

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2018

OBSAH

01. 02. 2018	KRAJSKÉ VLAKY STÁLY UŽ OSM MILIARD. STÁT PŘIHOdí JEŠTĚ VÍC	2
01. 02. 2018	PENDOLINO ZE SRÁŽKY VE STUDÉNCI JE OPRAVENÉ, NA TRÁŤ VYRAZÍ ALE AŽ V KVĚTNU (682.003, 082.003).....	2
04. 02. 2018	BROUCI I OBAVY Z BOMB ZDRŽUJÍ STAVBU OBŘÍHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU VE STUTTGARTU	3
04. 02. 2018	V JIŽNÍ KAROLÍNĚ SE SRAZILY VLAKY. DVA LIDÉ ZEMŘELI, PŘES STO BYLO ZRANĚNO.....	3
06. 02. 2018	SKONČILA OPRAVA DALŠÍ STŘEDOČESKÉ VÝPRAVNÍ BUDOVY (ZDICE).....	4
06. 02. 2018	NEŘÍZENÝ VLAK UJEL KILOMETRY „Z KOPCE DO KOPCE“. INSPEKCE VINÍ STROJVŮDCE (2. SRPNA 2017, KADAŇ).....	4
07. 02. 2018	VLÁDA PODPOŘILA NOVELU URYCHLUJÍCÍ VÝSTAVBU, NÁVRH NYNÍ POSODÍ POSLANCI (ZÁKON Č. 416/2019 SB.).....	5
09. 02. 2018	V ČELE FIRMY, KTERÁ SPRAVUJE A PROVOZUJE ŽELEZNIČNÍ SÍŤ V ČESKU, KONČÍ PAVEL SURÝ (SŽDC).....	7
12. 02. 2018	SRÁŽKU VLAKŮ V RAKOUSKU NEPŘEŽILA ŽENA, ZRANĚNÝCH JE 22	7
12. 02. 2018	DRUHÝ MOST U VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PŮJDE K ZEMI, KONSTRUKCE SKONČÍ VE ŠROTU (UZEL PLZEŇ, 2. STAVBA).....	8
13. 02. 2018	STÁTU SE NECHCE DO OPRAVY SESUVEM PONIČENÉ TRATI U D8, KRAJ NA NÍ TRVÁ (TRÁŤ Č. 097).....	8
13. 02. 2018	NÁVRH NA POZASTAVENÍ ČTYŘMILIARDOVÉ ZAKÁZKY SŽDC NEPROŠEL (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE)	9
14. 02. 2018	MODERNIZACE NEGRELLIHO VIADUKTU POKRAČUJE SNÁŠENÍM DVOU MOSTŮ ..9	
17. 02. 2018	ZE STAVĚDLA POSLALI VLAKY NAPOSLEDY, ŘÍDICÍ CENTRUM ČEKÁ DEMOLICE (PLZEŇ HL. N., ST. 5 RADBUZA)	10
19. 02. 2018	SLOVENSKÁ STRELA BUDE JAKO NOVÁ. RZI A ZCHÁTRALÉHO INTERIÉRU JI ZBAVÍ KOPŘIVNICKÁ AUTOMOBILKA (M 290.001)	11
20. 02. 2018	BUDOVÁNÍ RYCHLOTRATI MEZI PRAHOU A BRNEM SE HNULO Z MÍSTA (STUDIE PROVEDITELNOSTI).....	11
20. 02. 2018	PRASTARÁ ŠVESTKOVÁ DRÁHA MÁLEM ZANIKLA. TEĎ SE MĚNÍ NA NEJMODERNĚJŠÍ REGIONÁLNÍ TRÁŤ V EVROPĚ (ČÍŽKOVICE – OBRNICE)	12
21. 02. 2018	STROJVEDOUČÍ STÁRNOU RYCHLEJI, NEŽ PŘICHÁZEJÍ NOVÍ. BRZY JICH BUDE MÁLO, VARUJE DRÁŽNÍ ÚŘAD	13
22. 02. 2018	NEHODOVOST NA ŽELEZNICI V ROCE 2017.....	14
26. 02. 2018	STÁT ZRUŠIL PRODEJ ŽELEZNICE Z BUDĚJOVIC DO JEMNICE, VRÁTÍ SE TAM VLAKY (MORAVSKÉ BUDĚJOVICE – JEMNICE).....	15
26. 02. 2018	Z JIHOMORAVSKÝCH VLAKŮ ZMIZÍ PRŮVODČÍ, JÍZDENKY ZKONTROLUJÍ REVIZOŘI (OD ROKU 2019).....	16
27. 02. 2018	ZCELA NEVYUŽITÁ „STRATEGICKÁ“ JEDNOKOLEJKA BRÁNÍ OBCHVATU CHRUDIMI (HEŘMANŮV MĚSTEC – CHRUDIM MĚSTO)	17
27. 02. 2018	BRNO DOPORUČÍ VLÁDĚ KE SCHVÁLENÍ NÁDRAŽÍ U ŘEKY. ALE MÁ PODMÍNKU: PODZEMNÍ PŘÍMĚSTSKOU ŽELEZNICI	17
28. 02. 2018	LEO EXPRESS CHCE POSÍLIT SPOJENÍ SE ZLÍNSKÝM KRAJEM, UVAŽUJE I NAD VÍDNÍ.....	19
28. 02. 2018	V PRAŽSKÉM RADOTÍNĚ VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, VAGON SPADL Z MOSTU	19
28. 02. 2018	ŠÉF SPRÁVY ŽELEZNIC SURÝ PODAL DEMISI, DOČASNĚ JI POVEDE NÁMĚSTEK (SŽDC)	20

01. 02. 2018 Krajské vlaky stály už osm miliard. Stát přihodí ještě víc

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/vlaky-pujcovna-kraje-dotace-nakup-pronajem-f28-ekonomika.aspx?c=A180131_379904_ekonomika_are)

Ministerstvo dopravy zvažuje, že krajům umožní nakoupit nové vlaky za další zhruba tři miliardy. O obnovu zastaralých vozů jezdících na regionálních linkách je totiž enormní zájem. O 7,7 miliardy se přihlásily tři kraje ještě předtím, než ministerstvo oficiálně ukončilo příjem žádostí. Novou výzvu proto úřad zvažuje vyhlásit v druhé polovině roku. A už nyní tuší, že peníze nebudou stačit. Pokud zájem překročí množství vyčleněných peněz, zvažuje ministerstvo hledat prostředky jinde. Na nové vlaky by mohly být využity peníze jiných státních institucí, kterým se nepodaří realizovat některý příbuzný projekt financovaný z evropského fondu soudržnosti. „Pokud někomu zůstanou evropské peníze, které není schopen utratit, tak my bychom takové prostředky využili,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Uvedené peníze ale bude možné vynaložit pouze na krajské vlaky. Zajistit potřebnou kvalitu rychlíkové dopravy, kterou prostřednictvím ministerstva objednává stát, hodlá ministerstvo dopravy jinak. Součástí soutěží na provozovatele budou závazné podmínky na kvalitu a stav požadovaných vlaků, které budou muset dopravci zaručit.

Většina dlouhodobých smluv Českých drah na provoz dotované dopravy vyprší v příštím roce. Vyhlásit nová výběrová řízení se ale ve zbývajícím čase nepodaří, kraje i stát tak budou muset dopravce vybírat bez soutěží. První oznámené soutěže by se měly týkat dálkových linek. Do roku 2021 by mohli vítězové soutěží vozit cestující na trasách z Liberce do Pardubic, z Prahy do Hradce Králové, z Kolína po pravém břehu Labe přes Mělník do Ústí nad Labem, z Ostravy do Olomouce přes Krnov nebo z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod.

Železnice se otevírá

To však neznamená, že by se soukromí dopravci nebo další konkurenti Českých drah nemohli objevit i na jiných dotovaných trasách. Vloni na podzim zaslal ministerstvu nabídky na většinu dálkových železničních linek Leo Express Leoše Novotného. Firma chce využít nové povinnosti úřadů posuzovat nabídky všech dopravců, kteří mají o konkrétní trať zájem. To vyžaduje v souvislosti s otevíráním celoevropského železničního trhu Evropská unie. Kromě nabídnuté ceny budou úředníci posuzovat, zda je alternativní dopravce schopný požadovanému rozsahu služeb dostát.

Definitivní konec uzavírání smluv na železnici bez výběrového řízení stanovuje EU na rok 2023, kdy je naposledy možné zadávat až desetileté kontrakty. Po roce 2023 tak už budou jezdit pouze dopravci, kteří se o provoz utkali s konkurencí ve veřejných soutěžích. Trh železniční dopravy v Česku jim přitom nenabízí malé peníze. Jen na pokrytí takzvané prokazatelné ztráty stát na železnici vyplácí zhruba 13 miliard korun, z čehož přibližně čtyři miliardy připadají na dálkové spoje a zbytek na regionální železnici.

Výběrových řízení se zatím mnoho neuskutečnilo a řada z nich skončila bez vítěze. Úspěšné byly hned první dva tendry z roku 2006 na provoz linek z Pardubic do Liberce a z Plzně do Mostu, v nichž zvítězily České dráhy kvůli nižší ceně nad konkurencí firem Viamont a Connex. Zrušeno pak muselo být výběrové řízení na provoz trati z Ostravy do Olomouce přes Krnov, které stát vyhlásil v roce 2012. Stejně dopadla i další soutěž na provoz rychlíkových linek mezi Mostem a Plzní. Ministerstvo nakonec zakázku místo Českých drah přidělilo společnosti GW Train Regio, která je nástupcem Viamontu, původního uchazeče o tuto trasu z roku 2006. Stejná firma rovněž uspěla v soutěži Jihočeského kraje na provoz takzvaných jihočeských lokálek.

01. 02. 2018 Pendolino ze srážky ve Studénce je opravené, na trať vyrazí ale až v květnu (682.003, 082.003)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-studenka-pendolino-d2q-eko-doprava.aspx?c=A180201_143944_eko-doprava_cfr)

První dva vozy pendolina poškozeného při nehodě na přejezdu ve Studénce jsou již opravené. Po opravách v italském závodě společnosti Alstom by se do Česka měly dostat do konce února. Lidé se v nich ale svezou nejdříve v květnu. Celý vlak ještě před uvedením do provozu dostane nový interiér. Při střetu rychlovlaku s kamionem naloženým ocelovými plechy z července 2014 zahynuli tři lidé. Dráhy škodu na vlaku odhadly na zhruba 211 milionů korun. Definitivní výše ale bude známá až po převzetí opraveného vozidla, uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Dopravce by dvojici vozů měl převzít během příštího týdne a poté se po železnici přesune do Česka. Největšími opravami prošel řídicí vůz soupravy, který byl z velké části postaven znovu. Vůz dostal kompletně novou skříň, instalována byla nová veškerá kabeláž, rozvody vzduchu a celá kabina strojvedoucího včetně řídicího

pultu. Po příjezdu do Česka se tyto vozy připojí ke zbytku soupravy a společně budou přesunuty do opraven, kde získají nový design. Změnou designu od loňského roku prochází i zbytek z celkových sedmi pendolin. Nový interiér vlakům vzniká v depu dceřiné společnosti Českých drah DPOV. Modernizace jedné soupravy vychází na 35 milionů korun. Nová sedla, vizuální informační systém, dětské kino, a zmodernizované WC by se na všech soupravách měla objevit do léta, dodal mluvčí.

04. 02. 2018 Brouci i obavy z bomb zdržují stavbu obřího železničního uzlu ve Stuttgartu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/brouci-i-obavy-z-bomb-zdrzujji-stavbu-obriho-zeleznicniho-uzlu-ve-stuttgartu-1342914>)

Železniční projekt Stuttgart–Ulm se v Evropě označuje za dopravní projekt století. Jednou z jeho zásadních částí je tunelový komplex Bad Cannstatt v hodnotě zhruba 7,3 miliardy korun, který zhotovuje Konsorcium Hochtief, BeMo Tunnelling a W&F Interbaum. Zprovozněn měl být již letos, realizace této části projektu však nabrala zpoždění a hotovo má být nejdříve v roce 2021.



Pod centrem německého Stuttgartu se razí nové tunely pro rychlovlaky i příměstskou dopravu. Práce ovšem postupují pomaleji, než plánovači očekávali. "Průtahy způsobilo několik faktorů. Prvním je ražba ve složitých geologických podmínkách v hornině, která při styku s vodou bobtná, druhým je ochrana zdrojů horké léčivé vody v těsné blízkosti dna stavebních jam pod jílovým podložím a třetím přítomnost chráněného brouka páchníka hnědého, kvůli němuž se část tunelu, která se měla dělat z povrchu musí razit," říká David Bässinger, zástupce investora Deutsche Bahn. Kvůli ochraně zmíněného brouka nemohli stavaři vykácet devět stárnoucích platanů ve kterých živočich sídlí a přeložit silnici. Uvedené skutečnosti si vyžádaly změnu technologie výstavby a složité tunelové křížení bude nově provedeno ražením. Kromě těchto faktorů práce komplikuje i vyhledávání nevybuchlých bomb z druhé světové války.

