací na internetové stránky a mobilní aplikace. Věříme, že pochopíte závažnost situace a zjednáte okamžitou nápravu,“ napsaly České dráhy provozovateli kamery. Dráhy dopis vysvětlují právě žádostí SŽDC. „Autor projektu do této chvíle vůbec SŽDC nekontaktoval. Netušíme tedy, jaké jsou technické parametry, záměry ani konkrétní využití těchto záběrů. Z bezpečnostního hlediska jsme proto přistoupili k dočasnému pozastavení přenosu,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

SŽDC: Pro nás je to neznámá kamera

Mluvčí neuvedl, jaký konkrétní zákon či drážní normu webkamera porušuje. „Když to přeženu, pro nás to v tu chvíli je neznámá kamera snímající z neznámých důvodů naše zařízení a pracovníky. To vše má souvislosti s oblastmi bezpečnosti a ochrany osobních údajů,“ řekl Ptačinský. „Otázky kolem bezpečnosti a s tím související opatření budeme na základě konkrétních parametrů a dodaných informací řešit přímo s autorem projektu a našimi lidmi z oddělení bezpečnosti,“ dodal.

Pozastavení provozu vzbudilo už velký ohlas mezi železničními fanoušky na sociálních sítích. Jako první upozornil na problém na svém facebookovém profilu server ŽelPage. „Kamera funguje skoro pět let. Bezpečnost železnice nijak neohrožuje, je to jako kdyby ji ohrožovalo, že si někdo fotografuje nebo natáčí vlaky a umístí pak fotografie nebo videozáznam na internet. Natáčení na nádražích zakázané není a kamera ani nezachycuje nic nevhodného. Účelem je umožnit fandům sledovat vlaky,“ říká Bělohlávek, který za projektem chosen.tv stojí. Podobné stránky jsou přitom běžné všude po světě: například stránka eisenbahnlivecam.de jich ukazuje desítky, choceňská v nich patřila mezi nejsledovanější. SŽDC chce s Bělohlávkem jednat o tom, jak by spolupráce mohla vypadat, aby mohl být provoz zachován. „Věřím, že na dohodnutém setkání si odpovíme na všechny potřebné záležitosti a podaří se nám najít cestu, jak v přenosu pokračovat ke spokojenosti obou stran,“ dodal Ptačinský.

08. 07. 2015 Nesmrtelné koženky. ČD pronajaly desítky vagonů do Polska

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-pujcily-do-polska-kozenkove-vagony-fri/eko-doprava.aspx?c=A150708_111259_eko-doprava_suj)

Nejstarší osobní vozy Českých drah nejsou sice výkladní skříň státního dopravce, současně jsou ale pro něj čím dál zajímavějším zdrojem dodatečných příjmů. Po pronájmu na Slovensko míří desítky osobních vozů Českých drah do Polska. České dráhy půjčily společnosti PKP Intercity 30 vozů druhé třídy řady B, v Česku přezdívané „koženky“ díky svému typickému koženkovému potahu sedaček. Jde o vozy vyrobené v první polovině osmdesátých let ve východoněmecké vagonce v Budyšině. „Vozy jsou zapůjčeny pro zvládnutí zvýšené prázdninové přepravní poptávky od června do září. Zápůjčka je standardní v rámci přeshraniční spolupráce,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Hodnotu kontraktu firma neuvedla. „Každopádně je to ale výhodné s ohledem na to, že jinak by ty vozy byly jako záloha, rezerva, ale byly by odstaveny. Takto samozřejmě jezdí a vydělávají,“ dodal Štáhlavský.



České dráhy mají stále ve flotile zhruba 370 vozů řady B v různých provedeních, na vlaky jich nasazují kolem 250. Část z těchto vozů v uplynulých letech prošla revitalizací, kdy se koženkové sedačky nahradily textilním potahem a opravily se toalety. Dopravce počítá s tím, že „koženky“ postupně z flotily zmizí, předpokládá, že zhruba do dvou let. Nahradit je mají například nové jednotky InterPanter, které firma odebere od Škody Transportation, i modernizace vozů řady Bp. V obou případech bude už standardem například klimatizace nebo elektrické zásuvky. „Zásadní výměna by měla začít už na přelomu letošního a příštího roku a významně by měla pokračovat během nadcházejícího roku 2016,“ dodal Štáhlavský. Část starších vozů si nechají České dráhy hlavně na posílení v době špiček. Koženky dosud zůstávají na řadě hlavních tratí: zajišťují například téměř kompletní rychlíkové spojení z Prahy do Děčína. V řadě případů ale už z tratí zmizela, například na rychlících z Prahy na západ Čech, u rychlíků Praha - České Budějovice už tvoří zhruba jen třetinu vozů.

08. 07. 2015 Státní ČD Cargo ztrácí, nejvíce mu berou Poláci. Odbory chtějí dotace

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-prodelava-a-ztraci-podil-na-trhu-odbory-mluvi-o-dotacich-p8q/eko-doprava.aspx?c=A150708_164328_eko-doprava_suj)

Tržní podíl státem ovládaného dopravce ČD Cargo na trhu s železničními nákladními vlaky od uvolnění konkurence dál strmě klesá, firma propadla do ztráty. Z tuzemského trhu nejvíce ukusuje především Poláky vlastněná konkurence. Ukazují to data zveřejněná Správou železniční dopravní cesty. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) trvá pokles podílu ČD Cargo již několik let a firmu dostává do čím dál horší hospodářské situace. To i v době, kdy objem zboží na železnici roste. Podíl ČD Cargo na celkových výkonech nákladní dopravy u nás klesl na 68 % v celkových výkonech (v roce 2013 to bylo 73,47 %), v podílu podle hrubotonokilometru (přeprava jedné tuny nákladu v nákladní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru) na 69,9 % (2013 – 76,33 %). „V nákladní dopravě se po minulých letech podařilo zastavit klesající trend výkonů,“ uvádí výroční zpráva SŽDC. Výpadek ČD Cargo plně výkonově nahradili ostatní dopravci, kteří získávají čím dál větší podíl na české železnici. Dvojkou na českém trhu je AWT, které letos ovládlo polské PKP Cargo. Jeho podíl vzrostl loni o 57 % na téměř deset procent celého trhu. Rostlo i samotné PKP Cargo, nahoru jde i podíl Unipetrol doprava. Tu polský majitel PKN Orlen prodává, favoritem je opět PKP Cargo.

Státní nákladní dopravce sice loni vydělal, byla to však jen účetní operace. Firma odložila například některé opravy, aby si nezvýšila náklady. Dopravce dlouho neinvestoval prakticky do žádných nových vozů, průměrné stáří lokomotiv přesahuje 30 let, podobné je to s vagony. Letos firma prodělává, po výsledcích prvního čtvrtletí očekává za celý rok ztrátu 198 milionů korun, plán počítal se ziskem. „Je tu stále určitá míra přezaměstnanosti,“ říká předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Firma chce propustit do konce roku až 560 lidí. Kromě klesajících zisků firmu trápí i propadající se objem zakázek. Za první čtvrtletí státní přepravce nenaplnil plán tržeb o 130 milionů korun, za celý rok čeká výpadek nejméně 400 milionů korun oproti plánu. Tržby se mají dostat pod hranici deseti miliard korun. Do ztráty se firma dostala i kvůli zvýšení mzdových nákladů. Náklady na zaměstnance tvoří přitom téměř 40 procent všech nákladů. Pětiprocentní zvýšení mezd znamenalo nárůst nákladů zhruba o 180 milionů korun.

Chceme dotace, zní z odborů. Kamiony mají výhodu

Odboráři mluví o kritické situaci a chtějí prosadit, aby stát začal částečně firmu dotovat. Chtějí vzkřísit myšlenky na to, zda by si stát nezačal objednávat některé nákladní vlaky. Jde o takzvané vozové zásilky o velikosti třeba jediného kontejneru, do kterých se soukromým dopravcům pro jejich ztrátovost nechce. Díky nim se však daří udržet část zboží na železnici místo toho, aby je podniky nechaly vozit kamiony. Objednávka by znamenala, že by stát ztráty doplácet. „Je to zhruba pět set milionů korun ročně,“ řekl Radek Nekola z Odborového svazu železničářů. Podle něj by chystané propouštění znamenalo, že firma nedostane šanci na provozování takových zakázek. Stát už vozovým zásilkám jednou ulevil výrazným snížením poplatku za použití kolejí, ani to však nestačí k tomu, aby se ČD Cargo v jejich provozování dostalo do zisku, a musí je tak dotovat ze zisku z ucelených vlaků.

Ministr dopravy Dan Ťok nechce o finančních injekcích do firmy slyšet. „V tuto chvíli je otázkou, kolik národních dopravců v Evropě zůstalo v nákladní železniční dopravě a zda je tento stav udržitelný. Nejsme tu od toho, abychom jenom lili do jakékoli státní firmy další peníze,“ řekl Ťok. Podle něj tkví problém ČD Cargo v tom, že je to státní firma na plně liberalizovaném trhu, kde vládne velká konkurence. V tom ČD Cargo připomíná situaci Českých aerolinií, které na konkurenčním trhu přivedl management najatý státem prakticky ke krachu.

V oboru se stále častěji řeší, zda se stát nesnaží ČD Cargo přivést do stavu, kdy se bude muset privatizovat. To už dříve vyloučil na sjezdu železničních odborářů premiér Bohuslav Sobotka. „Nechci spekulovat o tom, že bychom řešili privatizaci. Ale nemůžeme se tvářit, že ČD Cargo není v tuto chvíli problém,“ dodal však Ťok, který by chtěl nastartovat odbornou debatu o tom, zda chceme dostat zboží z kamionů na železnici. „Pokud ano, bude potřeba řešit i výši poplatku za železniční dopravní cestu, ale současně i řešit možný výpadek příjmů u SŽDC,“ dodal ministr. Poplatek za použití kolejí je v Česku pro nákladní vlaky nad evropským průměrem. Kamiony navíc zvýhodňuje fakt, že platí mýto jen na vybraných úsecích, zatímco u železnice je zpoplatněný každý kilometr.

