

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2010

OBSAH

01. 07. 2010	VLAKEM Z HARRACHOVA DO POLSKA? ZATÍM NE	3
01. 07. 2010	CZ LOKO ZMODERNIZUJE PRO ČESKÉ DRÁHY LOKOMOTIVY „BREJLOVEC“, BUDOU ÚSPORNĚJŠÍ A ŠETRNĚJŠÍ K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ	3
01. 07. 2010	STROJVEDOUČÍ Z HAVAROVANÉHO VLAKU BYL PŘED NEBEZPEČÍM VAROVÁN (ÚSTÍ NAD LABEM)	4
02. 07. 2010	ČESKÝM DRAHÁM NA 6 HODIN ZKOLABOVAL REZERVAČNÍ SYSTÉM I PLATBY KARTOU	4
02. 07. 2010	ČD NAKOUPÍ 8 PATROVÝCH VLAKŮ, VYHLÁSILY OTEVŘENÉ ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ	5
02. 07. 2010	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY REKONSTRUKCE ŽST. NESOVICE, II. ČÁST. 5	
02. 07. 2010	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ MEZINÁRODNÍHO PROJEKTU REVITALIZACE TRATI SZKLARSKA POREBA – HARRACHOV	6
03. 07. 2010	NA KOZÍ DRÁHU SE VRACEJÍ VLAKY	7
03. 07. 2010	POLÁCI NAKONEC NAHRADILI VLAKY DO HARRACHOVA AUTOBUSEM	7
03. 07. 2010	STÁLE VÍC ČECHŮ UMÍRÁ KVŮLI NEPOZORNOSTI POD KOLY VLAKU	7
03. 07. 2010	V OLOMOUCI SE SRAZIL NÁKLADNÍ VLAK S LOKOMOTIVOU, ŠKODY JDOU DO MILIONŮ	8
04. 07. 2010	TRAŤ U OLOMOUCE JE PRŮJEZDNÁ PO JEDNÉ KOLEJI.....	9
05. 07. 2010	PO NEHODĚ V OLOMOUCI JSOU PRŮJEZDNÉ OBĚ KOLEJE	9
06. 07. 2010	SPOR O BETONOVOU STĚNU VÁZNE A S NÍM MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI U PRAHY	10
06. 07. 2010	ČESKÉ DRÁHY NA PODZIM VYPÍŠÍ TENDR NA OSTRAHU NA NÁDRAŽÍCH A VE VLACÍCH	10
07. 07. 2010	NKÚ: ČESKÉ DRÁHY VYHRÁVALY STÁTNÍ TENDRY NEKOREKTNĚ.....	11
07. 07. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ DALŠÍ REGIONÁLNÍ MOTORÁČKY	11
07. 07. 2010	STAVBA NOVÉHO MOSTU V KOLÍNĚ JE V POLOČASE	12
08. 07. 2010	NOVÁ FRANCOUZSKÁ NÁDRAŽÍ? ŠPIČKOVÉ TECHNOLOGIE I PRVKY ARABSKÉHO STYLU.....	12
09. 07. 2010	DB POSTAVÍ NOVOU ÚDRŽBOVOU HALU PRO RYCHLOVLAKY.....	13
09. 07. 2010	MINISTERSTVO PLATÍ DRAHÁM ZBYTEČNĚ MOC, PLATBY MOŽNÁ SNÍŽÍ.....	13
10. 07. 2010	OPRAVY PO ŽELEZNIČNÍ NEHODĚ V ÚSTÍ SKONČÍ AŽ NA KONCI ČERVENCE	14
10. 07. 2010	ČESKÉ DRÁHY REDUKUJÍ POČET SVÝCH ČASOPISŮ – UŠETŘÍ TAK DESÍTKY MILIONŮ	14
11. 07. 2010	VEDRO PARALYZOVALO NĚMECKÉ RYCHLOVLAKY ICE. TŘICÍTKA CESTUJÍCÍCH OMDLELA	14
12. 07. 2010	NESROVNALOSTI NA ŽELEZNICI: ZAKÁZKY MAJÍ NEJČASTĚJI STEJNÉHO VÍTĚZE.....	15
12. 07. 2010	HAVAROVANOU SOUPRAVU VLAKU V ÚSTÍ NAD LABEM PROŠETŘÍ EXPERTI..	16
13. 07. 2010	NA POLSKÉ JEDNOKOLEJCE SE SRAZILY DVA VLAKY	16
14. 07. 2010	NA ROZKOPANÉ TRATI SE POROUCHALO ZABEZPEČENÍ, ZPOŽDĚNÍ BYLA HODINOVÁ (BRANDÝS NAD ORLICÍ - ÚSTÍ NAD ORLICÍ)	16
15. 07. 2010	BÁRTA POZASTAVIL ČESKÝM DRAHÁM VYDÁNÍ DLUHOPISŮ.....	17