Po dokončení celého komplexu získá město Stuttgart 100 hektarů nových parcel, ty využije například k výstavbě bytové čtvrti i ploch sloužících k odpočinku. Dalším z řady přínosů bude i to, že cesta z centra města na letiště se z půl hodiny zrychlí na osm minut. Nové železniční řešení, které se realizuje ve Stuttgartu a dále směrem na Ulm, výrazně zrychlí železniční spojení i v rámci evropského dopravního koridoru Rotterdam – Budapešť. „Tunel Bad Cannstatt je nezbytnou součástí nového uspořádání železničního uzlu Stuttgart. Je přes 3,5 kilometru dlouhý a vede od nového mostu přes řeku Neckar nádražím Nordbahnhof k nově zahloubenému a zprůjezdněnému hlavnímu nádraží,“ popisuje projekt jeho šéf Stephan Schlegel ze společnosti Hochtief, která stavbu v konsorciu provádí.

04. 02. 2018 V Jižní Karolíně se srazily vlaky. Dva lidé zemřeli, přes sto bylo zraněno

Zdroj: iDNES.cz (https://zpravy.idnes.cz/srazka-vlak-usa-jizni-karolina-nehoda-smrt-fz0-zahranicni.aspx?c=A180204_125654_zahranicni_amu)

Kolize osobního a nákladního vlaku v americkém státu Jižní Karolína si vyžádala nejméně dva mrtvé a 116 zraněných. Obě oběti železničního neštěstí cestovaly osobním vlakem, uvedli podle agentury AP vyšetřovatelé. Společnost Amtrak, které osobní vlak patří, v prohlášení sdělila, že v soupravě bylo osm členů posádky a asi 140 pasažérů. Příčina nehody známa prozatím není.



Podle Amtraku se nehoda odehrála v 02:35 místního času (08:35 SEČ) ve městě Cayce. Po kolizi s nákladním vlakem společnosti CSX vykolejila lokomotiva a několik vagonů osobní soupravy, která jela z New Yorku do Miami. Lokomotiva osobního vlaku se po vyjetí z kolejí převrátila na bok. „CSX byl na trati, kde měl být,“ uvedl guvernér McMaster. Nehoda se odehrála v úseku železničního přecladiště, kde se hlavní trať větví. Vlak Amtraku podle něj narazil do nákladní soupravy rychlostí 95 kilometrů v hodině. McMaster dodal, že vyšetřovatelé musí nyní zjistit, proč jel osobní vlak po špatné koleji. Amtrak uvedl, že za železniční provoz v daném úseku včetně správy návštěvidel je zodpovědná společnost CSX. Ta se podle AP k incidentu zatím nevyjádřila.

Úřad místního šerifa nejprve sdělil, že do nemocnic bylo převezeno asi 50 osob, jihokarolinský úřad pro krizové situace informoval o nejméně 70 zraněných a agentura AP s odvoláním na své zdroje uvedla číslo 80. Podle oficiální bilance si srážka vyžádala dva mrtvé a 116 zraněných. Obě oběti železničního neštěstí pracovaly pro společnost Amtrak, které osobní vlak patří. Mnozí cestující v době

nešťestí spali a probudil je až náraz. Pasažér Derek Pettaway v rozhovoru s televizí CBS prohlásil, že bylo ihned jasné, že vlak do něčeho narazil a vykolejil. Podobně se vyjádřil i další cestující Elliot Smith, který hluk srážky přirovnal k výbuchu plynové nádrže. „Bylo to velmi hlasité, okamžitě jste věděli, že je to špatné,“ řekl.

Tři nehody za dva měsíce

Harrison Cahill, který je mluvčím okresu Lexington, kde se nehoda stala, řekl, že zranění byla různá, někteří lidé utrpěli škrábance či tržné rány, jiní zlomeniny. Dva zranění jsou podle Reuters v kritickém stavu. Zahynuli průvodčí a strojvedoucí osobního vlaku. Nákladní vlak byl odstavený a žádná obsluha v něm nebyla.

Nedělní nehoda je pro Amtrak třetí za poslední dva měsíce, při které zahynuli lidé. Ve středu se souprava převážející republikánské členy Kongresu USA včetně předsedy Sněmovny reprezentantů Paula Ryana srazila ve Virginii s popelářským vozem: jeden z cestujících nákladního vozu zemřel a řidič utrpěl vážná zranění. Loni 18. prosince nedaleko Seattlu vykolejil osobní vlak Amtraku při premiérové jízdě po nové trati, tehdy zahynuli tři lidé a přes 70 jich bylo zraněno. Demokratický senátor Richard Blumenthal v reakci na nedělní nehodu prohlásil, že americká železniční síť musí být modernizována o nové zabezpečovací prvky, aby se podobným tragédiím mohlo předejít. Nečinnost v této oblasti je podle Blumenthala neomluvitelná.

06. 02. 2018 Skončila oprava další středočeské výpravní budovy (Zdice)

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

Středočeské město Zdice se může pyšnit nově opravenou nádražní budovou. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) totiž dokončila rekonstrukci dalšího nádraží v kraji. Modernizace výpravní budovy probíhala od srpna loňského roku do letošního ledna, náklady dosáhly částky téměř 8,8 milionu korun.

Během uplynulých měsíců prošlo osobní nádraží kompletní opravou vnějšího pláště včetně výměny oken, klempířských konstrukcí, zabezpečovacích prvků či elektroinstalace. „Součástí prací byla také úprava vstupů do objektu, nová je střešní krytina u všech přístavků. Opravy se dočkala i čekárna pro cestující, nový je venkovní i vnitřní mobiliář,“ uvádí generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Samozřejmě se zrekonstruovaly i veřejné toalety. Poměrně zachovalá střeška výpravní budovy prošla revizí, vyměnilo se pouze poškozené podbití.

Zdice jsou po Zadní Třebani dalším nádražím, které už má opravenou výpravní budovu v této části Středočeského kraje, konkrétně na trati mezi Prahou a Plzní. Ještě letos se opraví staniční budova v Karlštejně, na příští rok se pak chystá oprava nádražní budovy v sousedních Hořovicích a především pak zahájení rozsáhlé rekonstrukce berounského nádraží, u kterého se aktuálně dokončuje potřebná dokumentace pro stavební řízení.

Pokud jde o opravy dalších středočeských nádraží, tak již loni se opravily budovy v Dobříši, Rakovníku či Kostomlatech nad Labem. Letos je v plánu dokončit opravu výpravní budovy v železniční stanici Kutná Hora město, Příbram a zahájena bude oprava v Kolíně. Vedle rozsáhlých rekonstrukcí vybraných stanic probíhají na řadě míst drobné opravné práce. Po roce 2020 by pak měly podle plánu začít velké rekonstrukce kralupského, nymburského a mladoboleslavského nádraží. U každého z těchto tří nádraží se budou plánované investice pohybovat v řádech desítek milionů korun.



06. 02. 2018 Neřízený vlak ujel kilometry „z kopce do kopce“. Inspekce viní strojvůdce (2. srpna 2017, Kadaň)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/regiopanter-drazni-inspekce-nezajisteny-vlak-kadan-strojvedouci-postih-149-/usti-zpravy.aspx?c=A180206_115252_usti-zpravy_vac2)

Drážní inspekce ukončila vyšetřování incidentu z loňského srpna, kdy se dal v Kadani sám do pohybu prázdný osobní vlak. Samotíží jezdil z jednoho nádraží do druhého. Kolos se štěstím nikoho nezranil a nezpůsobil téměř žádné škody. Inspektoři shledali vinným strojvůdce, který vlak řádně nezabrzdl. „Bezprostřední příčinou bylo nezajištění nečinné elektrické jednotky osobou řídící drážní vozidlo proti

nežádoucím pohybu po jejím odstavení,“ stojí v závěrečné zprávě Drážní inspekce (DI). Za zásadní příčiny mimořádné události inspektoři považují to, že se strojvůdce při přípravě posunu nedržel technologických postupů dopravce a návodu na obsluhu soupravy. Zda čeká strojvedoucího nějaký potíh, není zatím jasné. Podle mluvčího DI Martina Drápala se událostí a odpovědností za její vznik bude zabývat nejbližší poradní sbor vrchní přednostky Depa kolejových vozidel Plzeň.

Incident se stal 2. srpna krátce před pátou hodinou ráno. Do stanice Kadaň-Pruněšov přijela z Chomutova třívozidlová elektrická jednotka RegioPanter, která tu svou jízdu ukončila. Po výstupu cestujících sjednal strojvedoucí s výpravčím mimořádný posun. Vlak měly tvořit dvě jednotky. Když však jedna z nich objížděla druhou, stojící jednotka se dala do pohybu (o jízdě vlaku bez strojvedoucího jsme psali zde).

Zarážky na kolejích nepomohly

„Při přiblížení k nástupišti strojvedoucí zjistil, že se odstavená jednotka rozjíždí proti směru jeho jízdy. Okamžitě zastavil posunový díl, vyběhl ven a snažil se otevřít nástupní dveře samovolně jedoucí jednotky, aby ji zastavil záchrannou brzdou. To se mu nepodařilo,“ píše se ve zprávě DI. Výpravčí, aby zabránil ujetí soupravy ke Klášterci nad Ohří, přestavil výhybky směrem ke stanici Kadaň. Následně ohlásil ujetí jednotky výpravčímu v Kadani. Ten na kolej položil dvě zarážky. Ujíždějící neřízená jednotka ale zarážky odhodila a projela stanicí Kadaň předměstí. „Chtěli jsme do vlaku nastoupit, ale nezastavil. V tom dalším nám potom někdo řekl, že jim ujel vlak bez mašinfíry,“ citoval tehdy cestujícího Týden.cz, který na incident upozornil. Nikým neovládaný RegioPanter se zastavil až za dopravnou Želina v protisměru. Poté se opět rozjel samotíží opačným směrem a projel stanicí Kadaň směrem ke Kadani-Pruněšov. Na toto nádraží nedojel, zastavil se ve stoupání trati.

Prázdný RegioPanter najezdil 15 kilometrů

Následně se vlak samotíží znovu rozjel ve směru na Kadaň, kterou projel a zastavil v obvodu zastávky Kadaň předměstí. Počtvrté se znovu rozjel do stanice Kadaň, kde zastavil před položenou dvojitou podložkou. Další dvojitou kovovou podložku stačil položit kadaňský výpravčí před stojící jednotku ve směru do zastávky Kadaň předměstí. Jednotka se znovu rozjela ve směru do zastávky Kadaň předměstí a dvojitou podložku hrnula před sebou až k výhybce. Tam se podložka rozlomila. „Nakonec vlak zastavil na zastávce Kadaň předměstí, kde ho zaměstnanci zajistili proti dalšímu pohybu dvěma zarážkami,“ uvádí se v závěrečné zprávě. Nezajištěný vlak tímto způsobem najezdil přibližně patnáct kilometrů. Škoda na drážním zařízení je vyčíslena na 250 korun.

07. 02. 2018 Vláda podpořila novelu urychlující výstavbu, návrh nyní posoudí poslanci (zákon č. 416/2019 Sb.)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-podporila-novelu-urychlujici-vystavbu.-navrh?return=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

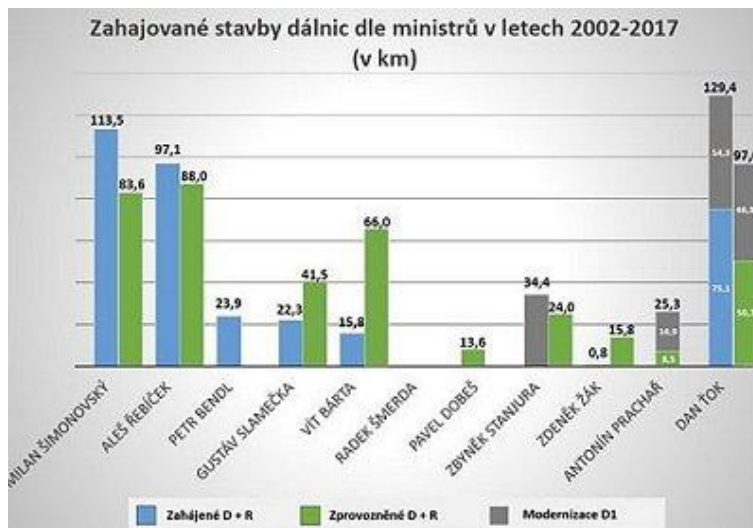
Vláda dnes podpořila novelu zákona č. 416/2019 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, kterou inicioval ministr dopravy a poslanec Dan Ťok. Přijetím kompromisního poslaneckého návrhu, na němž je shoda napříč politickými stranami, dojde ke zkrácení až třináctiletého cyklu, který si dnes vyžádá každá infrastrukturní stavba.