Procentní podíl nákladních dopravců na české železnici podle výkonů (Zdroj: SŽDC)

Dopravce	Podíl hrubotonokilometrů (%)
ČD Cargo	69,9
Advanced World Transport	12,43
Unipetrol Doprava	4,21
IDS Cargo	2,99

SD-Kolejová doprava	1,88
Rail Cargo Austria	2,26
LTE Logistik a Transport Czechia	1,23
Metrans Rail	1,51
BF Logistic	0,94
PKP Cargo	0,95

14. 07. 2015 Z Liberce do hor jezdí zase vlaky. Na nové trati už se nebudou rozbíjet (Liberec – Tanvald)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/vlak-trat-zeleznice-koleje-rekonstrukce-oprava-nadrazi-ceske-drahy-1p5-/liberec-zpravy.aspx?c=A150714_084411_liberec-zpravy_ddt)

Na koleje mezi Libercem do Tanvaldem se v pondělí večer vrátily vlaky. Na opravené železniční trati už nebudou trpět ani moderní vozy Stadler, ani cestující. Trať se díky velkorysé opravě stala bezpečnější. Z osmdesáti procent ji uhradila Evropská unie. Zbytek peněz šel ze státního rozpočtu. Trať se řadí k velmi využívaným. Třeba v Jablonci a v Tanvaldě vystoupí a nastoupí v průměru více než tisíc lidí denně. Rekonstrukce stála skoro 900 milionů korun (bez DPH), odstartovala již loni a zrychlí dopravu mezi Libercem, Jabloncem nad Nisou a Tanvaldem. Vlaky tam budou moci jezdit po třiceti minutách. „Ale až od třináctého prosince, kdy začnou platit nové jízdní řády,“ řekla Stanislava Jakešová, jednatelka společnosti Korid Libereckého kraje.

Na celé trati z Liberce do Tanvaldu platí nyní nejvyšší povolená rychlost 60 kilometrů za hodinu. V minulosti musely vlaky na některých špatných úsecích výrazně zpomalovat, což prodlužovalo cestu do práce, do škol nebo na rekreaci do Jizerských hor a Krkonoš. Mizerné koleje s lomenými oblouky ničily nové moderní soupravy Stadler. Za první rok a půl provozu na nich vznikly škody 14 milionů korun. Za opravované Stadlery musely České dráhy nasazovat horší vlaky. Stávalo se také, že místo dvou stadlerů jezdil pouze jeden a pasažéři se do něj v dopravních špičkách dokonce nevešli. „Na staré trati docházelo při jízdě k takzvaným rázům,“ připomněl železničář a dopravní specialista Jindřich Berounský. „V lepším případě při nich mohl průvodčí skončit cestujícím na klíně, ale pokud by někdo na sedadle usnul, hrozilo mu dokonce, že se uhodí hlavou o okno.“

Správa železniční dopravní cesty provedla úpravy zanedbaných kolejí na téměř 28 kilometrech. Nechala vybudovat rovněž nová nástupiště na nádražích a zastávkách. Do rekonstrukce trati patřila modernizace zabezpečovací techniky. Náhradní dopravu obstarávaly autobusy, v poslední době vozily cestující z Tanvaldu až do Liberce a zpět. Modernizace trati obsahuje rovněž nová nástupiště ve stanicích Liberec – Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald. Železničáři vylepšili zastávky v Jablonci nad Nisou, v Jabloneckých Pasekách a v Lučanech nad Nisou. Při úplné modernizaci stanice Tanvald vznikla nová ostrovní nástupiště. Jejich hrana se nachází ve stejné výšce jako podlaha železničního vozu. Do vlaků se dostanou o hodně snadněji vozíčkáři, děti nebo starší lidé.

Bezpečnější přejezdy, vytápěné výhybky

Rekonstrukce se dotkla i železničních přejezdů. Řidičům aut na nich hrozí mnohem menší nebezpečí než dříve. Elektrický ohřev výhybek se postará o plynulejší dopravu během třesnutých zim. „Trať je nyní v režimu předčasného užívání, což znamená, že tam stále ještě probíhají dokončovací práce nebo například odstraňování vad,“ konstatoval mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Úpravy na trati ocenil starosta Smržovky Marek Hotovec. „Je nová, zbavená náletových dřevin. Nádraží a stanice hodně prokukly,“ dodal. Místostarosta Tanvaldu Antonín Bělonožník pochválil nový dřevěný přístřešek pro cestující na zastávce pod největším městským sídlištěm.

14. 07. 2015 Ministerstvo dopravy vybralo variantu železničního spojení Ruzyně s centrem Prahy a Kladnem

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

Dlouhá léta odkládaný projekt železničního spojení pražského letiště Václava Havla s centrem Prahy a Kladnem se výrazně posunul vpřed. Ministerstvo dopravy vybralo variantu dopravního řešení.

Vycházelo přitom ze studie proveditelnosti Správy železniční dopravní cesty. Ta hodnotila jednotlivé varianty tras z hlediska kapacity trati, provozního modelu, ekologické přijatelnosti a ekonomické efektivity, která je nezbytnou podmínkou financování stavby z evropských fondů. „Varianta, kterou jsme vybrali, počítá s napojením letiště z Masarykova nádraží přes Dejvice a Veleslavín a odbočením tratě za stanicí Praha-Ruzyně. Nyní se může na všech částech trasy naplno rozběhnout projektová příprava. Dořešit musíme ještě úsek Dejvice - Veleslavín. Chápu přitom potřeby Prahy 6 a chci jí vyjít vstříc, zároveň ale musíme obhájit ekonomickou efektivitu stavby, jinak nepůjde z evropských fondů financovat,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Vybraná varianta předpokládá výraznou modernizaci stávající železniční sítě, její elektrizaci a doplnění větve na letiště. Zároveň nabízí nejvyšší počet odbavených vlaků a to sice šest párů za hodinu v době nejvyšší dopravní špičky. Nabízí komfortní cestovní dobu z centra města (27 minut) a zároveň vykazuje dobré výsledky ekonomického hodnocení. Podstatné také je, že vítězná varianta počítá v úseku mezi stanicemi Praha Masarykovo nádraží a Praha-Letiště Václava Havla s plně dvoukolejnou tratí, která je z hlediska jízdního řádu nejstabilnější. Celkové náklady stavby činí 19,46 mld. Kč bez DPH. „První části stavby by se mohly začít stavět přibližně za tři roky. Cílem je zahájit co největší část ještě v tomto programovacím období 2014 – 2020,“ řekl Ťok.

Zvolené řešení počítá s tím, že poptávka po dopravě v této lokalitě silně poroste „Důležité je také snížení hlukových emisí a výrazné snížení vibrací pod zákonné limity díky nové konstrukci železničního spodku, svršku a mostu společně s instalací protihlukových opatření,“ poznamenal generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý s tím, že díky elektrizaci dojde také ke snížení exhalací v dané oblasti. Modernizace tratí a zlepšení dopravní prostupnosti územím navíc podle studie podpoří urbanistický rozvoj v lokalitách Bubny, Dejvice, Veleslavín, Ruzyně, Dlouhá míle a obcí a měst na trati Praha – Kladno.

Napojení centra Prahy, ruzyňského letiště a Kladna železnicí vyplynulo z předchozích studií města Prahy, které označily obsluhu letiště metrem nebo tramvají za nedostatečnou. Obsluha metrem by sice byla rychlá, ale vzhledem k očekávané poptávce by neměla dostatečnou kapacitu, navíc by byla investičně velmi náročná a nesplnila by základní podmínku ekonomické efektivity. Tramvajové spojení s centrem by sice bylo ekonomičtější, ale nedosahovalo by ani stávajících časů autobusového spojení.

Schéma vybrané varianty železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno naleznete na <http://www.mdcrcz.cz/NR/rdonlyres/07A473C6-E3A1-47A3-B452-C64094882418/0/SchemaR1.pdf>.

15. 07. 2015 Stát pomůže železničním dopravcům, koleje by mohly být levnější

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-pomuze-zeleznicnim-dopravcum-koleje-by-mohly-byt-levnejsi-1209605>)

Českou železniční dopravu čeká v příštích měsících nenápadná, o to však významnější změna. Na jejím konci by měly být výrazně nižší náklady za použití kolejí pro železniční dopravce. Ministerstvo dopravy poslalo do legislativního procesu novelu zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury, která mimo jiné umožní fondu dotovat provozování dráhy. To je klíčové pro Správu železniční dopravní cesty, která provozování tratí (tedy například mzdy výpravčích) hradí z poplatků, které vybírá od dopravců. Celkem se loni za použití kolejí vybralo 4,2 miliardy, což na pokrytí nákladů správy železnic nestačí. Ministerstvo proto sumu dorovnává přímo ze svého rozpočtu zhruba půlmiliardou, peníze přitom horko těžko každý rok hledá. Naopak ve fondu dopravy, který hospodaří s desítkami miliard a pravidelně je není schopen utratit, je peněz dost i na mnohem vyšší dotaci. Ta by pak ulevila dopravcům, úředníci ministerstva a správy železnic přitom hovoří nejčastěji o nákladní dopravě, kde patří české poplatky k nejvyšším v Evropě. „Je pravda, že možné snížení ceny na dopravní cestu závisí na dotační politice státu směrem k SŽDC,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Novela zákona o fondu dopravy je podle něj klíčová a vytvoří pro snížení cen prostor.