Novela zákona urychlujícího pomalou výstavbu dálnic a i dalších staveb by mohla začít platit ještě v tomto roce. „V minulých letech byla zastavena příprava a zahajování nových staveb dálnic, a proto jsme v posledních čtyřech letech nemohli mnoho nových dálnic otevřít. Soustředili jsme se hlavně na rozhybání přípravy a zahajování nových staveb. Neúnosná je dnes zejména délka přípravy staveb, která dosahuje až neuvěřitelných 13 let, po kterých je možné vůbec začít stavět,“ uvádí ministr Dan Ťok. Předložený návrh novely zákona obsahuje nové instituty, jejichž cílem je umožnit co nejrychlejší zahájení přípravných prací. Hlavním nástrojem pro zrychlení výstavby je institut předběžné



držby. „U vybraných prioritních staveb to umožní začít stavět ještě před samotným vyvlastněním všech pozemků v trase budoucí dálnice nebo železnice. Odpadne tak možnost odvolání proti vyvlastnění, které o měsíce až roky zdržuje výstavbu,“ vysvětluje ministr dopravy.

Pokud poslanci novelu schválí, bude možné vstupovat na pozemky při přípravě staveb, zjednoduší se výplata náhrad za věcná břemena. V každém kraji se určí úřad, který povede k vyjmenovaným dopravním stavbám územní řízení. U většiny krajů se bude jednat o obecní úřad obce s rozšířenou působností v sídle kraje, což umožní vyšší odbornou specializaci příslušných úředníků. V případě schválení stát také bude moci od vlastníka potřebných pozemků vykoupit i hospodářsky nevyužitelné zbytkové části pozemku, které by jinak stát musel stejně zpřístupnit např. polní cestou. Přílohou novely je také výčet staveb, který obsahuje páteřní dálniční síť, hlavní železniční koridory nebo vysokorychlostní tratě.



Aktuálně se staví více než 145 kilometrů nových dálnic a silnic I. tříd a připraveno je k zahájení přes 200 kilometrů dalších projektů. Mezi lety 2010 až 2013 došlo k radikálnímu útlumu výstavby, roční průměr nově zahajovaných staveb spadl na pouhé čtyři kilometry z původních 30 kilometrů. V celkových počtech se zahájilo za tyto „hubené“ čtyři roky pouhých 16,4 kilometrů nových dálnic a 34,4 kilometrů na modernizované dálnici D1. Oproti tomu mezi lety 2014 až 2017 byl zahájen o 60 procent víc staveb, konkrétně 75,1 kilometrů nových dálnic a 54,3 kilometrů modernizované D1, což je v průměru skoro 19 kilometrů nových dálničních staveb a 14 kilometrů modernizované D1.

Příloha k novele zákona č. 416/2009 Sb.

1. Dálnice a silnice I. třídy

1.1 Dálnice

- D0 (Pražský okruh), D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10, D11, D35, D48, D49, D52, D55

1.2 Silnice I. třídy přímo navazující na dálniční tahy

- I/35 Turnov – Hrádek nad Nisou, státní hranice, I/49 Vizovice – státní hranice

2. Dráhy

2.1 Dráhy konvenční

- železniční trať Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice
- železniční trať Praha – Plzeň – Domažlice – státní hranice
- železniční trať Praha – Česká Třebová – Brno
- železniční trať Cheb – Karlovy Vary – Teplice – Ústí nad Labem
- železniční trať Prostřední Žleb – Děčín – Mělník – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
- železniční trať Hranice na Moravě – Horní Lideč
- stavby v rámci železničního uzlu Praha (ohraničeno železničními stanicemi Praha-Ruzyně, Praha-Zličín, Praha-Řeporyje, Praha-Radotín, Praha-Zbraslav, Praha-Uhřetěves, Praha-Běchovice, Praha-Horní Počernice, Praha-Čakovice, Roztoky u Prahy)
- stavby v rámci železničního uzlu Brno (ohraničeného železničními stanicemi Brno-Maloměřice, Starý Lískovec, Modřice, Chřlice, Ponětovice)
- stavby v rámci železničního uzlu Ostrava (ohraničeného železničními stanicemi Polanka nad Odrou, Vratimov, Český Těšín, Petrovice u Karviné, hraniční přechod Bohumín/Chalupki, Ostrava-Třebovice)
- železniční spojení Praha – Kladno vč. napojení letiště Václava Havla Praha
- železniční trať Plzeň – České Budějovice
- železniční trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

- železniční trať Praha Vysočany – Lysá nad Labem
- železniční trať Otrokovice – Vizovice
- železniční trať Olomouc – Šumperk
- železniční trať Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice
- železniční trať Hradec Králové – Pardubice – Chrudim
- železniční trať Brno – Zastávka u Brna – Okříšky

2.2 Dráhy vysokorychlostní

- RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – hranice PL
- RS 2 Brno – Břeclav – státní hranice SK/AT
- RS 3 Praha – Beroun/Hořovice
- RS 4 Drážďany – Ústí nad Labem – Praha včetně odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most

09. 02. 2018 V čele firmy, která spravuje a provozuje železniční síť v Česku, končí Pavel Surý (SŽDC)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/2385742-v-cele-firmy-ktera-spravuje-a-provozuje-zeleznicni-sit-v-cesku-konci-pavel-sury>)

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Surý oznámil správní radě záměr odejít z osobních důvodů z funkce. Správní rada bude muset vybrat nového generálního ředitele, nejčastěji se mluví o Jiřím Svobodovi. Informuje o tom server zdopravy.cz. „Oznámil jsem na správní radě, že z osobních důvodů chci skončit ve funkci generálního ředitele, ale zatím jsem tak neučinil konkrétně. První to obdrží předseda správní rady,“ řekl serveru zdopravy.cz Surý. Ve funkci plánuje skončit ke konci února. Podle zdopravy.cz by nástupcem mohl být náměstek pro provozuschopnost dráhy Jiří Svoboda. Pokud nový ředitel nebude vybrán, než Surý skončí, povede organizaci Svoboda i tak jako statutární zástupce, upozornil server.

Železniční správu vede Surý skoro čtyři roky

Surý, který je absolventem Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, stojí v čele železniční správy od května 2014. Samotná organizace vznikla v roce 2003 v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Úkolem SŽDC je provoz železniční dopravní cesty, ale i její rozvoj a modernizace. Působí také jako investor do výstavby tratí a sestavuje také jízdní řád. Zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) za rok 2016 dosáhl 1,7 miliardy korun.

12. 02. 2018 Srážku vlaků v Rakousku nepřežila žena, zraněných je 22

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/srazku-vlaku-v-rakousku-neprezila-zena-zranenych-je-22/1584880>)

Jedna žena zahynula a 22 lidí bylo lehce zraněno při dnešní srážce dvou osobních vlaků na jihu Rakouska. Mezi zraněnými jsou tři děti. Podle agentury APA o tom informovala policie. Příčina neštěstí, při němž vykolejila jedna souprava, zatím není známa. Úřady neposkytly ani informace o totožnosti či národnosti obětí. České ministerstvo zahraničí ČTK sdělilo, že mezi postiženými nejsou žádní Češi. Vlak EuroCity na cestě ze Štýrského Hradce do západoněmeckého Saarbrückenu se bočně srazil s regionálním vlakem kolem 12:45 SEČ na nádraží v obci Niklasdorf, která leží asi 40 kilometrů severozápadně od Štýrského Hradce. Trať, která obcí prochází, spojuje Vídeň s korutanskou metropolí Klagenfurtem. Regionální vlak Cityjet jel z korutanského Friesachu do štýrského Mürzzuschlagu.



K národnosti nebo věku oběti, která podle policie zjevně seděla ve vlaku EC 216 do Saarbrückenu, policie nesdělila žádné podrobnosti. "Nejdříve musí být jednoznačně objasněna totožnost a musejí být informováni příbuzní," řekl podle agentury APA policejní mluvčí. Tělo mrtvé pasažérky bude na základě žádosti státního zastupitelství podrobeno pitvě. Zranění byli přepraveni do blízkých nemocnic. Kvůli počasí nebylo možné nasadit vrtulníky. Záchrané práce byly podle rakouských drah (ÖBB) ukončeny kolem 14:30 SEČ. Záchranáři z vlaků vyprostili dohromady kolem 60 cestujících a členů vlakového personálu. Nejvíce zničený byl vagon v přední části vlaku EuroCity. Zničena byla u tohoto vagonu 1. třídy kompletní řada oken.

Úsek trati mezi Niklasdorfem a městem Leoben byl uzavřen a mezi městy Bruck a Leoben byla zavedena náhradní doprava. Při kolizi byly pravděpodobně poškozeny stožáry a vedení. Rozsah škod na kolejišti zatím nelze určit. Podle údajů policie srážka zjevně nastala v oblasti výhybek, kde se vlaky navzájem přibližují. Na místo vyrazili i hasiči se sedmi vozy a 42 lidmi. Částečně museli použít hydraulické přístroje. Soustrast příbuzným oběti vyjádřil i rakouský kancléř Sebastian Kurz. "Myslím na rodiny a přátele oběti. Všem zraněným přeji brzké uzdravení. Mnoho díky všem silám, které pomáhaly na místě!" napsal kurz na twitteru.

12. 02. 2018 Druhý most u vlakového nádraží půjde k zemi, konstrukce skončí ve šrotu (Uzel Plzeň, 2. stavba)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/jizni-zeleznicni-most-hlavni-vlakove-nadrazi-plzen-demolice-srot-demolice-1uz-/plzen-zpravy.aspx?c=A180212_093604_plzen-zpravy_vb)

Jižnímu železničnímu mostu u hlavního vlakového nádraží v Plzni zbývají poslední dny. Jeho demolice a následné sešrotování je plánováno od 19. února. Ve stejný den začne platit osmidenní výluka, tramvaje mezi náměstím Republiky a Mikulášským náměstím nahradí autobusy. K hlavnímu plzeňskému vlakovému nádraží se opět sjedou velké jeřáby. Poté, co kovovou konstrukci železničního mostu snese jeřáb na zem, čeká ji sešrotování. Už teď se na mostě a kolem něj rozběhly přípravné práce, které lze dělat za plného provozu. Ve druhé polovině tohoto týdne už na most nebudou smět vjet ani vlaky, následně montéři rozeberou trolejové vedení a odstraní na mostě koleje. V té době ještě budou moci jezdit pod mostem tramvaje. V pondělí 19. února ale pod most už nebudou smět ani ony. Začne osmidenní výluka. „Ta je kvůli snášení mostu a odbourávání opěr,“ potvrdil hlavní stavbyvedoucí ze společnosti Metrostav Jan Zemánek.



Provozní ředitel Plzeňských městských dopravních podniků Jiří Ptáček potvrdil, že od 19. února budou tramvaje na Slovany a Světovar mezi náměstím Republiky a Mikulášským náměstím opět nahrazovat autobusy. Po dobu přestavby železničních mostů to bude poněkoličkáte. „Musím Správu železniční dopravní cesty a stavební firmy pochválit, protože veškeré dohody a plány odpovídají skutečnosti. Nevytváří žádné nepředvídatelné provozní problémy. Vše funguje, jak má, což se v praxi často nevidí,“ zhodnotil Ptáček situaci. Výluka bude osmidenní, protože stavbaři budou bourat také opěrné pilíře mostu na obou stranách silnice. Nová vozovka a chodníky budou potřebovat mnohem více místa. Zatímco teď je most dlouhý zhruba 16 metrů, nový bude o 11 metrů delší. Tramvaje budou mít nově vlastní pás, ve směru na Slovany budou pro auta dva jízdní pruhy, auta do centra budou mít jeden. Stavbaři mají harmonogram prací rozplánovaný na dny, někdy i hodiny. Město Plzeň si totiž dalo do smlouvy podmínku, že silnice pod mostem musí být zprovozněná do konce letošního srpna. Pavel Paidar ze Správy železniční dopravní cesty potvrdil, že k tomuto termínu vše směřuje. „Děláme skutečně vše, aby Mikulášská třída byla zprovozněna včas,“ uvedl. Je pravděpodobné, že zatímco auta už budou pod jižním mostem jezdit, stavbaři na mostě teprve budou pokládat koleje. Pro pokládání kolejí na nový betonový most jsou stavbaři vázání například technologickými lhůtami nezbytnými pro vyzrání betonu. Stejně jako už zprovozněný severní most, i jižní už nebude ocelový, ale betonový. Jen na rozdíl od severního mostu bude mít jinou konstrukci. Současná přestavba hlavního vlakového nádraží mezi řekou Radbuzou a hlavní výpravní budovou přinese ještě jednu velkou demolici. V následujících měsících půjde k zemi budova stavědla z přelomu 70. a 80. let minulého století. „Pro budovu už drážní složky nenašly využití,“ konstatoval Pavel Paidar.