Cíl? Levnější přeprava po kolejích, plánuje EU

Definitivní rozhodnutí dosud nepadlo. Snížení poplatků by ale zlevnilo přepravu nákladu po kolejích, což je proklamovaný cíl státu i Evropské unie. Novela souvisí mimo jiné s nedávno vydaným prováděcím předpisem ke směrnici unie z roku 2012. Ta přesně určuje, které náklady si smí správa železnic do poplatků započítat. Končí tak systém, kdy maximální cenu určovalo ministerstvo financí. Finanční dopad směrnice by měl být dle prvních propočtů neutrální, směrnice ale přímo počítá se státními dotacemi. „Systém by měl být také spravedlivější z hlediska rozdělení finanční zátěže mezi jednotlivé dopravce, operující na různých kategoriích tratí s rozdílným technickým vybavením a podnikající v různých segmentech trhu,“ doplnil mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

15. 07. 2015 Vlak na Masarykově nádraží v Praze nestihl zastavit. Vjel až na nástupiště (471.040)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/nehoda-vlaku-v-praze-na-masarykove-nadrazi-fjn-/praha-zpravy.aspx?c=A150715_065355_praha-zpravy_lve)

Masarykovo nádraží v Praze bylo kvůli nočnímu vykolejení osobního vlaku deset hodin zcela uzavřené. Desítky spojů musely jezdit z jiných pražských nádraží. Při nehodě se zranili tři lidé. Škoda je zatím vyčíslena na 4,2 milionu korun. Provoz nádraží byl plně obnoven v 15 hodin. Nehoda se stala přibližně hodinu před půlnocí. Vlak z Českého Brodu při zastavování nedobrzdl, prorazil zářezedlo a vjel do nástupiště. Vykolejily dva podvozky. „Příčinu zjišťujeme. Pracuje se se dvěma verzemi – první je technická závada na vlaku a nebo selhání člověka,“ sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Technická závada může být vyloučena až po provedení komisionální prohlídky. „Bude provedena kontrola toho vlaku. Jak brzdového systému, tak všech systémů, které byly během jízdy toho vlaku zapnuty nebo vypnuty,“ dodal mluvčí. Při nehodě byli zraněni tři lidé. „Naše posádky na místě ošetřily tři osoby. Dvě utrpěly pouze lehká zranění, zhmožděniny a povrchové tržné rány. Třetí, muž ročník 1971 byl s úrazem dolních končetin převezen po ošetření do nemocnice Na Františku,“ řekla iDNES.cz mluvčí pražské záchranné služby Jiřina Ernestová. Lidé mohou k cestě na jiné pražské nádraží využít městskou hromadnou dopravu, dopravní podnik jim uznává platnou jízdenku ČD. Veškeré vstupy do budovy nádraží byly dopoledne zavřeny. U některých stála policejní hlídka a na dveřích jsou nalepené cedule s upozorněním, že je nádraží uzavřeno a že se lidé mají přesunout na jiná nádraží, odkud vyjždí náhradní spoje.



Vyprošťování soupravy probíhalo ještě kolem 13. hodiny. Už o tři hodiny dříve ale na nádraží začaly najíždět první vlaky regionální dopravy. „Po deváté hodině se uvolnila šestá a sedmá kolej. Nikoliv pod elektrickou, jezdí se nezávislou trakcí, takže jsme tam mohli vrátit regionální a dálkovou dopravu od Kladna a Rakovníka. To jsou první vlaky, které tam začaly jezdit,“ řekl po 10. hodině iDNES.cz mluvčí Českých drah Radek Joklík. Před polednem poté byly uvolněny další koleje pro příjezd vlaků od Kolína. Těm ale situaci pro změnu komplikovala spadlá trolej v Úvalech. Mluvčí uvedl, že všechny koleje byly uvolněny do 14 hodin, o hodinu později byl na nich plně obnoven provoz. Havarovanou soupravu odtáhli.

Kusy betonu odletěly až ke vstupním dveřím haly

Nádraží bylo několik hodin zcela uzavřeno. Při nehodě totiž odlétly kusy betonu proraženého zářezedla až ke vstupním dveřím haly. „Je třeba to tam všechno uklidit, zkontrolovat, zda je všechno v pořádku. Musí být prověřeny i systémy zabezpečovacího zařízení. Celé nádraží je proto uzavřeno z důvodu bezpečnosti cestujících. Není možné riskovat zdravím lidí,“ vysvětlil dopoledne Drápal. Soupravu se zpět do kolejiště podařilo drážním hasičům dostat přibližně ve čtvrt na devět. Škodu drážní inspekce předběžně odhadla na 4,2 milionu korun. „Čtyři miliony je škoda na vlakové soupravě, zbytek na té trati. Není vyloučeno, že ta celková suma bude ještě stoupat, protože je možné, že náraz poškodil i nástupiště,“ upřesnil Drápal. Možný další nárůst škod zmínil i Joklík. „Jen ta vlaková jednotka stojí 200 milionů,“ podotkl. Účet za havarii by se tak mohl vyšplhat i do desítek milionů. Podobná nehoda se stala loni v srpnu na Smíchovském nádraží. Strojvedoucí tehdy při vjezdu do stanice nestačil zastavit před návštěvnickým zakazujícím další jízdu a narazil do betonového zářezedla.

15. 07. 2015 Stavební povolení: Trať 308 (Lúky pod Makytou) – st. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2015/SP_trat_308_vyhlaska.pdf)

Cílem stavebního záměru je optimalizace stavu železniční infrastruktury, zvýšení traťové rychlosti při zachování stávajících hranic pozemků a zlepšení komfortu jízdy pro cestující. Výsledkem bude zajištění spolehlivého provozování železniční dopravy, zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících

a odstranění nevyhovujícího stavu vybraných objektů a zařízení. Technické řešení odstraňuje nedostatečné parametry tratě tak, aby bylo možné zvýšení traťové rychlosti odstraněním míst s propadem rychlosti v úseku o celkové délce 28,823.

16. 07. 2015 V Holubově pod Kletí jezdí vlaky po novém mostě přes Křemžský potok

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/nove-mosty-borsov-holubov-na-zeleznicni-trati-z-ceskych-budejovic-do-ceskeho-krumlova-glb-budejovice-zpravy.aspx?c=A150715_134613_budejovice-zpravy_khr)

Hned po dvou nových mostech jezdí vlaky na trase z Českých Budějovic do Českého Krumlova. První z nich je v Boršově nad Vltavou, druhý u Holubova přes Křemžský potok. Oba původní sloužily více než 120 let a musely ustoupit při modernizaci trati. Most u Holubova už nestačil současným požadavkům, byla na něm omezená rychlost na 20 kilometrů v hodině a někdy bylo nutné překročit jeho povolené zatížení. Trať totiž slouží například i pro převoz těžké techniky do vojenského újezdu v Boleticích. Základy zůstaly na místě, nová je ocelová konstrukce o délce přibližně sto metrů, která je podobná té dřívější. Unese ovšem až čtyřikrát větší zátěž. Nový most se klene i nad Vltavou v Boršově. „Váží úctyhodných 420 tun a připomíná velrybu,“ zmínil při nedávném přesunu obří konstrukce starosta Boršova Jan Zeman. Obě výměny byly součástí modernizace trati z Českých Budějovic do Volar a Černého Kříže za bezmála dvě miliardy korun. Obnovy se dočkaly i zastávky a nádraží. Celou trasu taky nyní vlaky zvládnou přibližně o 25 minut rychleji.



16. 07. 2015 Regiojet přepravil v ČR v prvním pololetí o třetinu více lidí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-prepravil-v-cr-v-prvnim-pololetu-o-tretinu-vice-lidi/1238452>)

Železniční dopravce Regiojet, který patří do skupiny Student Agency, přepravil v prvním pololetí ve svých vlacích v Česku a na mezinárodních spojích 1,4 milionu cestujících, což je meziroční nárůst o 32 procent. Na Slovensku převezly vnitrostátní dálkové vlaky mezi Bratislavou a Košicemi 450 000 lidí, začaly zde jezdit teprve na konci loňského roku. Majitel skupiny Radim Jančura předpokládá, že letos poprvé skončí Regiojet v zisku, a to několik milionů korun, uvedl v tiskové zprávě. Regiojet ještě jezdí na Slovensku v závazku veřejné služby mezi Bratislavou a Komárnem, kde přepravil 1,2 milionu cestujících. Aktuálně žluté vlaky spojují Prahu s Ostravskem desetkrát denně, některé pokračují na Slovensko, a od června jezdí také noční spoj z Prahy do Košic. "Díky nočnímu spoji předpokládáme ve druhém pololetí ještě rychlejší nárůst cestujících než dosud. V prosinci od nového jízdního řádu by měly naše vlaky spojit také Prahu s Přerovem, Hulínem, Otrokovicemi a Starým Městem," uvedl Jančura. O rok později by Regiojet chtěl vyjet také na trasu z Prahy do Žiliny přes Vsetín. Vzhledem k rychlému nárůstu počtu cestujících se však Regiojet musí vypořádat s většími nároky na úklid souprav, na což upozorňují i někteří cestující. Podle mluvčího Aleše Ondrůje narazil systém úklidu na své limity. "Intenzivně to řešíme a přijali jsme konkrétní opatření, abychom nedostatky v úklidu co nejrychleji odstranili," doplnil Ondrůj.

Pod značkou Regiojetu jezdí na Slovensku také autobusy z Bratislavy do Nity a Banské Bystrice a měly by vyjet také z Bratislavy do Vídně a na vídeňské letiště. "Plánům na rozšíření spojů odpovídá i nábor nových zaměstnanců," uvedl Ondrůj. Vlaky Regiojetu jezdily ještě loni v Česku se ztrátou. Podle Jančury se díky rostoucímu počtu cestujících dařilo postupně přejít ve druhé polovině roku k ziskovému hospodaření a letošní rok by měl poprvé skončit v černých číslech. Leo Express, který jezdí také mezi Prahou a Ostravskem, čísla za první pololetí dosud nezveřejnil, České dráhy počty cestujících na jednotlivých trasách nezveřejňují vůbec.

18. 07. 2015 Italské dráhy prý brzy zahájí prodej divize, která provozuje i hlavní nádr. (Grandi Stazioni Retail)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/italske-drahy-pry-brzy-zahaji-prodej-divize-ktera-provozuje-i-hlavni-nadrazi-1210736>)

Italská státní železniční společnost Ferrovie dello Stato v srpnu zahájí prodej divize provozující obchody a restaurace na velkých nádražích v Itálii a České republice. Agentuře Reuters to řekly zdroje

obeznámené se situací. Hodnota divize by podle nich mohla činit 600 až 800 milionů eur, tedy zhruba 16 až 22 miliard korun. Divize s názvem Grandi Stazioni Retail bude vyčleněna ze společnosti Grandi Stazioni, ve které Ferrovie dello Stato vlastní většinový podíl. Plánovaný prodej je podle agentury Reuters součástí privatizačního úsilí italské vlády, která chce dostat pod kontrolu státní dluh. Ten se v květnu vyšplhal na rekordních 2,2 bilionu eur. Česká divize společnosti Grandi Stazioni má na starosti smlouvy o modernizaci a provozu Hlavního nádraží v Praze a nádraží v Mariánských Lázních a Karlových Varech.

19. 07. 2015 Českým drahám utíkají stamiliony za režijky pro „cizí“ státní firmy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ksefrovani-s-rezijkami-na-drahach-dqx-/ekonomika.aspx?c=A150714_2176926_ekonomika_nio)

České dráhy musí téměř zdarma vozit zaměstnance firem a státních organizací, jimž samy platí miliardy. Je to podobné, jako by mlynáři měli nárok na rohlíky za pár haléřů od pekařů, kterým dodávají mouku. České dráhy musí vozit ve svých vlacích prakticky zdarma například zaměstnance Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Organizace, která je na příjmech od Českých drah závislá a dostává od nich ročně kolem dvou miliard korun, nabízí svým zaměstnancům jako benefit cestování v síti Českých drah za tisíc korun ročně. Běžný cestující za takovou jízdenku zaplatí 19 990 korun.

Na Českých drahách však po letech ožívá myšlenka, že by ostatní organizace měly za režijní jízdenky platit více než dosud. Poprvé tyto plány vytáhl v roce 2011 tehdejší šéf Petr Žaluda. Teď se iniciativy chopili někteří poslanci. „Pokud si České dráhy stěžují na nedostatek peněz, je třeba hledat další zdroje. Nechápu, proč by měly doplácet na sociální výhody zaměstnancům jiných, byť státních organizací,“ uvedl poslanec ANO Martin Kolovratník. Změnám je nakloněný i ministr dopravy Dan Ťok. „Tento benefit byl v minulosti nastaven hodně benevolentně. Osobně jsem pro jeho podstatnou redukci. Není to však věc, kterou mohu rozhodnout jedním podpisem ministra, protože rozsah výhod je nastaven zákonem,“ uvedl ministr. „Režijky“ jsou dlouholetým benefitem pro zaměstnance drah. Když se však začala česká železnice dělit na dopravce a správce infrastruktury (SŽDC), dohodlo se, že režijky budou mít i zaměstnanci SŽDC.

Dráhy zatím nechťejí možné změny komentovat. „My neurčujeme, kdo a za kolik má na jízdní výhody nárok,“ vysvětlil mluvčí Radek Joklík. Využívání „režijek“ upravuje zákon. Naposledy se zdražovaly v roce 2011, loni došlo k prodloužení stávajících cen na další dva roky. Jde přitom o mimořádně citlivé téma, do kterého politici neradi řežou: na režijku má nárok celkem 219 tisíc lidí, aktivně ji letos používá 131 tisíc z nich – ti, kdo si na tento rok zaplatili. Zaměstnanci SŽDC a jejich rodiny mají přitom více režijek než zaměstnanci Českých drah – třicet tisíc.

Jde o velké peníze

Ve hře jsou velké peníze: i kdyby daly České dráhy SŽDC jako velkému zákazníkovi výraznou slevu a oproti běžné komerční ceně nabídly roční jízdenku ročně za polovinu, tedy deset tisíc korun, získaly by ze SŽDC 300 milionů. Na „režijky“ mají nárok i někteří zaměstnanci ministerstva dopravy či Drážního úřadu, jde však pouze o ty, kteří už v úřadě pracovali dříve. Noví zaměstnanci na podobné výhody už nedosáhnou. České dráhy za režijní jízdenky utrží kolem 100 milionů korun ročně, jsou v tom však i příjmy za jejich zaměstnance a rodinné příslušníky. Debata o platbách za „režijky“ přichází v době, kdy České dráhy začaly jednat o navýšení plateb od krajů a státu za provoz ztrátových vlaků. Dopravce argumentuje tím, že stát a kraje nedodržují memorandum z roku 2009, podle kterého se měly každý rok platby navyšovat o inflaci. K tomu však došlo až v letošním roce. „Ten problém to nezachrání, kvůli nedorovnaní inflace v předchozích letech chybí mnohonásobně více peněz,“ upozorňuje šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Atraktivita režijek by se přitom do budoucna mohla snižovat i jinak než jejich zdražováním. Ministerstvo dopravy totiž v podmínkách soutěží na provozování dotovaných rychlíků nepočítá s tím, že jejich vítěz – pokud by se jednalo o soukromého dopravce – bude mít povinnost uznávat na trati režijní jízdenky. Proti nízkým cenám režijek vystupoval už dříve například exministr financí Miroslav Kalousek (TOP 09), který navrhl jejich zdanění podle skutečné hodnoty. K tomu však nakonec nedošlo.

Kdo jezdí na „režijky“

- 219 tisíc lidí má aktuálně nárok na režijní jízdenku platnou ve spojích Českých drah. 131 tisíc z nich „režijky“ skutečně využívá.
- 30 tisíc jízdenek využívají zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty a jejich rodinní příslušníci.
- 26 tisíc jízdenek mají zaměstnanci Českých drah a jejich rodinní příslušníci.
- 15 tisíc jízdenek využívají zaměstnanci a rodinní příslušníci dceřiných společností ČD.

- 57 tisíc držitelů „režijek“ je v důchodu. (bývalí zaměstnanci).

21. 07. 2015 Autovlaky Českých drah mají našlápnuto na rekord. Přepraví přes 15 tisíc řidičů?

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/autovlaky-ceskych-drah-maji-naslapanuto-na-rekord-prepravi-pres-15-tisic-ridicu-1211552>)

Autovlaky v portfoliu Českých drah zůstávají stabilní službou. Není dokonce vyloučeno, že letos dosáhnou rekordu přes 15 tisíc přepravených řidičů. Jezdí však pouze na Slovensko, aktuálně totiž dráhy nemají od zahraničních partnerů kromě slovenských ZSSK poptávku po autovlaku do jiných destinací. „Ročně využívá autovlak na Slovensko okolo 15 tisíc řidičů, loni to bylo 15 200 řidičů, předloni 14 800 řidičů, za první pololetí roku 2015 to bylo přes šest řidičů. Údaje jsou za oba směry,“ odpověděl na dotaz E15.cz mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Přitom nejsilnější období pro autovlaky podle mluvčího teprve přijde. Tradičně jsou to letní prázdniny a konec roku. Proto nevyločil, že by mohlo nakonec jít o rekordní sezonu: „I když pů roku dopředu je ještě brzy odhadovat celkový výsledek.“

V sezoně (léto, svátky) vypravují České dráhy z Prahy dva noční a jeden denní posilový autovlak jednou týdně tam a zpět, přičemž cílové destinace jsou Poprad, Košice a Humenné. Na nočním spoji „Bohemia“ jezdí celkem dva autovozy do Košic (20 míst) a jeden autovůz do Humenného (10 míst), na spoji „Slovakia“ celkem dva autovozy do Popradu (20 míst). Denní autovlak jezdí pouze v pátek do Košic a v neděli zpět do Prahy. Pro cestující denního autovlaku jsou k dispozici místa ve voze 1. třídy. Šťáhlavský současně upřesnil, že poptávka po autovlacích do jiných destinací chybí. České dráhy totiž provozují vlaky pouze na území ČR, do zahraničí pak pouze v kooperaci s místními národními nebo závazkovými dopravci.

Jezdí i u sousedů

Autovlaky však ani v sousedních zemích nechybí. Autovlak provozují slovenské železnice ZSSK na trase Bratislava – Humenné, rakouské dráhy ÖBB především ve směru východ – západ (Vídeň/Villach/Graz – Feldkirch, Vídeň – Hamburk/Düsseldorf, Vídeň – Livorno/Verona). „Ceník je oproti minulému roku bez výrazných změn,“ hlásí mluvčí Českých drah. V současné době ho podle jeho slov vývoj kurzu koruny vůči euru ovlivňuje v minimálně. Jedná se o mezistátní dopravu, kdy o ceně nerozhodují ČD samy, ale cena je výsledkem dohody mezi ČD a ZSSK, slovenským partnerem, který provozuje autovlak na Slovensku.

Dát jednoduché rovnítko mezi cenou za cestu autovlakem a autem po vlastní ose nelze. Každá varianta má své pro a proti, své vyznavače i odpůrce. Ve hře je pohodlí pro řidiče, únava, amortizace vozu a další faktory. Pokud je nebudeme počítat, zvítězí v ceně vlastní doprava. Například řidič s autem od 1,6 do dvou metrů se autovlakem z Prahy do Popradu a zpět i s lůžkovým příplatkem podle aktuálního ceníku ČD svezou za 4 979 Kč (176 eur). Vlak jednu cestu jede necelých osm hodin. Nejrychlejší spojení po silnici z Prahy do Popradu je přes dálnici D1 – konkrétně 560 kilometrů. Při spotřebě benzínu 7 litrů na 100 km a ceně 35 Kč za litr benzínu (započteno ČR a SR) by řidič do Popradu a zpět jel za 2744 korun. Jedna cesta by mu měla trvat asi šest hodin.