Přestavba plzeňského nádraží mezi hlavní budovou a mosty přes řeku Radbuzu bude stát téměř miliardu korun. Stavbaři mají tuto etapu dokončit v příštím roce. Společně s první už hotovou stavbou, která zahrnovala oblast od nádražní budovy zhruba k mostům přes řeku Úslavu na Letné na pražské trati, umožní přestavěné kolejiště zvýšit vlakům rychlost při průjezdu nádražím z původních 20 až na 80 kilometrů v hodině. Z hlavního nádraží vychází šest železničních tratí, hlavní je třetí koridor z Chebu přes Plzeň do Prahy a dál na východní hranici České republiky.

13. 02. 2018 Státu se nechce do opravy sesuvem poničené trati u D8, kraj na ní trvá (trať č. 097)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/ponicena-trat-lovosice-uporiny-sesuv-d8-oprava-flu-/usti-zpravy.aspx?c=A180210_382298_usti-zpravy_vac2)

O tom, jestli znovu vyjedou vlaky na sesuvem poničenou trať přes České středohoří v úseku Lovosice – Úpořiny, bude zřejmě rozhodovat vláda. Ústecký kraj na jejím znovuzprovoznění trvá. Vlaky místem

nejezdí od června 2013. Tehdy se sesunula půda a zemina se sesypala na rozestavěnou dálnici D8 a poničila i několik set metrů kolejí. „Absolvovali jsme jednání na ministerstvu dopravy, kam nás pozval první náměstek Tomáš Čoček. Sdělili nám, že studie předpokládá náklady na obnovu trati okolo 800 milionů korun, což je podle nich ekonomicky nevýhodné,“ sdělil hejtman Oldřich Bubeníček. „My opravu chceme a trváme na tom, aby trať byla uvedena do původního provozu, protože z regionálních tratí byla právě tato nejvíce vytížená. S největší pravděpodobností bude o problému jednat vláda a ta rozhodne, zda bude, nebo nebude opravu financovat,“ dodal hejtman. V roce 2015 vznikla petice, obnovu trati v ní žádaly přes dva tisíce lidí a ministr dopravy Dan Ťok s ní tenkrát souhlasil.

Zatím jezdí náhradní autobusy

„Připomněli jsme na ministerstvu slib pana Ťoka. Vlaky na této trati sloužily nejen o víkendech pro turisty, ale i přes týden, kdy jimi jezdili lidé do práce, k lékaři či děti do škol,“ připomněl Bubeníček. V současnosti lidé musí využívat náhradní autobusy. S dokončením oprav na trati z Mostu do krušnohorské Moldavy, kterou loni v březnu poničil sesuv podmáčené půdy mezi novoměstským a mikulovským tunelem, naopak ministerstvo počítá. „Ujistili mě, že jakmile to klimatické podmínky dovolí, bude se v opravách u Moldavy pokračovat. Do září by mělo být hotovo a příští zimní sezonu by se mohli lidé opět svěřit,“ doplnil hejtman.

13. 02. 2018 Návrh na pozastavení čtyřmiliardové zakázky SŽDC neprošel (Sudoměřice u Tábora – Votice)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/szdc-uhos-zeleznicni-koridor-sudomerice-votice-ftp/eko-doprava.aspx?c=A180213_101724_ekonomika_div)

Čtyřmiliardový tendr Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), který napadla společnost Strabag, bude pokračovat. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zamítl návrh na vydání předběžného opatření v zakázce na výstavbu čtvrtého železničního koridoru v úseku Sudoměřice – Votice. Společnost Strabag, která tendr napadla, chtěla, aby SŽDC nemohla podepsat s vítězem smlouvu. ČTK to v úterý řekl mluvčí ÚOHS Martin Švanda, dodal, že správní řízení ale dál pokračuje. „Předběžné opatření bylo sice zamítnuto, nicméně zadavatel nemůže uzavřít smlouvu, neboť běží blokační lhůta 60 dní od zahájení správního řízení před ÚOHS,“ uvedl Švanda. Pokud úřad věc do 60 dní nerozhodne, teoreticky tak ještě podle Švandy může předběžné opatření nařídit. Strabag v tendru skončil druhý za vítěznou brněnskou společností OHL ŽS, která nabídla nejnižší cenu 4,378 miliardy korun. OHL ŽS stavěla i navazující úsek z Tábora do Sudoměřic. Strabag tvoří sdružení se Subterrou a Eurovíí.

14. 02. 2018 Modernizace Negrelliho viaduktu pokračuje snášením dvou mostů

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

Oprava Negrelliho viaduktu v centru Prahy vstupuje do další fáze. Během následujících dní se bude snášet ocelový most přes ulici Prvního Pluku, nahradí ho nová železobetonová konstrukce s ocelovými nosníky. Za několik týdnů se pak snese i most přes ulici Křížickou. Po dokončení prací na přemístění odjezdových stání začnou také hlavní stavební práce v prostoru Autobusového nádraží Florenc (ANF).

Most přes ulici Prvního pluku pochází z roku 1936, spodní stavba je původní z roku 1872. Ocelová konstrukce prošla částečně rekonstrukcí v roce 1996, kdy se zpevnila pod pravou kolejí. Současný most již nevyhovuje z hlediska technických i provozních parametrů, stejně tak nevyhovující je i hluchost provozu vlaků po něm. Nová ocelová nosná konstrukce ponese jednu kolej, půjde o příhradový most s dolní mostovkou a parabolickým horním pásem. Most se bude snášet jeřábem do prostoru parkoviště ANF, kde se rozřeže na menší celky. Následně budou probíhat práce na opěrách, kdy se z části odbourají, provede se injektáž dřívků opěr a trysková injektáž podzákladí. Souběžně s těmito pracemi by měla probíhat výroba nové ocelové konstrukce. Zatím není stanoven ani přibližný termín, kdy dojde k samotné montáži nového mostu.

Během loňského roku se pracovalo především na odstranění různých vestaveb a přístaveb, snesení kolejového svršku a trakčního vedení. Provádělo se očištění konstrukce pro podrobnou diagnostiku viaduktu a zároveň se podchytily základy pomocí sloupů tryskové injektáže. Jednotlivé pilíře se také zpevnily. Po těchto nezbytných krocích se odtěžil zásypový materiál nad i mezi klenbami. „Postupně se zahájí práce na samotné sanaci jednotlivých kleneb, které spočívají v lokálních výměnách degradovaných zdících prvků, při velkém rozsahu poškození dojde k přezdění celé klenby se snahou

využití co největšího objemu původního materiálu. Po samotných opravách jednotlivých kleneb se provede nové odvodnění meziklenbového prostoru a hydroizolace kopírující tvar kleneb. Prostor mezi klenbami se vyplní mezerovitým betonem a na nově vzniklou rovinu se položí nová železobetonová roznášecí deska, která ponese další konstrukce,“ doplňuje náměstek ředitele Stavební správy západ Ondřej Göpfert. „Zhotovitel se drží plánovaného harmonogramu. Nic nenasvědčuje tomu, že bychom termín dokončení celého Negrelliho viaduktu posouvali, platí leden 2020,“ uvádí náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci Mojmír Nejezchleb. Náklady na rekonstrukci Negrelliho viaduktu se vyšplhají na více než 1,4 miliardy Kč, zhotovitelem je Sdružení firem HOCHTIEF CZ, STRABAG Rail a AVERS.

V rámci rekonstrukce Negrelliho viaduktu se zároveň provádí rozsáhlá diagnostická prohlídka všech mostních objektů (kleneb) této historické stavby. Zajišťuje ji zhotovitel stavby firma AVERS pod dohledem sdružení Kloknerův ústav ČVUT a SG Geotechnika. Celkově se jedná o prohlídku sta kleneb z různých materiálů (beton, cihla, pískovec, žula a různé kombinace těchto materiálů). Vzhledem k extrémnímu rozsahu diagnostiky, kdy jsou na klenbách prohlíženy všechny prvky (jde o zhruba 30 až 35 000 dílčích kamenů), se využívají především nedestruktivní metody prohlídky. Jedná se o akustické trasování, vizuální prohlídky, měření vlhkosti, nedestruktivní zkoušení pevnosti cihel a kamene. Testy provádí výhradně akreditovaná zkušební laboratoř Kloknerova ústavu. Aktuálně již bylo vyzkoušeno přibližně 750 vzorků pískovce, žuly, cihel a betonu.

17. 02. 2018 Ze stavědla poslali vlaky naposledy, řídicí centrum čeká demolice (Plzeň hl. n., St. 5 Radbuza)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/hlavni-vlakove-nadrazi-v-plzni-stavedlo-vyhybka-vlak-demolice-pbf-/plzen-zpravy.aspx?c=A180123_378236_plzen-zpravy_vb)

Po 37 letech se uzavřely dveře stavědla zvaného Radbuza u hlavního vlakového nádraží v Plzni. Odtud se posílaly vlaky ke správnému nástupišti nebo se nasměrovaly do určeného cíle. Pro stavědlo už není využití a čeká ho demolice. Muži přehazující na dálku výhybky na plzeňském hlavním vlakovém nádraží chodili od roku 1981 do samostatně stojící budovy na náspu mezi Mikulášskou ulicí a řekou Radbuzou. Do řídicí místnosti ve druhém patře to měli asi padesát schodů. Ve středu z ní naposledy posílali vlaky ke správnému nástupišti nebo je směřovali do určeného cíle.

Dny modrošedé budovy, které říkají stavědlo Radbuza, jsou sečteny. Před desátou hodinou večer přehodili výhybku pro poslední vlak jedoucí přes jižní železniční most. Po jeho průjezdu začala výluka. Ocelový most sundá v příštím týdnu jeřáb, místo něj do konce prázdnin stavbaři postaví větší. Stavědlo Radbuza čeká demolice, není pro něj využití. Většina kolejí se už stejně řídí z nedávno postavené budovy, v takzvaném trianglu, na opačné straně nádraží.

Jaroslav Cais na Radbuze sloužil 18 let. Ve středu odpoledne seděl na vyvýšeném místě řídicího pracoviště, před sebou měl několik monitorů. Na jednom svítil aktuální jízdní řád, na dalším byla řada dat, množství čar a na třetím monitoru bylo schematické zobrazení kolejí v jižní části nádraží. „Tady na Radbuze to bylo takové rodinnější a skvěle odhlučněné. V poslední době jsme s kolegy už střídavě sloužili i na novém pracovišti na trianglu. Dnes jsem si vzal do práce navíc tři tašky, abych si po směně mohl odnést všechny své věci ze skříňky, co tu ještě mám. Je v tom i smutek, ale dál budeme sloužit v Plzni, což je dobré,“ řekl Jaroslav Cais. I při povídání neustále sledoval monitory. Za zády měl řadu oken. Když se na židli otočil, na vlastní oči se mohl přesvědčit, co přesně se děje na všech kolejích západně od Mikulášské třídy. Barevné schematické čáry na monitoru za jeho zády nabyly reálnosti. „Dnes bude od nás krásný pohled na západ slunce. Zacházet bude přesně mezi kostelními věžemi,“ řekl, zatímco okolo stavědla pomalu zrychlovalo Pendolino mířící z Hlavního nádraží do Františkových Lázní. Jeho kolega zatím na druhém pracovišti řešil prostřednictvím vysílačky s kolegy, na jakou kolej může poslat jeden z vlaků. „Dříve se odsud přestavovaly výměny na celém nádraží,“ dodal s nostalgii. Při tom se podíval na velký panel v čele místnosti, na kterém světélka ukazovala, jak jsou právě postavené vlakové cesty a které koleje jsou na nádraží obsazené. Část schématu už byla přelepená šedými páskami. To jsou koleje, které při přestavbě zmizely. Někde byla včera zasunuta cedulka s nápisem 20 km/h, na další o kousek vedle bylo Výluka. Tenhle signální panel je propojen s původním zařízením, které tu využívali od otevření stavědla Radbuza v roce 1981.



Na jižní železniční most nastoupilo několik mužů v reflexních vestách. Pomalu začali připravovat i most na jeho konec. Odřezávali zábradlí, které by ztěžovalo sundání konstrukce. Práce na přestavbě nádraží jsou rozplánované na dny, někdy i na hodiny. Do konce prázdnin musí být zprovozněna silnice pod oběma novými mosty, letos musí přes most jezdit i vlaky.