21. 07. 2015 Vlaky Eurostar navzdory stávce svezly rekordní počet cestujících

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlaky-eurostar-navzdory-stavce-svezly-rekordni-pocet-cestujících-1211642>)

Vlaky Eurostar navzdory stávce ve francouzském přístavu Calais přepravily ve druhém čtvrtletí rekordní počet cestujících. Přispělo k tomu více cestujících za obchodem a nové spojení na jih Francie, uvedla dnes společnost. Železniční společnost Eurostar provozuje vlakové spojení mezi Británií a kontinentální Evropou pod kanálem La Manche. Celkem za duben až červen vlaky Eurostar přepravily 2,8 milionu cestujících. To je nejvyšší čtvrtletní údaj v historii, uvedla BBC. Meziročně počet přepravených cestujících stoupl o tři procenta. Tržby se zvýšily o 1,5 procenta na 232 milionů liber (devět miliard korun). Přepravu minulý měsíc narušila stávka zaměstnanců trajektů, která uzavřela francouzský přístav Calais a zablokovala přepravu kanálem La Manche. Tento výpadek však vyrovnala nová nabídka přepravy na jih Francie. Společnost již prodala více než 88 tisíc jízdenek na nové trase do Marseille, na které začala jezdit 1. května. Eurostar vlastní státní železniční společnosti Francie a Belgie, kanadská Caisse de Dépôt et Placement du Québec (CDPQ) a britská Hermes Infrastructure.

22. 07. 2015 Dva mrtví po střetu pendolina a kamionu. Řidič ho nechal mezi závorami (Studénka, SC 512)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/u-studenky-se-srazilo-pendolino-s-kamionem-f27-/ostrava-zpravy.aspx?c=A150722_081132_ostrava-zpravy_kha)

Ve Studénce na Novojičínsku se srazilo pendolino s polským kamionem naloženým plechy. Zranilo se třináct lidí, někteří vážně, dva nepřežili. Nákladní auto vjelo na přejezd, když šly závory dolů. Řidič vyvázl lehce zraněný. Strojvedoucí podle informací ČTK zřejmě přišel o obě nohy. Kamion po střetu vzplanul, podle ministra dopravy Dana Ťoka se po srážce rozpoutalo inferno a nádražím se řítila ohnivá koule. Ministr vnitra Milan Chovanec uvedl, že policie padesátiletého polského řidiče zadržela a odvezla k výslechu. Podle Chovance by měl šofér jít do vazby. „Věc je kvalifikována jako obecné ohrožení z nedbalosti. Pachatelé hrozí trest odnětí svobody od tří do deseti let,“ sdělila mluvčí policie Gabriela Holčáková.



Obě oběti jsou muži. „Jeden zemřel na místě ještě před naším příjezdem, druhého se nám nepodařilo oživit,“ uvedl mluvčí krajské záchranné služby Lukáš Humpl. Vlakem jelo 170 cestujících. „Ošetřovali jsme patnáct lidí. Bohužel dva zemřeli, tři jsou v ohrožení života, dva jsou těžce zranění a osm lehce zraněných. Většina byla transportována na traumatologické oddělení Fakultní nemocnice v Ostravě, ostatní do spádové nemocnice v Novém Jičíně,“ upřesnil Humpl. Několik zaklíněných cestujících museli vyprostit hasiči. Na místo přijelo osm posádek zdravotnické záchranné služby a vrtulník. Hasiči zřídili informační linku pro příbuzné cestujících s číslem 950 739 941, podobnou chystají i ČD.

Ve Fakultní nemocnici Ostrava jsou čtyři těžce zranění – dvě ženy a dva muži. „Jde o těžké zlomeniny, amputace končetin, poranění hlavy, hrudníku, odřeniny a tržné rány,“ popsal mluvčí nemocnice Tomáš Oborný. Dalších pět lehce zraněných lidí se do nemocnice dopravilo po vlastní ose. „I když zjevně nejsme viníkem nehody, jsme samozřejmě připraveni všechny postižené standardně odškodnit. Kam se mohou cestující obrátit se svými nároky, zveřejníme na našem webu,“ řekl předseda představenstva ČD Pavel Krtek.

Vlak ujel ještě stovky metrů

Nehoda se stala v 7:43 hodin ve směru na Prahu. Pendolino jelo na trase Bohumín – Františkovy Lázně. Provoz na trati byl zastaven, České dráhy poslaly pro cestující náhradní autobusy. Hlavní koridorová trať, nejvytíženější v celé zemi, zůstane podle ministra dopravy Dana Ťoka uzavřená nejspíš až do večera. „Zavedli jsme desítky náhradních autobusů, navezli jsme vodu pro cestující do stanic, do služby jsme mimořádně povolali desítky zaměstnanců. Snažíme se maximálně eliminovat zpoždění dalších vlaků,“ ujistil šéf drah Krtek. Nákladní automobil byl po střetu úplně zdemolovaný. „Část jeho motoru odlétla několik desítek metrů. Vlak auto asi tři sta metrů vláčel po kolejišti,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Zdemolovaná je i přední část vlaku. Podle prvotních informací jel rychlostí vysoko přes sto kilometrů v hodině. Experti předběžně odhadli škody na 88 milionů, později odpoledne ale Drážní inspekce odhad zvýšila na téměř 160 milionů korun, z toho 150 milionů na vlaku.

Kamion projel červená výstražná světla

Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal uvedl, že se nehoda stala na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou signalizací se závorami. Pracovníci Správy železniční a dopravní cesty už viděli kamerový záznam z přejezdu, který si poté převzala policie. „Z něj vyplývá, že kamion vjel na přejezd v době, kdy už blikala červená výstražná světla a závory šly dolů,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Prvotní informace, že šofér utekl, se během dne ukázala jako mylná. Ptačinský dodal, že kdyby kamion závory poškodil, automaticky by tím vystavil stop vlakům.

Přesednout museli i ministři

Po stejné trati, ovšem opačným směrem, ve stejnou dobu shodou okolností jeli členové vlády na výjezdni zasedání do Ostravy. „Vysedáme v Hranicích na Moravě do autobusů. Premiér a ministři dopravy, vnitra a zdravotnictví jedou na místo nehody. Ostatní pokračují do Ostravy, program je tím však značně narušen,“ uvedl mluvčí vlády Martin Ayler. Ministr dopravy Dan Ťok krátce po nehodě na Twitter napsal, že zákon schválnosti funguje spolehlivě a vláda se do Ostravy zřejmě nedostane. Na to reagoval šéf opoziční ODS Petr Fiala. Napsal, že ministr by měl lépe volit slova nebo mlčet. „Žádný ‚zákon schválnosti‘, ale tragické neštěstí,“ podotkl. Na to Ťok reagoval tím, že původní post smazal a v novém vyjádřil soustrast obětem nehody. Odpoledne pak dodal, že při své první reakci ještě vůbec neměl informace o tom, o jak tragickou nehodu šlo a že jsou na místě dokonce mrtví.

„Když jsem pak místo nehody navštívil, sám jsem si nejlépe uvědomil, jak nevhodná slova jsem v prvním tweetu zvolil. Vyjadřuji soustrast pozůstalým a účast zraněným a omlouvám se za svá první slova k nehodě,“ dodal Ťok. Soustrast a účast pak na sociální síti vyjadřovali i další ministři.

Prokletá Studénka

Právě ve Studénce se 8. srpna 2008 stala jedna z nejméně závažných nehod české železniční historie. Vlak EC 108 Comenius jedoucí z Krakova do Prahy tehdy narazil do opravovaného silničního mostu, který se několik sekund předtím zřítíl na koleje. Zemřelo osm lidí – pět žen a tři muži, asi 95 dalších bylo zraněno. Soudní spor o to, kdo za pád konstrukce může, trvá dodnes. Místo tehdejšího střetu leží asi kilometr od dnešní nehody.

Když už automobil uvázne na přejezdu, radí odborníci následující dvě řešení: Jste-li dva, spolujezdec může závoru zvednout. Jde to velmi lehce, závoru neklade žádný odpor. Pokud je řidič sám, nejlepší je slápnout na plyn a závorou projet.

23. 07. 2015 Opravit, či sešrotovat? Dráhy řeší, co s pendolinem z havárie (681.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pendolina-prestanou-jezdit-kvuli-nehode-do-kosic-fb4-eko-doprava.aspx?c=A150723_135010_eko-doprava_suj)

Střední nehoda zrušila Českým drahám nejen jednu ze sedmi jednotek Pendolino, ale také marketingovou kampaň na spojení jejich nejrychlejším vlakem do Košic. Státní dopravce se kvůli výpadku jedné soupravy rozhodl pendolina z trasy stáhnout a nasadit jiné klasické soupravy lokomotivy a vagonů. České dráhy zatím neví, zda poničené pendolino budou opravovat a uvedou zpět do provozu, nebo ho čeká kvůli rozsahu poničení sešrotování. „Poškozená souprava je odtažena do depa v Bohumině, kde proběhne příslušné vyšetřování, pak bude souprava přesunuta do domovského depa v Praze,“ řekl mluvčí Českých drah (ČD) Petr Štáhlavský.



Teprve v Praze bude probíhat komisionální prohlídka odborníků a techniků. „Ta zhodnotí celkový stav soupravy po nehodě, rozsah poškození, nutný rozsah oprav a na základě těchto zjištění se rozhodne o dalším osudu soupravy,“ řekl Štáhlavský. Podle něj kvůli tomu jednají i s výrobcem vlaků (Alstom). „Rozhodnutí o budoucnosti jednotky lze očekávat nejdříve v horizontu několika týdnů,“ dodal. Z fotek z nehody je patrné, že první vůz je značně poničen, a to včetně celého rámu. Dráhy odhadly škodu na víc než 150 milionů korun. Typ pendolina ČD se už nevyrábí, nejbližší mu jsou jednotky Cisalpino jezdící mezi Curychem a Milánem. O jejich nákupu ČD se v minulosti spekovalo, transakce se však neuskutečnila.

ČD potřebují v současném jízdním řádu šest jednotek, jedna souprava je záložní. U té však současně probíhá velká vyvazovací oprava, takže firma má aktuálně jen pět jednotek. Proto se firma nakonec rozhodla zrušit spojení pendolinem do Košic, které zavedla loni v prosinci. „Jedná se o jednodenní oběh bez provázanosti na další vlaky SC. V případě nahrazení jednotky v jiném oběhu by se nasazení náhradní soupravy projevilo u většího počtu spojů s větším dopadem na cestující,“ řekl Štáhlavský. Na spoj do Košic nasadí vozy, které používá pro vlaky EC do Budapešti a Berlína.

23. 07. 2015 160 přes přejezd je sice méně bezpečně, ale levnější

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/318057-160-pres-prejezd-je-sice-mene-bezpecne-ale-levnejsi/>)

Železniční přejezd neboli úrovně křížení pozemní a drážní komunikace je místem, kde může i chvilková nepozornost stát život – nebo několik životů, jak se stalo i ve středu ve Studénce, kde před rozjeté Pendolino vjel kamion. Přejezdů je v Česku zhruba osm tisíc a rozmístěné jsou od lokálních tratí, kde se vlaky rozjedou sotva na 60 km/h, až po tranzitní koridory s rychlostí o sto kilometrů vyšší. Ačkoli se ukázalo, že střet ve 160kilometrové rychlosti může skončit katastrofou nejenom pro lidi v autě, ale i ve vlaku, a experti doporučují stavět raději mimoúrovňová křížení, vše přebíjí klíčový argument – peníze. Legislativa hovoří jasně: Na trati s maximální rychlostí do 160 km/h přejezdy být mohou, na rychlejších drahách ne. V Česku to vyplývá z vyhlášky ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., ale platí to i v dalších zemích. Je to například jeden z důvodů, proč se na polské Centrální železniční magistralé dlouho jezdilo pouze 160, i když jinak splňovala většinu parametrů vysokorychlostní trati, a proč se v Česku nikde nejezdí více než 160. V minulosti se spekovalo o zrychlení například mezi Pardubicemi a Chocní, v cestě však stály mimo jiné právě přejezdy.

160 do kamionu – nehoda dosud nevídaná

Nehoda ve Studénce však ukázala, že za určitých okolností je problém i traťová rychlost 160 km/h přes přejezd. Nehoda, kdy v rychlosti vrazil vlak do těžkého silničního vozidla, jako je kamion, se v Česku ještě nestala – častěji pod kola vlaků vjíždějí osobní auta, což platí zejména na koridoru. Pravděpodobně nejvážnější havárií na přejezdu byla v posledních letech srážka rychlíku (klasické soupravy s lokomotivou) s osobním autem u Vraňan. Tehdy vlak rozjetý před nehodou téměř na 140 km/h částečně vykolejil a jeden vůz skončil na boku. Dva lidé utrpěli zranění. Havárie tedy naznačila, co by se mohlo stát ještě ve vyšší rychlosti po nárazu do těžšího automobilu, v praxi se ale až do středy taková nehoda nikdy nestala.

Většina střetů na přejezdech se stává jinde, kde jsou ostatně přejezdy hůře zabezpečené. Na přejezdech se závorami, jako je ten ve Studénce, se totiž navzdory posledním událostem stává statisticky nejméně nehod. Nejméně bezpečné jsou naopak přejezdy s výstražnými světly, ale bez závor, přestože takových přejezdů není nejvíce. Loni na nich zemřelo 25 lidí při 87 nehodách, zatímco na přejezdech se závorami zahynulo podle statistiky Drážní inspekce 15 lidí a na přejezdech pouze s křížem čtyři lidé. Přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem je přitom v republice absolutně nejvíce – zhruba polovina z celkového počtu a asi dvakrát tolik než přejezdů se světly.

Zabezpečení přejezdu závisí podle Dušana Kamenického z Ústavu dopravní telematiky Fakulty dopravní ČVUT na více okolnostech, zejména však na intenzitě dopravy. "Jak z hlediska silniční dopravy, tak železniční," podotkl. Ani statistika vyzdvihující přednosti přejezdů se závorami však neobstojí tváří v tvář aktuální katastrofě. Tentokrát se ve Studénce nestala věc těžko představitelná – jako je zřícení mostu na koleje – ale něco, k čemu patrně nakonec dojít muselo. Tři lidé přišli o život, České dráhy podle všeho přišly o jedno ze svých hýčkaných pendolin, koridory potom o pověst tratí, kde se stávají nehody pouze na vedlejších kolejích a při pádech mostů.

Podjezd nebo most je drahý, přejezdy přitom už lépe zabezpečit nelze

Experti se shodují, že ideální by bylo nemít na kolejích žádná úrovněová křížení se silničními komunikacemi. Stavba mimoúrovňových křížení je však drahá. "Modernizace přejezdu ve srovnání s úrovněovým křížením vyjde několikanásobně levněji," srovnal ředitel brněnského inspektorátu Drážní inspekce Josef Dvořák. Navíc jsou místa, kde nelze most přes koleje či naopak podjezd postavit. To ostatně reflektuje i legislativa, která považuje za přijatelnou kombinaci 160 km/h a železničního přejezdu. "Do konce měsíce bych chtěl mít jednání se SŽDC a bavit se o tom, jakým způsobem můžeme přejezdy lépe zabezpečit, popřípadě zaměnit za mimoúrovňové křížení," uvedl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Chtějí se zabývat i systémy, "které detekují, že na přejezdu stojí překážka a které by mohly v takovém případě vyřadit systém z provozu." Petr Gazdík (TOP 09 a STAN) upozorňuje, že nemůžeme ovlivnit, zda člověk udělá konkrétní chybu. Ale pokud by se měla nastavovat jiná pravidla, rozhodně je to věc konstruktérů a odborníků, nikoliv politiků. "Nejkonkrétněji můžeme rozhodnout ve státním rozpočtu," dodal Vojtěch Filip (KSČM). Ani podle něj není možné jednoduše říct, že se udělá zákon o křížení silnic a železnice. I kdyby, nesmí se zapomínat na retroaktivitu.

Na první pohled by hazardu řidičů mohla předejít opatření, jako je napojení kamer u přejezdů na zabezpečovací zařízení ve vlaku. Soudní znalec Jiří Martínek však upozornil, že jakákoli opatření, která by teoreticky měla přispět k lepšímu zabezpečení přejezdů, by prodloužila dobu, po kterou by auta před průjezdem vlaku čekala. Studie ukazují, že v takovém případě řidiči ještě častěji ignorují pravidla, výsledkem by tak byl pravý opak toho, čeho by měly úpravy dosáhnout. "Zabýváme se něčím, čemu říkáme znevažování výstrahy. Znevažováním výstrahy je právě prodloužování uzavření železničního přejezdu," upozornil Jiří Martínek. Prodloužení čekací doby by navíc v některých případech mohlo mít katastrofální dopad na plynulost silniční dopravy. Na přejezdech přes nejfrekventovanější tratě ve velkých aglomeracích, kde je silná regionální i dálková doprava a musí se navíc vejít i nákladní vlaky, by se postávání před přejezdem snadno mohlo protáhnout i na hodinu.

Chybí řidičům osvěta?

Středeční nehoda poukázala mimo jiné i na možné nedostatky ve vzdělávání řidičů. Ačkoli řidič kamionu, který vjel před rychle jedoucí vlak, byl z Polska, nelze očekávat, že by se český řidič zachoval v obdobné situaci jinak. "V mnoha autoškolách instruktoři nevědí, jak železniční přejezdy fungují. I legislativa nepříliš kvalitně objasňuje chování řidičů na železničním přejezdu," poukázal. Mnoho řidičů netuší, že jsou závory připraveny na to, aby i po jejich spuštění mohlo "polapené" vozidlo ujet. "Břevna jsou konstruována tak, aby šla jednoduše prorazit. I když si poškrábete lak na vozidle, je lepší přejezd okamžitě opustit," doporučil Dušan Kamenický. O nedostatku osvěty je přesvědčen i Vojtěch Hromíř ze sdružení ČESMAD Bohemia. Naznačil, že ani každoroční profesní školení nedává profesionálním řidičům dostatek informací. "Školení se zaměřuje na více témat, není zaměřeno pouze

na bezpečnost silničního provozu. Takže řidič v takové záležitosti je vybaven stejně jako všichni ostatní řidiči tím, co se dozví v autoškole. Potom při pravidelných školeních se tyto věci připomínají," shrnul.

Hlavní fakta

- Do kamionu narazil na železničním přejezdu ve Studénce na Novojičínsku vlak Pendolino jedoucí z Bohumína do Františkových Lázní. Havárie se stala před 08:00.
- Při nehodě zemřeli tři lidé.
- Dalších 17 lidí bylo zraněno, z toho tři velmi vážně.
- Nejvážněji zraněné transportovali záchranáři na Traumatologické oddělení Fakultní nemocnice v Ostravě.
- Další pacienti převezli kromě Ostravy do nemocnic v Novém Jičíně a Bílovci.
- Kamion vjel na přejezd ve chvíli, kdy blikalo výstražné světlo a závory šly dolů. Řidiče z kamionu policie zadržela. Podle ministra vnitra byl řidič z Polska.
- Vlak před sebou po srážce hořící kamion tlačil. Motor z kamionu byl nalezen až 200 metrů od místa nehody.
- Vlak se podařilo zabrzdit až po cca 500 metrech.
- Materiální škody dosahují téměř 160 milionů korun, z toho 150 milionů korun jsou na vlaku.
- Jde o nejvážnější nehodu na železnici v České republice za posledních zhruba sedm let.
- V srpnu 2008 rovněž ve Studénce a jen nedaleko místa dnešního neštěstí havaroval vlak Eurocity Comenius, který jel na trase Krakov – Praha. Vlak tehdy narazil do spadlé části mostní konstrukce. Na následky nehody zemřelo osm lidí, zraněných bylo sedm desítek.