19. 02. 2018 Slovenská strela bude jako nová. Rzi a zchátralého interiéru ji zbaví kopřivnická automobilka (M 290.001)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2395783-slovenska-strela-bude-jako-nova-rzi-a-zchatraleho-interieru-ji-zbavi-koprivnicka>)

Asi 120 milionů korun. Právě tolik má stát rekonstrukce historického železničního motorového vozu M 290.0 zvaného Slovenská strela. Opraví jej kopřivnická automobilka Tatra Trucks. Celá operace zabere přibližně dva roky. Po opravě bude vůz vyrobený v roce 1936 v Tatře stát ve speciálním proskleném depu a bude jedním z lákadel nového muzea automobilů. To chce v bývalé tatrovické slévárně vybudovat Moravskoslezský kraj, uvedl generální ředitel Tatry Radek Strouhal. Téměř 80 milionů na renovaci přispějí evropské dotace, symbolický šek tak v pondělí v Kopřivnici zástupcům automobilky předala ministryně pro místní rozvoj v demisi Klára Dostálová (za ANO). Firma může díky tomu v nejbližší době zahájit výběrové řízení na firmu, která legendární vůz zrenovuje. Nyní Slovenská strela stojí venku před muzeem Tatry a dlouhá léta chátrá. Radek Strouhal generální ředitel Tatry: „Dnes, když se na ni podíváte, tak je statická a škaredá. Věříme, že bude dynamická a bude znovu jezdit a bude krásná a bude přinášet radost dalším a bude opravdu důkazem toho, jak unikátní vůz to byl. Věříme, že zase bude funkční a plně provozuschopná.“ Ředitel Technického muzea Tatra Jan Jurkovič doplnil, že vůz by měl být po technické stránce renovován do podoby, v jaké jezdil po roce 1936. „Předpokládá se, že se zrenovuje do pojezdného stavu, to znamená v podstatě do opravdu původního stavu, který bude způsobilý na provoz i po veřejných kolejích. Samozřejmě jsou už nové předpisy, ale ta elektronika, která je nezbytná dneska k provozu, ta se dodá jenom pro, řekněme, určitou konkrétní jízdu jako přenosná,“ řekl Jurkovič.



Bude stát jako ve vitríně

Depo, v němž bude vůz stát, bude prosklené, tak aby byl vidět i podvozek. „Z druhé strany bude imitace nádraží. Je tam i prostor pro to, aby Slovenská strela mohla vyjždět před toto depo, plus zamýšlíme to, že bychom dělali jednou za čas nějaké projížďky pro fanoušky,“ řekl Strouhal. Jurkovič řekl, že stav vozu je opravdu tristní. Kompletně nové se budou muset vyrobit například sedačky. „Obrovskou výhodou při renovaci bude, že je plně zachovalá technická dokumentace. Čili restaurátoři mají podle čeho postupovat, proto si myslíme, že to opravdu zvládnou v horizontu těch dvou let,“ řekl ředitel muzea. Vnitřní prostory vozu se ale kvůli obavám z poškození budou lidem otevírat spíše jen při výjimečnějších událostech.

Motorový vůz Slovenská strela byl uveden do provozu 13. července 1936. Jezdil na trati Praha – Bratislava, i proto dostal pojmenování Slovenská strela. Díky jediné zastávce v Brně to byl tehdy nejrychlejší spoj, který jezdil po československých kolejích. Trasu urazil za čtyři hodiny a 50 minut. Po začátku druhé světové války byla Slovenská strela odstavena kvůli nedostatku pohonných hmot. Po válce ještě vůz chvíli jezdil hlavně jako ministerský nebo vládní vlak, vozil i představitele Československa na procesy do Norimberku. Jezdil ještě v 50. letech, pak byl vyřazen. Vlaky Slovenská strela byly vyrobeny dva. Jeden později vyhořel a druhý se dostal v roce 1960 do kopřivnického muzea. Dlouhá desetiletí je jedním ze symbolů města.

20. 02. 2018 Budování rychlotrati mezi Prahou a Brnem se hnulo z místa (studie proveditelnosti)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-rychlotrat-uohs-rozklad-dt9/eko-doprava.aspx?c=A180220_095914_eko-doprava_cfr)

Příprava vysokorychlostního spojení mezi Prahou, Brnem a Břeclaví má šanci pokračovat. Předseda antimonopolního úřadu Petr Rafaj vyhověl námitkám správy železnic a přehodnotil původní rozhodnutí

úřadu, které celou soutěž nepravomocně zrušilo. Nyní se spor o regulérnost výběrového řízení vrací na začátek. „Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Rafaj svým rozhodnutím z minulého týdne vyhověl rozkladu zadavatele a zrušil prvoinstanční rozhodnutí ve věci veřejné zakázky SŽDC na studii proveditelnosti Praha – Brno – Břeclav,“ řekl mluvčí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Martin Švanda. Antimonopolní úřad se tak musí zakázkou opět zabývat a zároveň musí zohlednit nejnovější rozhodnutí svého předsedy, dodal mluvčí. Úřad Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) vytýkal příliš vysoké nároky na zadavatele. Ti museli dokazovat kvalifikaci u příliš vysokého počtu odborného personálu. Tato výtky antimonopolního úřadu ale nebyla podle Rafaje dostatečně odůvodněna. Zároveň úřad vydal předběžné opatření, kterým zakázala SŽDC výběrové řízení uzavřít do doby, než soutěž ÚOHS o soutěži definitivně nerozhodne.

Studie proveditelnosti měla mimo jiné odpovědět na to, jakou trasou se mají koleje pro rychlovlaky mezi českou a moravskou metropolí vést. Ve hře jsou totiž dvě varianty. Severní varianta předpokládá průjezd rychlovlaků přes Havlíčkův Brod. Jižní trasa vede přes Jihlavu, zasahuje ale do ochranného pásma vodní nádrže Želivky, který pitnou vodou zásobuje Prahu. Zároveň měla studie odpovědět na otázku, zda se propojení obou metropolí vysokorychlostními vlaky vyplatí.

Rychlotrať by měla stát 650 miliard korun

Výběrové řízení vyhlásila Správa železniční dopravní cesty na začátku loňského roku. Nejnižší cenu za zpracování materiálu předložila projekční společnost Sudop, která požaduje zhruba 17 milionů korun. Kromě ní se soutěže účastnily společnosti Af Cityplan, Prodex a sdružení Centra pro efektivní dopravu (Cedop) a francouzské projekční firmy Egis Rail. Připravovaná rychlotrať patří do páteří sítě vysokorychlostních železnic, kterou vloni v květnu schválila vláda. Studie proveditelnosti má ověřit efektivitu stavby tohoto spojení a její konkrétní parametry, například vhodnou rychlost, pro jakou by měla být trať konstruována. Celá síť rychlotrať má vyjít na zhruba 650 miliard korun.

20. 02. 2018 Prastará Švestková dráha málem zanikla. Teď se mění na nejmodernější regionální trať v Evropě (Čížkovice – Obrnice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2396020-prastara-svestkova-draha-malem-zanikla-ted-se-meni-na-nejmodernejsi-regionalni-trat>)

Na novou sezonu se připravuje Švestková dráha. Lokálka, které před několika lety hrozil zánik, patří nyní výrobci zabezpečovací techniky, který z ní chce vytvořit svůj zkušební polygon – a zároveň i plně provozuschopnou železniční trať nejen se sezonními víkendovými vlaky. Osud trati tak kontrastuje s historií některých dalších, jejichž výchozí pozice přitom byla podobná, ne-li lepší. Až o Velikonocích začne na Švestkové dráze mezi Čížkovicemi a Obrnicemi (potažmo Lovosicemi a Mostem) nová sezona, měla by trať být dílem k nepoznání. Její nový majitel se chystá především osadit novou mostní konstrukci u Třebívlic, dokončuje i další úpravy, které by měly cestování zpříjemnit. „Kromě nového mostu se na trati i mění pražce, dosypává štěrk, podbíjí koleje,“ přiblížila redaktorka ČT Renata Myslíková. Provozovatel trati – společnost AŽD – se nedávno pochlubil také úpravami některých železničních přejezdů. Společnost AŽD, která je spíše než jako provozovatel tratí či dopravce známá jako výrobce zabezpečovacích zařízení, avizovala po zakoupení Švestkové dráhy, že ji chce v budoucnu využívat jako testovací polygon. Slibuje proto další úpravy, které by z ní měly bez nadsázky učinit nejmodernější lokálku v Evropě. „Z toho, co můžeme zveřejnit, půjde o zabezpečení tratí s využitím satelitních technologií, přejezdová zabezpečovací zařízení ovládaná a monitorovaná bezdrátově, automatické regionální vlaky bez strojvedoucích a podobně,“ řekl již dříve mluvčí společnosti Jiří Dlabaja.

Švestková naděje...

Pokud se nestane něco zcela nečekaného, má Švestková dráha zaručenou skvělou budoucnost. Přitom hrozilo, že zcela zanikne. „Pokud se zde jednou osobní doprava zruší, znamená to definitivní zánik trati a doprava se již nikdy neobnoví,“ obával se bezmála před jedenácti lety tehdejší starosta obce Třebívlice Josef Seifert. Obec leží na železniční trati Čížkovice – Obrnice, která tehdy spadla mezi ty, na nichž se Ústecký kraj v roce 2007 rozhodl zrušit osobní vlaky. Zdůvodnil to zejména tím, že když už do obcí u tratí objednává autobusy, vlaky nejsou potřeba. Tehdejší hejtman Jiří Šulc (ODS) se dokonce odvolával na evropská pravidla. Exstarostova předpověď, že se dopravu již nikdy nepodaří obnovit, se nakonec nesplnila. Nejprve obce a později i sám kraj začal na Švestkové dráze objednávat výletní vlaky. Správa železniční dopravní cesty se ovšem snažila zbavit se jí a předloni dráhu skutečně prodala společnosti AŽD. Ta na ní nadále provozuje sezonní výletní vlaky, ale zároveň ji po letech, kdy probíhaly jen nejnútnejší zásahy, začala výrazným způsobem opravovat a výhledově slibuje zavést zmíněné velké novinky.

... a Kozí zmar

Jedna železniční trať, kterou se podařilo zachránit, ovšem jako by vyvažovala hned několik dalších, které měly podobný osud, ale nyní už jen chátrají. V ostrém kontrastu se Švestkovou drahou stojí zejména Kozí dráha, tedy trať, která vede z Děčína po úpatí Krušných hor do Oldřichova u Duchcova. Přesněji řečeno – formálně sice vede, ale fakticky vedla. Hned na první její zastávce před děčínským pivovarem trčí z kolejí červený terč, který výmluvně vzkazuje světu, že je zbytek trati nesjízdny.



Dopravu na Kozí dráze přestal Ústecký kraj objednávat současně se Švestkovou drahou k prosinci 2007. S výjimkou prezentačních jízd nově vznikající společnosti RegioJet o dva roky později se již nepodařilo vypravit vlaky v celé její délce. Když se začalo uvažovat o zavedení sezonních výletních vlaků, ukázalo se, že z části trati mezitím někdo sebral šrouby upevňující kolejnice k pražcům a v pořádku nebyly ani některé přejezdy. Nějakou dobu jezdily motoráky alespoň z Děčína do Telnice, následně však v tomto úseku došlo k sesuvu a SŽDC vyhlásila výluku prakticky v celé délce trati. Mluvčí správy státních železnic Marek Illiaš sice loni uvedl, že „v dlouhodobém horizontu se zprovozněním počítáme“, ale zároveň dal najevo, že nelze očekávat žádný zázrak. „Je poměrně složité investovat desítky milionů korun do trati, kde není objednaná pravidelná doprava a kde se návratnost vložených investic bude pohybovat v řádech desítek let,“ poznamenal.

Jestliže SŽDC fakticky podmiňuje opravu trati příslibem, že se po ní bude jezdit, postoj kraje je zcela opačný – dopravu objedná, pokud se podaří trať opravit. „Ústecký kraj stále počítá s objednávkou dopravy na Kozí dráze. Vše ovšem záleží na rychlosti oprav tratě ze strany SŽDC,“ řekla loni ČTK mluvčí krajského úřadu Lucie Dosedělová. V Ústeckém kraji je přitom ještě několik problematických tratí, které bojují o holou existenci. V první řadě jde o trať z Lovosic do Teplic, kterou téměř před pěti lety poškodil tentýž masivní sesuv půdy jako dálnici D8. Zatímco však po dálnici se již déle než rok jezdí, trať zůstává fyzicky rozdělená na dvě části a kolem sesuvu jezdí náhradní autobusová doprava. Výluka je stále i na horské trati Most – Moldava, kterou poškodil jiný sesuv loni. V lepší pozici naopak je Doupovská dráha – další z lokálek, kde zrušil kraj osobní vlaky v roce 2007. Podobně jako po Švestkové dráze jezdí i po ní výletní vlaky, letos budou jezdit o víkendech a svátcích od Velikonoc do 28. října. Po vyhocených diskusích na počátku desetiletí je nyní kraj objednávat v celé délce trati z Kadaně-Pruněřova do Kaštic a také na odbočné trati do Kadaňského Rohozce.

Švestková dráha

Železniční trať Čížkovice – Obrnice vznikla na sklonku 19. století. Je součástí spojení Lovosic a Mostu, spojuje tedy i dvě tehdejší hlavní trati – někdejší státní dráhu z Prahy do Podmokel a dále do Saska a Pražsko-duchcovskou dráhu, tedy trať Praha – Most – Moldava. Svůj název získala trať podle švestkových alejí, které ji lemovaly, sloužila především k obsluze podniků v obcích na trase. Ústecký kraj na ní přestal objednávat osobní vlaky v prosinci 2007, od léta 2008 ale začaly jezdit výletní vlaky, zprvu pouze o prázdninových víkendech, provoz platily obce podél trati. V roce 2016 objednal výletní vlaky kraj, začaly jezdit již na konci března a vydržely do října, stále však jen o víkendech a svátcích. Prodej trati společnosti AŽD v téže roce na rozsahu provozu nic nezměnil.