26. 07. 2015 Nehodu na Masarykově nádraží zřejmě zavinil strojvůdce, míní inspekce (15. července 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vykolejeni-vlaku-v-praze-zrejme-zavinil-strojvudce-fyo-praha-zpravy.aspx?c=A150726_210709_praha-zpravy_kha)

Vykolejení vlaku na pražském Masarykově nádraží minulý týden zavinil zřejmě strojvůdce. Vypnul automatickou brzdu, která vlak ve stanici zastavuje, a sám se o brzdění nepokusil. S odkazem na výsledky vyšetřování Drážní inspekce to uvedla televize Nova. České dráhy chystají pro strojvůdce změny pravidel. Vlak z Českého Brodu, který v noci na minulou středu prorazil zářez a vyjel na nástupiště, měl podle černé skříňky vypnutý systém automatického vedení. Strojvedoucí ho deaktivoval po odjezdu z pražského libeňského nádraží. „Otestovali jsme zabezpečovací zařízení v Praze na Masarykově nádraží a zjistili jsme, že komunikuje s vlakem správně,“ řekl Nově náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Při příjezdu do nádraží tak vlak sám podle Novy brzdit nezačal a strojvůdce také ne. „Teď je otázka, jestli k tomu došlo úmyslně, anebo omylem,“ řekl prezident Federace strojvůdců ČR Jindřich Hlas.

Na základě dosavadního vyšetřování České dráhy připravují změnu pravidel, podle níž by strojvůdci na Masarykově nádraží vlaky brzdili aktivně bez využití automatiky. Při nehodě na Masarykově nádraží se zranili tři lidé. Zranění dvou z nich byla povrchová, čtyřiačtyřicetiletý muž skončil s úrazem nohy v nemocnici. Škoda podle prvních odhadů činila 4,2 milionu korun. Nádraží bylo kvůli nehodě několik hodin uzavřeno, vlaky mířily na jiná pražská nádraží a některé měly zpoždění.

29. 07. 2015 Na prodej je opět trojice nevyužívaných železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-prodej-je-opet-trojice-nevyuzivanych-zeleznic/1242388>)

Trojice nevyužívaných tratí je opět na prodej. Koupit si je mohou i soukromé osoby, musí se ale zavázat, že na nich budou minimálně pět let provozovat vlaky. Nejlacinější je železniční spojení z Kopidlna do Dolního Bousova, které Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nabízí k prodeji za téměř 1,4 milionu korun. Kromě ní nabízí správce kolejí k prodeji ještě tratě z Kralovic do Maldotic na Rakovnicku a spojení z Čížkovic do Obrnic u Mostu. Ty jsou ale už o poznání dražší a zájemce za ně bude muset zaplatit přes pět milionů korun. Vyplývá to z informací zveřejněných na internetových stránkách SŽDC. Kromě těchto tratí plánoval původně správce kolejí prodat ještě

další dvě dlouhodobě nevyužívané tratě Čelákovice – Mochov a Čejč – Uhřetice, u kterých ale nejsou dosud vypořádány majetkové vztahy vůči všem vlastníkům pozemků. Uvedenou pěticí tras se už SŽDC pokoušelo prodat v lednu za výrazně vyšší ceny pohybující se v řádu desítek milionů korun. Žádný zájemce se ale o železnice, na kterých kraje dlouhodobě žádnou železniční dopravu neobjednávají, nepřihlásil. Celkem je takovýchto tratí vytypovaných k postupnému prodeji 21. Státní správa železnic se jich chce zbavit především proto, že do nich nechce dále investovat a předpokládá, že prostředky na jejich opravy bude platit nový majitel. Ten by mohl mít nárok na příspěvek od státu na rekonstrukci trasy pouze v tom případě, že by na nich provozoval pravidelné železniční spojení alespoň dvěma páry vlaků denně, případně odpovídající počet spojů během roku, pokud nebudou jezdit každý den.

Pokud se správě železnic nepodaří prodat tratě ani ve druhém kole, může je ještě bezplatně nabídnout do užívání obcím a krajům. Právě obce už v minulosti v mnoha případech o nevyužívané tratě projevíly zájem, překážkou ale byla jejich vysoká cena. Příkladem může být například obec Terezín u Čejče, která plánovala na části železniční trasy mezi Terezínem a Klobuky u Brna provozovat koněspřežnou dráhu jako lákadlo pro turisty. Proti rozprodeji nevyužívaných tratí se postavil Svaz cestujících ve veřejné dopravě, podle jehož předsedy Miroslava Vyky jde o krátkozraký krok. "Zastavení provozu na nich nebylo objektivně zdůvodněno, ale došlo k němu vždy na základě jejich nedostatečné údržby a krátkozrakého politického rozhodnutí," uvedl začátkem roku v otevřeném dopisu ministru dopravy Danu Ťokovi.

29. 07. 2015 V pendolinu našli druhou černou skříňku, čeká se na upřesnění škody (680.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/v-pendolinu-nasli-druhou-cernou-skrinku-ukaze-chovani-vlaku-i-strojveduce-1rm-/ostrava-zpravy.aspx?c=A150729_111530_ostrava-zpravy_jog)

Odborníci už našli i druhé záznamové zařízení z pendolina, které před týdnem narazilo do kamionu na železničním přejezdu ve Studénce na Novojičínsku. Nyní se z něj pokoušejí stáhnout data. V pražském depu, kde je poničená souprava odstavena, se také ve středu uskutečnila takzvaná komisionální prohlídka, během níž technici a vyšetřovatelé detailně zhodnotili rozsah poškození, technický stav vlaku. „Výsledkem je, že stav vlaku nebyl příčinou nehody,“ uvedla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Doplnila, že výsledky rovněž dostane výrobce a dodavatel pendolina jako podklad pro přípravu návrhu možné opravy vlaku. „Předpokládáme, že tak do dvou měsíců, tedy v září, by nám pak mohl předat nějaký návrh řešení opravy,“ dodala mluvčí. Výše škody zatím zůstává stejná, odhaduje se na zhruba 150 milionů korun.

Podle dat z druhé skříňky byla nárazová rychlost vlaku 142 kilometrů v hodině. Zatím není jasné, zda strojvedoucí brzdil. Maximální povolená rychlost v daném úseku koridorové trati byla 160 kilometrů za hodinu. „V tuto chvíli ještě nevíme, jestli se rychlost na 142 kilometrů za hodinu snížila vlivem srážky či strojvedoucí použil rychlobrzdu. Toto by měla objasnit analýza dat z přední skříňky vlaku,“ vysvětlil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Už po odtahování vozu ze Studénky do Bohumína se podařilo najít první takzvanou černou skříňku, data z ní nyní inspektoři analyzují. Z obou zařízení podobně jako v letadle mohou zjistit informace o „chování“ vlaku i strojveduce – jakou rychlostí vlak jel, jestli strojvedoucí stihl brzdit a další údaje potřebné pro znalecké zkoumání.



Do Prahy přijedou italské výrobce

Příští týden by měli do Česka přijet z Itálie zástupci firmy, která rychlovlaky vyrábí. Teprve poté, co si prohlédnou poškozené pendolino a seznámí s informacemi českých znalců, se rozhodne o dalším postupu, tedy zda půjde kabina a vozy opravit. Vlak je v pražském depu od nedělního rána, kdy dorazil z Bohumína. Nehodu ve Studénce nepřežili tři lidé, téměř dvacet jich bylo zraněno. V Ostravě a Novém Jičíně zůstávají stále hospitalizováni tři pacienti. Soud v pátek poslal do vazby polského řidiče kamionu, který vjel na přejezd, přestože už svítila červená světla. Padesátiletému muži hrozí za obecné ohrožení z nedbalosti tři až deset let vězení.

České dráhy vyplatí náhradu škody

Polák jel s nákladem plechů do Maďarska, jenže se chtěl vyhnout silničním placeným úsekům a zabloudil. V tuzemsku nemá žádný záznam o dopravním přestupku, v Polsku ale více než deset.

Ve vlaku cestovalo 150 lidí, zatím sedm už požádalo o náhradu škody. České dráhy vyzývají všechny, kteří při srážce utrpěli zdravotní újmu nebo věcnou škodu, aby se co nejdříve obrátili na společnost. Své nároky na náhradu škody mají posílat právnímu odboru ČD na nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 nebo na e-mail: gornier@gr.cd.cz. Česká dráhy budou podle evropské legislativy vyplácet poškozeným zálohu odškodného, která bude v případě příbuzných obětí činit minimálně 21 tisíc eur, tedy téměř 570 tisíc korun. U zraněných částka stanovena není, bude ale přiměřená. Dráhy následně budou peníze vymáhat na viníkovi nehody.

30. 07. 2015 Havarované pendolino je opravitelné, vymění se první vůz kromě podvozku (680.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/havarovane-pendolino-ceka-vymena-prvniho-vozu-fq9-ostrava-zpravy.aspx?c=A150730_112432_ostrava-zpravy_woj)

Havarované pendolino lze opravit, domnívají se experti po prohlídce. Bude nutné vyrobit nový první vůz kromě podvozku. Výrobce vyčíslí cenu opravy. Škoda na vlaku se ani po podrobné prohlídce nezměnila, činí 150 milionů. Informoval o tom vrchní přednosta Depa kolejových vozidel Praha Miroslav Kupec. Ten neopomněl ani připomenout, že strojvedoucí brzděním před tragickou nehodou u Studénky patrně zabránil větším škodám na zdraví cestujících i majetku. Při nehodě muž ovšem přišel o nohu a má zraněnou páteř. Kolegové vyhlásili sbírku, kterou se snaží zmírnit tyto následky nehody. Chtějí se přičinit o to, aby si mohl pořídit co nejvyšší protézu. Původně odhadovaná škoda, tedy 150 milionů korun, se nezměnila ani po střední komisi prohlídce, které se účastnili zástupci Českých drah, pojišťovny a výrobce pendolin, společnosti Alstom. Ta nyní připraví drahám kalkulaci, kolik by oprava vozidla stála.