21. 02. 2018 Strojvedoucí stárnou rychleji, než přicházejí noví. Brzy jich bude málo, varuje Drážní úřad

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2397301-strojvedouci-starnou-rychleji-nez-prichazeji-novi-brzy-jich-bude-malo-varuje-drazni>)

Strojvedoucích sice pozvolna přibývá, ale stále jich je málo a akutně hrozí absolutní nedostatek mužů a žen schopných usednout na stanoviště lokomotivy. Podle nových údajů Drážního úřadu mělo ke konci minulého roku licenci 9 199 lidí, během roku přitom přibylo přes pět stovek nových strojvedoucích. Zhruba každý sedmý držitel licence je však podle úřadu v důchodovém věku a ještě mnohem více strojvedoucích se mu blíží. Na železnici přibývá dopravců, kraje a stát objednavají u těch stávajících stále více spojů a některé firmy se chlubí tím, že posílají více zboží po kolejích, a ne po silnici. Podle Drážního úřadu by ale záhy mohli všichni narazit na limit. Kromě skloňované kapacity tratí se oním limitem může stát i nízký počet strojvedoucích. „Pokud dopravci neseženou během pěti až osmi let nový kvalifikovaný personál, mohou mít do budoucna problém s obsazením lokomotiv. Při dnešní existenci tolika spojů je nebude mít zkrátka kdo odjezdit,“ varoval ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Podle něj „jsme malá republika a máme abnormální počet dopravců“. Srovnal Česko

se 104 evidovanými železničními dopravci s mnohem větší Francií, kde jich je 70. Se strojvedoucími to přitom zdaleka není tak slavné. Sice jich pozvolna přibývá, ale ti dosavadní zároveň stárnou. Jestliže má nyní licenci strojvedoucího přes devět tisíc lidí, je z nich zhruba 1 400 ve věku nad 61 let, tedy ve věku důchodovém. Asi třetina celkového počtu strojvedoucích je potom starší 50 let, takže během dekády i oni budou moci odejít do důchodu. „Průměrný věk strojvedoucího, který má licenci, jež má oprávnění jezdit po dráze regionální a celostátní, je 48,5 let. České dráhy jsou na tom o něco lépe, tam je 47 let,“ uvedl mluvčí Drážního úřadu Martin Novák.

V důchodovém věku je násobně více strojvedoucích než těch, kteří mají licenci docela čerstvou. Loni o ni požádalo 866 lidí a uspělo 557 z nich. Zájem o povolání, které může být splněným dětským snem, ale také se o něm říká, že člověk stojí jednou nohou ve vězení a druhou v hrobě, přitom klesá. V roce 2016 mělo o licenci zájem přes tisíc lidí. Tehdy ovšem bylo více žadatelů neúspěšných, počet držitelů licence se tak zvyšuje zhruba stále stejným tempem. Jiří Kolář přirovnal hrozící situaci k tomu, s čím se v současnosti potýkají autobusoví dopravci, u kterých dochází kvůli personální situaci i k výpadkům spojů. Aby se něco podobného nestalo na železnici, měli by se dopravci podle ředitele Drážního úřadu více snažit náborovými akcemi a motivačními programy nové strojvůdce získávat. Příspěť by mohl také stát podporou otevírání vhodných studijních oborů.

Ačkoli finančně není strojvedoucí nezajímavé povolání – průměrně podle Drážního úřadu bere přes 37 tisíc korun – musí se v něm lidé vyrovnat s velkou odpovědností i nároky. Vlaky musí jezdit celý den a včas, je tedy potřeba chodit na směny, které nezřídka začínají či končí v okrajových časech dne. Navíc část doby, kdy není doma, sice strojvedoucí odpočívá, ale fakticky je stále v práci. „Člověk nastoupí třeba ve čtyři hodiny ráno, končí za dvanáct hodin, ale skutečný čas, který se mu počítá do výkonu práce, je třeba jenom osm hodin,“ popsal směnu již dříve prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic. Drážní úřad – a nejen on – přitom již dlouho upozorňuje, že je situace napjatá a nároky na strojvedoucí velmi vysoké. Důrazné varování přinesla například předloňská srážka dvou vlaků, která se zřejmě stala kvůli zdravotním problémům jednoho strojvedoucího. Podle Drážní inspekce vyplývá z pitevního protokolu, že „je velmi pravděpodobné, že předmětné nehodě mohla předcházet náhlá srdeční nevolnost“. Ačkoli pětadesátiletý strojvedoucí měl vysoký tlak a trpěl také ischemickou chorobou srdeční, byl v době nehody v práci již více než jedenáct hodin.

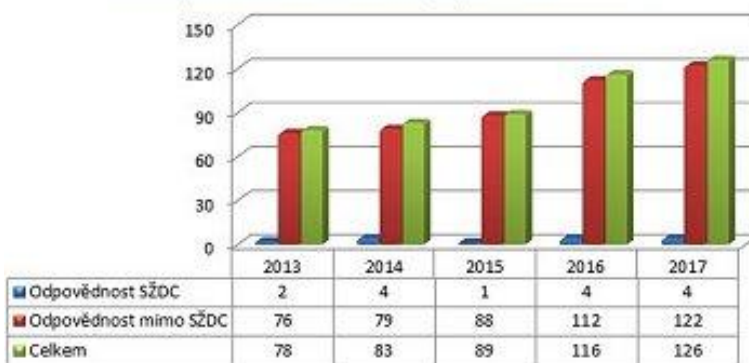
Usednout na stanoviště lokomotivy, motorového vozu či jednotky může člověk starší dvaceti let, který má alespoň střední vzdělání a je fyzicky a duševně zdravý. Musí absolvovat školení v některém ze čtrnácti akreditovaných středisek a úspěšně podstoupit ústní i písemné testy. Po získání licence ovšem k ježdění potřebuje získat ještě od dopravce osvědčení na konkrétní typ drážního vozidla a seznámit se s infrastrukturou.

22. 02. 2018 Nehodovost na železnici v roce 2017

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nehodovost-v-r.2017.html>)

Více než tisícovku mimořádných událostí zaznamenali za loňský rok na české železnici vyšetřovatelé SŽDC. Přestože to oproti přeschlzimu období znamená nárůst o téměř sedm procent, řada dalších statistických údajů přináší pozitivnější výsledky. Z celkového počtu 1 012 mimořádných událostí odpovídaly čtyři kvalifikaci vážné nehody, což jsou srážky nebo vykolejení drážních vozidel, jejichž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň pěti osob nebo škoda velkého rozsahu. Další 421 událostí bylo zařazeno mezi nehody, zbývajících 587 případů figuruje v kategorii nově označované jako incidenty.

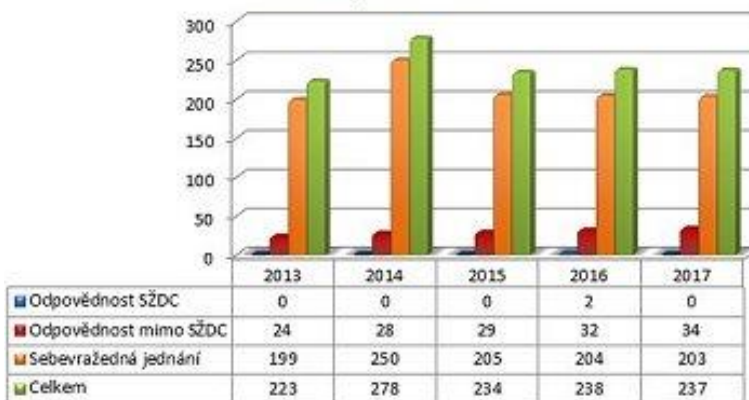
Nedovolená jízda vozidel za návštěvnicka zakazující jízdu v letech 2013 až 2017



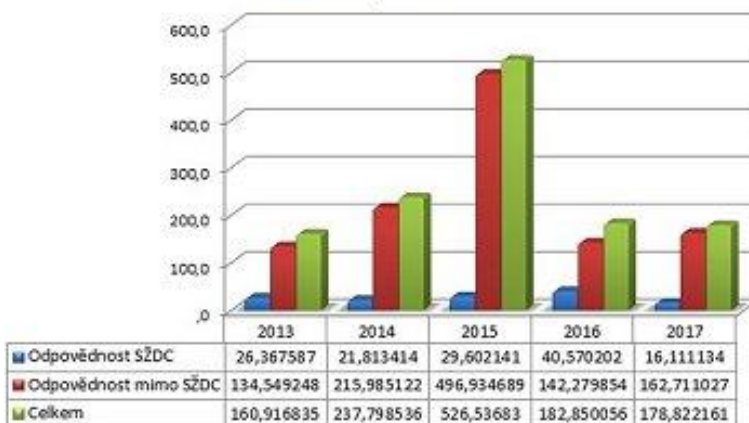
Pozitivně vychází statistika srážek vlaků (drážních vozidel), která nevybočuje z průměru posledních let, kdy se vždy jednalo o jednotky případů. V loňském roce se zaznamenalo celkem pět takových událostí. Pokračoval rovněž sestupný trend u vykolejení drážních vozidel za jízdy. Za celý loňský rok se jich eviduje osm, což je nejméně za posledních sedm let. Bohužel nejvyšší počet případů od roku 2013 vykazuje kolonka střetů vlaků s překážkou, kterých bylo celkem 151. To stejné platí pro loňských 76 vykolejení při posunu. Samostatnou kapitolou jsou jízdy vlaků za návštěvnicka zakazující jízdu. Konečný součet 126 představuje pětileté maximum. Až na čtyři výjimky šlo vždy o pochybení zaměstnanců dopravců. Co se týká jednotlivých typů návštěvnicka, došlo k projetí 48 odjezdových,

32 cestových a 23 seřadovacích. Nejčastějším důvodem, a to celkem 47krát, bylo nedobrzdnění vozidla, u 37 případů pak bylo jako příčina určeno nerespektování návěstí při posunu. Statistiky nehodovosti dále vykazují 160 střetnutí na železničních přejezdech, přičemž ani za jednu nenese odpovědnost SŽDC. Podobně jako v předešlých letech jich i vloni bylo nejvíce na úrovňových křižnicích zabezpečených světelnou signalizací – 74. Na přejezdech s výstražnými kříži došlo k 63 střetům, nehodu na křižnicích vybavených světelnou signalizací a závorami způsobilo dalších 22 řidičů. Celkem při těchto událostech zemřelo 34 osob, což je o deset méně než předloni. Ze statistik přitom vyplývá, že hned 14 usmrčených jednalo ve zjevně sebevražedném úmyslu. Méně pozitivně vychází počet zraněných, kterých bylo 81, což znamená meziroční nárůst o patnáct. Sebevrazi tvořili stejně jako v předchozích letech většinu mezi 237 usmrčenými na železnici. Svůj život ukončilo úmyslně plných 203 osob, dalších 25 figuruje mezi zraněnými, kterých bylo celkem 209.

Usmrčené osoby v letech 2013 až 2017



Celkové hmotné škody v letech 2013 až 2017



Pokles o čtyři miliony korun na 178,8 milionu přineslo vyčíslení celkových hmotných škod. Nejvážnější nehodou loňského roku hned z několika pohledů bylo červnové projetí cestového návěstidla a najezení elektrické jednotky 480 do zarážedla kusé koleje na přerovském nádraží. Kromě hmotné škody za 30 milionů korun si vyžádala zranění tří drážních zaměstnanců na palubě a dalších 16 cestujících. Pomyslnou druhou příčku obsadilo vykolejení nákladního vozu mezi stanicemi Libčice nad Vltavou a Kralupy nad Vltavou z 1. prosince. Vagon se zlomenou nápravou ujel ve vykolejeném stavu ještě úsek dlouhý 1,8 kilometru, na kterém poškodil železniční svršek. Výsledná škoda přesáhla 10 milionů korun.

26. 02. 2018 Stát zrušil prodej železnice z Budějovic do Jemnice, vrátí se tam vlaky (Moravské Budějovice – Jemnice)

Zdroj: iDNES.cz (https://jihlava.idnes.cz/zeleznice-koleje-moravske-budejovice-jemnice-trat-prodej-szdc-vlak-vysocina-1so/jihlava-zpravy.aspx?c=A180226_130614_jihlava-zpravy_mv)

Státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v minulém týdnu zrušila veřejnou soutěž na prodej regionální dráhy Moravské Budějovice - Jemnice na Třebíčsku. Důvodem je to, že tam Kraj Vysočina začne od konce března znovu objednávat pravidelnou vlakovou dopravu. Zrušení soutěže v pondělí oznámila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podle dřívějších údajů kraje budou vlaky na této trati jezdit o víkendech, a to od jara do podzimu. „Prozatím jsme neobdrželi objednávku osobní dopravy od dopravce. Předpokládáme, že se tak stane co nejdříve,“ uvedla Šubová. Doplnila, že trať je v provozuschopném stavu a osobní doprava tam může fungovat.