Oprava je prioritou, dráhy ji chtějí co nejrychleji

Pokud nebude oprava ekonomicky výhodná, zvažují České dráhy i jinou variantu, jako je například nákup podobného vozidla, která na italských železnicích v současnosti stále jezdí. Prioritou je ale oprava, a to co nejrychlejší, aby se celá souprava mohla vrátit zpět do provozu. Komise uvedla, že pendolino bylo před nehodou v naprostém pořádku a nemělo jakýkoli podíl na této mimořádné události. Náráz, při kterém do vozu vletly dvě tuny vážící palety plechových desek, zdevastoval jak kabinu strojvedoucího, tak i prostor za ní včetně šesti řad sedadel. Snížení rychlosti ze 160 na 142 kilometrů přispělo k tomu, že vozidlo nevykolejilo, což by vedlo k vyššímu počtu obětí i rozsahu poškození vozu.

30. 07. 2015 Fantova kavárna na Hlavním nádraží opět nabízí kávu a občerstvení (Praha hl. n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/fantova-kavarna-na-hlavnim-nadrazi-opet-nabizi-kavu-a-obcerstveni/1242692>)

Po rekonstrukci se na pražském Hlavním nádraží znovu otevřela návštěvníkům Fantova kavárna. Prostor pod kupolí historické budovy provozuje indický kavárenský řetězec Café Coffee Day. Nabízí kávu, kterou firma sama pěstuje. Část secesní budovy, v níž kavárna sídlí, opravila italská společnost Grandi Stazioni, jež má za své investice do budov Hlavního nádraží objekt v pronájmu. Kavárna nabízí místa u stolečků pod kupolí zdobenou malbami a sochami slavných českých tvůrců, další místa jsou v uzavřeném prostoru. Interiér kavárny vychází z podob dalších provozoven indického řetězce. Kavárna nemá své WC a její návštěvníci musejí použít toalety u příchodu k vlakům. Vnitřní kavárna je vybavena nábytkem, který odkazuje ke známým kouskům designérů 20. století. Jsou v něm třeba křesla připomínající slavnou a dodnes vyráběnou Barcelonu Ludwiga Miese van der Rohe, jimiž je vybavena i brněnská vila Tugendhat. Ve Fantově kavárně však je kožené polstrované křeslo posazeno na konstrukci dřevěné, nikoli ocelové, jak je tomu u originálu.



Řetězec Café Coffee Day má po celé Indii více než 1 450 kaváren. V Česku má provozovny zejména v obchodních centrech, Fantova kavárna je jeho desátou pobočkou v tuzemsku. "Kavárna ve Fantově budově je naše první provozovna umístěná v tak jedinečné historické lokalitě v České republice. (...) Spojují nás naše dlouhé tradice, neboť již více než 150 let se věnujeme pěstování špičkové kávy," uvedl při otevření kavárny Bharat Gowda, člen představenstva Café Coffee Day.

Hlavní nádraží v Praze je kulturní památkou. Kavárna byla původně odjezdová hala, později sloužila jako místo k posezení při čekání na vlak, ale je i památkou na architekta historické budovy nádraží Josefa Fantu. Je charakteristická vysokou kupolí, jejíž stěny zdobí typické secesní motivy i sochy připomínající česká města, do nichž v době vzniku nádraží vedla dráha z Prahy. Interiéry vyzdobili sochaři Stanislav Sucharda a Ladislav Šaloun.

Italská společnost Grandi Stazioni prostory nádraží opravuje od prosince 2006. Ve vstupní hale vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory, výtahy a řadu obchodů. Výměnou za rekonstrukci nádraží získala od Českých drah možnost budovu komerčně využívat po dobu 30 let. Na jaře požádala o prodloužení lhůty na obnovu Fantovy budovy, jež měla být hotová v říjnu 2016. "Zatím jednáme, je třeba najít novou náplň pro využití budovy, která se po otevření nové budovy v 70. letech nepoužívá," řekl dnes ČTK mluvčí firmy Martin Hamšík. Dokončení oprav Fantovy budovy je podle smlouvy z roku 2003 podmínkou pro prodloužení pronájmu prostor nádraží italské společnosti o dalších 20 let.

30. 07. 2015 Stavební povolení: Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150730rozhodnuti.pdf>)

31. 07. 2015 Tanvald má nové nádraží. Rychlíky z Prahy však nástupiště poškozují

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-nici-nove-nadrazi-v-tanvalde-d5g/eko-doprava.aspx?c=A150730_174806_eko-doprava_suj)

Zvláštní problém musí řešit Správa železniční dopravní cesty a České dráhy. Nově postavená nástupiště stojí na nádraží tak, že když přijede do Tanvaldu rychlík z Prahy, ničí je. Problémem jsou vysouvací schůdky u motorových vozů řady 854, které České dráhy nasazují většinou právě na vlaky z Prahy. „Dojde ke sklopení schůdku a jeho dosednutí na hranu nástupiště, která je tímto postupně odlamována a je poškozován povrch s výstupky určený proti uklouznutí cestujících,“ popsal problém mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Podle něj došlo k poškození nástupiště hned po otevření, několik měsíců ale trvalo, než se zjistilo, jak k němu dochází. „K poškozování hrany nástupiště dochází opakovaně, protože schůdky se při postupném nastupování cestujících v intervalu neustále zasouvají a vysouvají,“ dodal Ptačinský.



SŽDC zatím nevyšlila objem škody, který odlamováním vzniká. Odmítá ale, že by nástupiště byla příliš vysoká, a odkazuje na příslušné normy. Za tím si stojí i zodpovědný projektant Peter Lastovecký. Problém je totiž v tom, že nástupiště je v oblouku. „Normami je přesně stanovená prostorová poloha nástupiště hrany vůči kolejím. Současná legislativa jiné prostorové řešení nástupiště hrany vůči kolejím nedovoluje,“ uvedl Lastovecký. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka se snaží dopravce se SŽDC vzniklý problém řešit. „Požádali jsme SŽDC o dodatečné informace o způsobu a rozsahu poškození nástupiště hrany a o postoupení protokolu prokazujícího soulad parametrů nástupiště s příslušnými normami,“ řekl Joklík.

31. 07. 2015 Ministr Ťok chce zlepšit bezpečnost přejezdů, plánuje i zvýšení pokut

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/tok-chce-zlepsit-bezpecnost-prejezdu-dw7-/domaci.aspx?c=A150731_143435_domaci_cen)

Ministr dopravy Dan Ťok zřídil pracovní skupinu, která prověří železniční přejezdy a možnost zlepšení jejich bezpečnosti. Soustředit se bude především na trať Praha – Ostrava, kde mohou vlaky jezdit i 160 km/h. Uvedl to po jednání se zástupci Správy železniční dopravní cesty a Drážního úřadu. Ministr mluvil i o zvýšení pokut, podle něj by mohly být až trojnásobné. Dan Ťok připomněl, že na trase Praha – Ostrava je 88 přejezdů, 14 nadjezdů a osm podjezdů. Zdaleka na všech však není možné jezdit stošedesátkou jako na tom ve Studénce, kde se minulý týden střetlo pendolino s kamionem. Důvodem je třeba to, že je v jejich blízkosti nádraží a další.

Nově zřízená pracovní skupina má za úkol vytipovat, jaké zabezpečení se pro konkrétní přejezdy nejlépe hodí, zda připadá v úvahu podjezd či nadjezd a také to, zda přejezd zcela nezrušit. „Peníze nebudou tím největším problémem. Většina těchto přejezdů je v obcích a bude záležet na jejich

přístupu. Můžeme třeba říci, že ve Studénce jsou dva přejezdy a jeden nadjezd, a tak jeden přejezd zrušíme. Obec se bude bránit, že ji rozdělíme, že je pro obyvatele k přejezdu daleko," řekl Ťok. Pokud se bude zlepšovat bezpečnostní vybavení přejezdu, jmenoval ministr systémy, které by vlak upozornily, že na trati je překážka a provoz na trati by zastavily. Podle systému by dovybavení jednoho přejezdu přišlo na 200 až 500 tisíc korun. „Zjišťujeme, zda by bylo možné to financovat z peněz Evropské unie," uvedl ministr. Zvýšit bezpečnost má systém ETCS, který zjednodušeně řečeno umožní automatickou komunikaci vlaků s návěstidly – strojvedoucí by tak včas zjistili případné problémy na trati včetně překážky na přejezdu. V takovém případě automaticky vystaví vlakům stopku. Ještě letos chce správce železnic tento systém, fungující v celé Evropě, zavést na koridoru mezi Kolínem a Břeclaví. Další novinkou je systém GSM-R, tedy bezdrátová komunikace mezi vlakem a dispečery, která opět zrychlí zastavení vlaku v případě krize. Objevit se má hned na několika tratích, například z Kolína přes Havlíčkův Brod do Brna, v uzlu Beroun – Praha – Benešov nebo na trati z Plzně do Českých Budějovic.

Zlepšení bezpečnosti má však i svá úskalí. Na trati Praha – Ostrava projede na 300 vlaků denně a závory jsou staženy celkem devět hodin. Pokud by systém měl být schopný v případě překážky bezpečně zastavit vlak, musely by se závory spouštět dřív a znamenalo by to další tři hodiny navíc. Ťok připomněl i možnost, že by přejezdy sledovaly kamery podobné těm, které jsou na úsecích s měřením rychlosti. Při přestupku by snímek vozu s registrační značkou dostávaly obce a následně věc řešily. Při této příležitosti Ťok zmínil, že by chtěl zvýšit pokuty. „Na ty současné si řidiči zvykli a je to poznat na nehodovosti," uvedl. Podle jeho představy by mohly být až trojnásobné. Konkrétně za zanechání kamionu na přejezdu by si dovedl představit 50 tisíc pro řidiče a dvojnásobek pro provozovatele.