Na památkově chráněné jednokolejce z roku 1896 měřící skoro 21 kilometrů byla pravidelná osobní doprava zastavena 31. prosince 2010, podle úřadů kvůli ztrátovosti. Na trati pak díky podpoře samospráv jezdily příležitostně osobní vlaky. Kraj Vysočina podpoří provoz na této dráze po sedmileté pauze, víkendové vlaky by měly začít jezdit od Velikonoc. Podle rozhodnutí krajských radních z loňského prosince bude provoz na této železnici zajišťovat dopravce Railway Capital sídlící v Praze. Jemnická radnice zrušení prodeje dráhy uvítala. „My to vidíme jako to nejvhodnější řešení, hlavně z pohledu zachování trati do budoucna,“ řekl místostarosta Petr Novotný (SNK). Za nejstabilnější model pro železnici považuje to, když ji vlastní a spravuje stát a když na ní kraj objedná dopravu. Podle informací, které má, by vlaky měly začít jezdit 30. března.

Dráhu mezi Moravskými Budějovicemi a Jemnicí se SŽDC pokoušela prodat podruhé, zájemci se měli hlásit do konce února. V první neúspěšné veřejné soutěži ukončené loni v září za ni správa chtěla 94,7 milionu korun, ve druhém kole cena klesla na 8,377 milionu korun.

26. 02. 2018 Z jihomoravských vlaků zmizí průvodčí, jízdenky zkontrolují revizoři (od roku 2019)

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/jizni-morava-vlak-y-pruvodci-revizori-d8v-brno-zpravy.aspx?c=A180226_385562_brno-zpravy_krut)

Jihomoravský kraj se po roce 2019 chystá zavést další novinku v regionální vlakové dopravě. Cestující už nebudou kontrolovat průvodčí, ale podobně jako v autobusech si jízdní doklady namátkově vyžádají revizoři. „Přistoupili, prosím, předložte jízdenky.“ Známou větu průvodčích už cestující v regionálních vlacích na jižní Moravě neuslyší. Jihomoravskému kraji totiž v roce 2019 končí smlouva s Českými drahami a hejtmanství chce nakoupit vlastní vlaky, které pak pronajme vybraným dopravcům.

Podobně jako v MHD lidé jízdenky nikomu neukazují, pokud zrovna ve voze není revizor, ani v nových krajských soupravách už je nebudou předkládat při každé jízdě. „Naše vlastní vlaky sice bude provozovat nějaký dopravce, ale chceme centralizovat tržby do jednoho místa, což by měl být kraj. Samozřejmě někdo cestující kontrolovat musí. Už to ale nebudou průvodčí jako dnes u Českých drah, ale revizoři zaměstnaní pod Jihomoravským krajem,“ vysvětlil náměstek hejtmána pro dopravu Roman Hanák (ČSSD). Nepůjde přitom o pravidelnou kontrolu jako dosud, revizoři si vlaky vyberou namátkově. „Budeme si tržby sami hlídat, budeme mít revizory a celý systém bude jen v naší režii. Z dopravců tak sejmeme zbytečné starosti a my naopak získáme větší přehled. Stejný model se nám osvědčil v regionálních autobusech,“ shrnul Hanák.

Kraj zaměstná víc kontrolorů, pomůže i elektronický systém

Společnost Kordis sdružující jihomoravskou regionální dopravu momentálně zaměstnává pět revizorů, kteří mají nastavené měsíční normy. „Snažíme se o rovnoměrné pokrytí celého území kraje tak, aby minimálně jedenkrát za měsíc byla většina směrů zkontrolována. Problém s černými pasažéry nevidíme, ale je to samozřejmě dáno i tím, že cestující v autobusech kontroluje také řidič,“ podotkl mluvčí Kordisu Květoslav Havlík. Ve vlacích lidé sice do kontaktu se strojvedoucím nepřijdou, Hanák se však neobává, že by se kvůli absenci průvodčích počet černých pasažérů rapidně zvýšil. Jednak chce skupinu revizorů posílit, navíc předpokládá, že stoupne počet cestujících, kteří si zakoupí předplatní jízdenku. Momentálně ji má více než třetina obyvatel jižní Moravy. Vedení kraje i Kordis předpokládají, že jich přibude díky systému elektronického odbavování cestujících, které plánují zavést už v příštím roce. To znamená, že podobně jako šalinkartu pro brněnskou MHD si zájemci koupí předplatní kupon přes internet a nahrají na svou bankovní kartu. „Budeme cestující směřovat k tomu, aby se jich co nejméně naučilo kupovat si předplatní jízdenku na určité období, a proto by pak kontrola revizory měla být dostatečná,“ poznamenal Hanák.

Zkušenost s vlaky bez průvodčích mají i České dráhy z lokálních tratí. Na jižní Moravě takové spoje vypravují třeba z Hustopečce do Šakvic. Zdali se jim systém osvědčil, ale komentovat nechtějí. Hodlají se totiž ucházet o provozování jihomoravských vlaků po roce 2019, a proto se nechtějí vyjadřovat k podmínkám zadavatele.

Tři desítky nových souprav, RegioJet se zapojí až za pět let

Kraj vypsal na výrobce nových vlaků tendr už v roce 2016. Podle Hanáka se do něj přihlásilo minimálně šest zájemců a vítěz by mohl být znám za tři měsíce. Hejtmanství počítá s 30 novými soupravami, z nichž každá pojme 310 cestujících. Několik dalších menších vlaků má disponovat kapacitou pro 140 lidí. A všechny budou bezbariérové. Kraj je plánuje nasadit na linky S2 a S3 jezdící na Blanensko, Tišnovsko a Břeclavsko. Z evropských dotací dostane pět a půl miliardy korun, další miliardu si hejtmanství půjčí. Podle podmínek pro získání dotace mají být všechny soupravy dodány do roku 2023. O jejich provoz kromě Českých drah projevil zájem i brněnský podnikatel Radim Jančura, který vlastní žluté vlaky RegioJet. Nakonec se do soutěže nezapojí hned, ale až za pět let. „To už budou všechny soupravy nakoupeny. Kraj slíbil, že po pěti letech vypíše nové výběrové řízení, a to už budeme chtít zabojovat a jezdit na celé jižní Moravě,“ vyjádřil se Jančura. Nápad vedení kraje, aby v nových vlacích už chyběli průvodčí, vítá. „Jde to s dobou. Náklady na průvodčí jsou obrovské. Revizorské kontroly s pohružkou vysoké pokuty dobře fungují třeba v berlínském metru. To je vlastně taky regionální doprava, jen jede pod zemí. A pro fungování integrovaného dopravního systému je nesmírně důležité, aby tržby měl pod kontrolou kraj a nešly dopravci,“ doplnil.

27. 02. 2018 Zcela nevyužitá „strategická“ jednokolejka brání obchvatu Chrudimí (Heřmanův Městec – Chrudim město)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/chrudim-hermanuv-mestec-obchvat-vlak-jednokolejka-trat-bez-provozu-11e-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180227_112559_pardubice-zpravy_skn)

Už od roku 2010 po trati mezi Heřmanovým Městcem a Chrudimí nejezdí žádní cestující. Ani po osmi letech se kraj, Správa železniční dopravní cesty ani jiné státní instituce nedohodly, co s ní. Má tak jediný viditelný efekt - městu komplikuje přípravu stavby nového obchvatu silnice I/17. Trať dostala poslední šanci, když do křesla krajského radního pro dopravu usedl v roce 2012 bývalý železniční odborář Jaromír Dušek (SPO) a znovu poslal vlaky na malé dráhy Pardubického kraje. Resuscitovat lokálku do Heřmanova Městce ale už do voleb 2016, po nichž ve funkci skončil, nestihl a nikdo jiný o tom vážně neuvažuje. Správa železniční dopravní cesty původně nabízela železnici k prodeji. „Prodej trati byl zastaven, protože její část bude pravděpodobně potřebná pro zaústění uvažované varianty Ostřešanské spojky,“ uvedl Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty.

Nejistý osud železnice ale komplikuje plány Chrudimí. Ta totiž hodlá prodloužit obchvat města o další severní úsek tak, aby ústil u velké průmyslové zóny a zbavil centrum města kamionů včetně konvojů, které přes tamní kruhové křižovatky velmi složitě převážejí obří tubusy pro větrné elektrárny ze společnosti Siag. Nová silnice by musela patrně překonávat trať do Heřmanova Městce, což by podle starosty Chrudimí Petra Řezníčka znamenalo velký problém - nutnost vybudovat mimoúrovňové křížení, které by stavbu podstatně prodražilo. Město by proto ocenilo, kdyby trať zmizela. „Je to železniční trať, po které přejezdí jednou za půl roku drezína a zkontroluje utažené šrouby, provoz nula. A to vše jenom proto, že to je záložní trať pro případ zásobování pohonnými hmotami ve velkoskladu v Kostelci,“ uvedl Řezníček. Není ale jasné, zda Správa státních hmotných rezerv skutečně bude stát o zachování napojení skladu v Kostelci u Heřmanova Městce na tuto zchátralou železnici. „Tento požadavek by mělo vznést ministerstvo obrany, kterému trať v případě, že se nám ji nepodaří prodat, nabídneme pro využití ve strategickém významu obrany státu. Jestliže by se tedy nenašel žádný kupec, varianta Ostřešanské spojky by se obešla bez využití části této trati a ministerstvo by o ni také nemělo zájem, pak by nic nebránilo tomu trať zrušit,“ uvedl Illiaš.

27. 02. 2018 Brno doporučí vládě ke schválení nádraží u řeky. Ale má podmínku: podzemní příměstskou železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2403736-zastupitele-brna-doporuci-vlade-ke-schvaleni-nadrazi-u-reky-soucasne-zadaji>)

Zastupitelé Brna se definitivně usnesli na tom, že doporučí vládě ke schválení přesun nádraží k řece. Hlasovali o vyjádření radních, kteří se přiklonili k odsunu nádraží o kilometr na jih – do míst nákladového dolního nádraží – a zároveň žádají po státu, aby se začalo s přípravou dopravního spojení severní a jižní části města. Brněnským zastupitelům předložili radní ještě dopoledne upravené usnesení, z něhož vyplývá, že se přiklánějí k nádraží u řeky zároveň s vybudováním podzemní příměstské železnice, takzvaným severojižním kolejovým diaemetrem. Bez něj by byly podle nich totiž rizikové obě varianty nádraží.



Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno: „Město Brno doporučuje k realizaci variantu A s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa Severojižního kolejového diaemetru. (...) Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obsluženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti.“ Vedení Brna s výjimkou Strany zelených, Pirátů a Žít Brno prosazují odsun nádraží kvůli větší připravenosti a možnosti stavět dříve, možnosti čerpat částečně evropské peníze a kvůli pravděpodobně snazšímu napojení vysokorychlostních tratí. Druhé dvě zmíněné formace ale nakonec přistoupily i na odsun s požadavkem diaemetru. „Jsem rád, že zastupitelstvo jasně řeklo, že odsun nádraží, pokud by nebyl dělán souběžně s podzemním železničním diaemetrem,

je pro město nebezpečný, protože je dopravně extrémně rizikový," prohlásil Matěj Hollan z hnutí Žít Brno. „Řekli jsme, že nechceme novou městskou třídu. Bez ní tam nejsme schopni přes stávající tramvajovou síť dostat dostatek spojů.“ Z vyjádření ale zároveň vyplývá, že město nedoporučuje, ale přesto považuje za akceptovatelnou k realizaci variantu nádraží pod Petrovem. Ani zastupitelstvo Brna, na jehož schůzi dorazily desítky příznivců obou variant nového nádraží, nebylo jednotné. K hlasování přistoupili až po déle než pěti hodinách jednání. Nakonec bylo pro odsunutou polohu nádraží 31 zastupitelů z 42 přítomných. Proti byli čtyři zastupitelé, zdrželo se jich sedm.

Hnutí Brno+: Město řeklo, že Země je placatá

„Nálady brněnské veřejnosti, které jsou nakloněné nádraží v centru, musí vnímat i politici na celostátní úrovni," varoval zelený náměstek primátora Martin Ander. „Slibovat lidem, že odsun nebude tak špatný a že bude diametr, není fér. Tyto investice se nepotkávají, rozdíl může být 20 až 30 let. Obávám se, že vláda to bude ignorovat a že je to hra pro brněnské publikum.“ Obdobně mluvil i zastupitel Bohunic Robert Kotzina z hnutí Brno+. „Podpora varianty Řeka nám vyhovuje, ale obsahuje prakticky nesplnitelnou podmínku, která se týká výstavby diametru," prohlásil. „Je to věc postavená na nesmyslech – jako by zastupitelstvo schválilo, že je země placatá. Není pravda, že pro obsluhu nového nádraží je potřeba realizovat severojižní diametr. Nové nádraží je obslužitelné i bez něj.“

Dopravní obslužnost nádraží

Pro dostatečné napojení na hromadnou dopravu počítá studie srovnávající varianty nádraží například s novou městskou třídou. „Je potřebná už kvůli tomu, že dopravní obsluha ze severu, jak tramvajová, trolejbusová, tak individuální, vyžaduje nový průtah," uvedl projektant železničních staveb Josef Ferenc. Před dvěma roky se ale zastupitelé Brna-středu přiklonili k mnohem kratší verzi nové ulice. A po dnešním jednání s ní v celé délce nepočítají ani brněnští radní. Rozhodli se totiž pro jiné řešení, právě koleje pod městským centrem jako součást podzemní dráhy propojující jih a sever Brna. „Pokud bychom neměli novou městskou třídu, tak kolejový diametr zlepší dopravní dostupnost pro obě dvě varianty," řekl primátor Petr Vokřál (ANO). Nová třída by totiž znamenala demolice. Projekt podzemní železnice fungující na principu metra je už starší, myšlenka severojižního tunelu sahá až do 70. a 80. let. Stavba se odkládala kvůli nedostatku peněz i kvůli tomu, že nebylo zřejmé, kde bude nové nádraží. Variant diametru je přitom stejně jako u modernizace nádraží několik.



Usnadnění dopravy od severu k jihu

Diametr má spojit sever města s novým nádražím dvoukolejným železničním tunelem a pokračovat na jihovýchod do Chřlic, kde se připojí na trať do Slavkova. Už v roce 2011 vznikla studie proveditelnosti, kterou nyní bude Správa železniční dopravní cesty aktualizovat. Od jihu až ke stanici Šumavská je diametr také v územním plánu. Podle lidoveckého dopravního experta Filipa Chvátala ze studie vyplývá, že tunel by vedl mělce pod povrchem a od jihu až k Šumavské by se stavěl technologií, která by nežádala otevřené stavební jámy. Jak by se stavěla severní část, není zatím zřejmé. Stanice diametru by měly být podle Chvátala a Mojmíra Nejezchleba ze SŽDC od sebe vzdálené zhruba kilometr. Předpokládá se, že by jím jezdily lehké regionální elektrické vlaky, které by použilo až dvacet tisíc lidí denně. To by znamenalo významné odlehčení tramvajovým linkám z Řečkovic a Králova Pole. Potřebu podzemní železnice pak primátor Vokřál zopakoval i po aktuálním rozhodnutí zastupitelstva. „Dřív nebo později musí Brno diametr postavit. I nádraží v centru by v budoucnu potřebovalo lepší obsluhu MHD, protože počet lidí v dopravním uzlu poroste a tramvaj jezdí kolem nádraží tolik, že nelze přidávat další," uvedl.

Konečné rozhodnutí je na vládě

Schválení přesunu nádraží k řece se závazkem vybudovat zároveň i kolejový diametr, stejně jako podpora odsunu nádraží Jihomoravským krajem, je jen doporučením pro vládu, která rozhodne pravděpodobně v květnu. Podle Vokřála otevřelo zastupitelstvo nyní jedinečnou příležitost jednat s kabinetem o podpoře – a to jak o přesunu železničního uzlu, tak stavbě podzemní dráhy, bez níž je varianta u řeky problematická. Výsledkem jednání kraje, města a vlády má být memorandum a následně studie, která určí cenu a technické řešení. „Studie by mohla být hotová za dva roky a celá příprava by mohla trvat pět až šest let," řekl Vokřál. Potřeba je také změna územního plánu. Ke změnám se nyní musí vyjádřit ještě odborné instituce. Svoje stanovisko přednese Správa

železniční dopravní cesty, která loni na podzim představila studii proveditelnosti jednotlivých variant, ministerstvo dopravy nebo třeba agentura Jaspers pomáhající s čerpáním evropských peněz.

28. 02. 2018 Leo Express chce posílit spojení se Zlínským krajem, uvažuje i nad Vídní

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/leo-express-zlinsky-kraj-praha-viden-bratislava-ftx-/zlin-zpravy.aspx?c=A180228_386036_zlin-zpravy_ras)

Dopravce Leo Express uvažuje o tom, že by přidal tři nové přímé vlakové spoje z Prahy do Starého Města. Přes Zlínský kraj chce také vypravovat soupravy z hlavního města do Bratislavy či Vídně. Když na konci loňského roku přestaly vlaky RegioJet podnikatele Radima Jančury jezdit mezi Starým Městem a Prahou, protože trasa do Ostravy pro něj byla ekonomicky zajímavější, vypadlo to, že se Zlínský kraj dostává na úplný okraj zájmu dopravců. Překvapilo proto, že Leo Express Leoše Novotného by chtěl nově jezdit mezi Prahou a Starým Městem pětkrát denně, když v současné době vypravuje dva spoje každý den v obou směrech. Ještě ale není jisté, zda začne už letos. „Ve Zlínském kraji registrujeme stabilně silnou poptávku i díky tomu, že nabízíme nejrychlejší spojení na Prahu i na severní Moravu a Slovensko. Vlakové spoje jsou dobře vytiženy,“ vysvětlila mluvčí Leo Expressu Kateřina Veitová. Dopravce zatím vypravuje každý den dva páry přímých spojů s odjezdem v 9.10 a 17.10 z Prahy a v 5.40 a 12.45 ze Starého Města. Otázkou ale je, zda už od letošního prosince, kdy začnou platit nové jízdní řády, přidá tři nové spoje. Firma zatím poslala informace o nových vlacích Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Podle zákona musí nově dopravci oznamovat chystané linky nejprve tomuto úřadu, přitom ale oznámení není závazné. „Od prosince bude rozsah minimálně na stávající úrovni, nemůžeme slíbit, že se rozšíří,“ podotkla Veitová. Podle ní je zájem společnosti o Zlínský kraj velký, což potvrdila další připravovanou změnou. „Díky zájmu cestujících uvažujeme zejména o přidání minibusových spojů v trase Luhačovice – Zlín – Přerov, které navazují na vlakové spoje z Přerova a do něj,“ podotkla Veitová.

Zlínský kraj chce na některé linky přímo oslovit dopravce

Cestující ve Zlínském kraji i jeho vedení by posílení spojů uvítali. Podle náměstka hejtmána přes dopravu Pavla Botka může jít ze strany Novotného o reakci na Jančurovo zrušení dvou přímých spojení regionu s Prahou (viz též Zlínský kraj není pro soukromé dopravce atraktivní, omezí vlaky i autobusy). „Kvalita spojení se tím zhoršila, což asi konkurence vycítila a má o tuto trať zájem. Rozhodně to vítáme, konkurence vytváří zdravé prostředí,“ míní Botek. Podle něho má Zlínský kraj pro dopravce potenciál, byť leží na okraji republiky. „Chystá se například modernizace trati z Otrokovic do Zlína a Vizovic, což zlepší napojení krajského města s dalšími městy,“ nastínil Botek. Zlínský kraj chce také oslovit přímo některé dopravce, kteří by od konce roku 2019 jezdili především v regionu a zlepšili spojení mezi zdejšími městy. „Zájem už vyjádřily společnosti Leo Express a Arriva,“ uvedl Botek.

Ministerstvo: Spojení regionu s Prahou je na vysoké úrovni

Pokud jde o spojení regionu s Prahou po železnici, jsou dlouhodobě hlavním dopravcem České dráhy. U nich si rychlíky objednává ministerstvo dopravy, které jejich počet považuje za dostatečný. „Spojení je na vysoké úrovni,“ uvedl mluvčí resortu Tomáš Neřold. Dodal, že jde o vysoký standard i v rámci střední Evropy. Severní část Zlínského kraje podle jeho slov dostatečně obsluhují rychlíky do Žiliny, jižní část pak především vlaky do Luhačovic. Leo Express si na Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zaregistroval i nové mezinárodní linky do Bratislavy a Vídně, které by jezdily třikrát denně přes Otrokovice i Staré Město. Zatím však není jisté, kdy začnou jezdit ani jestli nepůjde o prodlouženou variantu spojů z Prahy do Starého Města. Společnost Arriva Vlaky zase plánuje další spoj z Prahy do slovenské Nitry, který by zastavoval i v několika stanicích v kraji, například i v Uherském Brodě, Bojkovicích, Slavičíně či Bylnici. V součastnosti mezi Prahou a Nitrou provozuje jeden denní pár vlaků, který doplňuje další souprava mířící v pátek a v sobotu z Prahy a v sobotu a v neděli zpět.

28. 02. 2018 V pražském Radotíně vykolejil nákladní vlak, vagon spadl z mostu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2404300-v-prazskem-radotine-vykolejil-nakladni-vlak-kolem-mista-nehody-se-jezdi-pomaleji>)

Na železniční vlečce v pražském Radotíně vykolejily ve středu ráno při posunu dva vozy nákladního vlaku. Jeden vagon sjel z kolejí na mostu a poškodil podchod pro pěší. Při nehodě si poranil kotník 58letý vedoucí posunu, byl převezen do nemocnice. Vlaky kolem místa nehody projíždějí pomaleji. Policie škodu předběžně odhaduje na milion korun. „V Praze-Radotíně projel posunový díl s 20 vozy

návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a následně narazil do zarážedla kusé koleje. V důsledku toho vykolejily dva vozy a došlo ke zranění vedoucího posunu jedoucího na prvním voze,“ popsal událost mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Vagony určené k převážení cementu byly v době nehody prázdné. Mluvčí skupiny HeidelbergCement Marek Tláškal potvrdil, že nehoda se stala na vlečce společnosti Českomoravský cement, jejímž zaměstnancem je i muž zraněný při události. K nehodě došlo v 8:40, její následky se budou odstraňovat po celý den. Odtahování vagonů proběhne během dvou nocí, uvedli hasiči. Vykolejené vozy poškodily mimo jiné podchod pod tratí v ulici Ke Zděři a blízkou zahrádku restaurace. Nehoda se stala v blízkosti tratě z Prahy do Berouna a dále do Plzně. „Na žádost hasičů je snížena rychlost v úseku Radotín – Dobříchovice,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. České dráhy žádné problémy v souvislosti s nehodou nehlásí. Vlaky místem projíždějí pomaleji, větší zpoždění ale nenabírají. Při nehodě se zranil 58letý muž, který spadl ve stanici Radotín z vagonu z výšky zhruba dvou metrů. „Záchranáři zajistili žilní vstup, podali léky na bolest, končetinu znehybnili,“ uvedla mluvčí pražské záchranné služby Jana Poštová. Se zraněným kotníkem muže převezli na traumatologii nemocnice v Motole.

Policisté událost vyšetřují pro podezření z obecného ohrožení z nedbalosti a dál zjišťují příčiny nehody. Dechová zkouška na alkohol u zraněného muže i strojvedoucího byla negativní, řekl policejní mluvčí Jan Daněk. Radotínská radnice připomněla, že podobná nehoda se na stejném místě stala už v 60. letech. Podle místních byla velká náhoda, že se při aktuální události kromě posunovače nikdo další nezranil. Podchodem totiž běžně chodí i děti do školy.

28. 02. 2018 Šéf správy železnic Surý podal demisi, dočasně ji povede náměstek (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/szdc-sury-demise-0km-eko-doprava.aspx?c=A180228_122037_eko-doprava_cfr)

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý skončil ve středu ve funkci. Podle očekávání podal rezignaci. Státního správce kolejí až do 22. března, kdy o novém šéfovi rozhodne správní rada, povede dosavadní náměstek pro provozuschopnost Jiří Svoboda. Ten je i největším kandidátem na volný post po Surém. O demisi Surého informovala ve středu v tiskové zprávě mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Surý záměr skončit v čele SŽDC oznámil na začátku měsíce správné radě. Důvodem jeho odchodu byly podle zákulisních informací tlaky na jeho odchod ze strany hnutí ANO, které na post šéfa SŽDC tlačí právě Svobodu. Surému byla nabídnuta možnost šéfovat plzeňské oblastní správy SŽDC. SŽDC tuto nabídku oficiálně komentovat nechtěla. V dnešní tiskové zprávě pouze mluvčí organizace Kateřina Šubová uvedla, že odstoupivší ředitel nalezne nové uplatnění v rámci SŽDC. Jako důvod složení funkce pak uvedla osobní důvody.

Odstupující ředitel SŽDC řídil organizaci od června roku 2014, kdy z pozice šéfa brněnské oblastní správy nahradil Jiřího Koláře. Jako hlavní cíl si stanovil hladký převod nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Prodej 1 500 nádražních budov za 3,3 miliardy korun se uskutečnil v polovině roku 2016. Svoboda se do pozice náměstka pro provozuschopnost dráhy dostal dva měsíce po jmenování Surého generálním ředitelem. Do té doby na SŽDC působil jako vedoucí odboru nákupu a veřejných zakázek.

Změna na postu šéfa správy železnic není poslední, kterou chce ANO v dopravě uskutečnit. Podle deníku Zdopravy.cz plánuje hnutí na jednání kabinetu prosadit výměnu členů výboru Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Přes fond tečou do resortu ročně desítky miliard korun na výstavbu a opravy silnic, železnic a další dopravní infrastruktury.