15. 07. 2010	ZA NEŠTĚSTÍ VE STUDÉNCI MOHOU HLAVNĚ CHYBY V PROJEKTU	17
16. 07. 2010	CYKLOSTEZKA PO VÍTKOVSKÉ TRATI JE HOTOVA, CYKLISTÉ NA NI VŠAK NEMOHOU.....	18
16. 07. 2010	ZSSK KOUPI DESET NOVÝCH KLIMATIZOVANÝCH VAGONŮ	19
17. 07. 2010	ŽLUTÉ VLAKY REGIOJET POTĚŠÍ CESTUJÍCÍ WI-FI PŘIPOJENÍM	19
18. 07. 2010	PLZEŇSKÁ TECHMANIA BUDE I ŽELEZNIČNÍM MUZEEM.....	19
18. 07. 2010	DRÁHY ČELÍ KRITICE NKÚ ZA TENDRY NA OSOBNÍ DOPRAVU	20
18. 07. 2010	DESÍTKY MRTVÝCH PŘI SRÁŽCE VLAKŮ VE VÝCHODNÍ INDII	20
20. 07. 2010	PŘESUN NÁDRAŽÍ ZÍSKAL ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, ODPŮRCI SE ODVOLAJÍ (BRNO)	21
21. 07. 2010	KONKURENCE NA ŽELEZNICI MŮŽE PŘIJÍT DŘÍV, PODLE BÁRTY UŽ DO TŘÍ LET	22
21. 07. 2010	VLAK S RUSKOU RAKETOU HAVAROVAL CESTOU NA BAJKONUR	23
21. 07. 2010	Z POLSKA DO HARRACHOVA JEZDÍ MÍSTO VLAKŮ AUTOBUSY	23
21. 07. 2010	NĚMECKÉ DRÁHY ODŠKODŇUJÍ CESTUJÍCÍ ZA HORKO VE VAGONECH, DOSTANOU I 500 EUR.....	23
22. 07. 2010	TURISTÉ SE NA HODONÍNSKU MOHOU SVÉZT DREZÍNOU PO TRATI (ROHATEC – RATÍŠKOVICE).....	24
23. 07. 2010	PODLE ČECHŮ JE NEJBEZPEČNĚJŠÍM DOPRAVNÍM PROSTŘEDKEM VLAK..	24
23. 07. 2010	ČESKÉ DRÁHY ČEKÁ HLOUBKOVÁ KONTROLA Z MINISTERSTVA DOPRAVY	25
23. 07. 2010	VE ŠVÝCARSKU VYKOLEJIL VLAK, JEDEN TURISTA ZEMŘEL, DESÍTKY DALŠÍCH SE ZRANILY (GLACIER EXPRESS)	25
25. 07. 2010	NÁDRAŽÍ V MERKLÍNĚ MÁ DALŠÍ VYUŽITÍ	25
26. 07. 2010	JAK SE RODÍ NEJVÝKONNĚJŠÍ ÚZKOROZCHODNÁ LOKOMOTIVA NA SVĚTĚ (ROZCHOD 1 067 MM, ŘADA 3800 QR).....	26
26. 07. 2010	GRANDI STAZIONI CHCE OPRAVIT I MASARYKOVO NÁDRAŽÍ.....	27
26. 07. 2010	BÁRTA PODAL TRESTNÍ OZNÁMENÍ NA EXŠÉFA ČD CARGO JOSEFA BAZALU	28
26. 07. 2010	10 NEJPŮSOBIVĚJŠÍCH NÁDRAŽÍ SVĚTA	28
26. 07. 2010	ODBORÁŘ PODAL TRESTNÍ OZNÁMENÍ NA VEDENÍ DRAH, I KVŮLI OPENCARD	30
27. 07. 2010	ČD CARGO JEZDILO POD CENOU, PRODĚLALO TAK 2,78 MILIARDY KORUN, UKÁZAL AUDIT	30
28. 07. 2010	ČESKÉ DRÁHY VYKÁZALY V PRVNÍM POLOLETÍ 4% MEZIROČNÍ RŮST TRŽEB Z VNITROSTÁTNÍ DOPRAVY	31
29. 07. 2010	V SOBOTU VYJEDE PARNÍ VLAK Z MUZEA ČD V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA DO ZBEČNA (31. ČERVENCE 2010)	32
29. 07. 2010	JIHOČESKÉ LÉTO S PÁROU 2010 POKRAČUJE JÍZDAMI DO ČESKÉHO KRUMLOVA A KUBOVY HUTĚ (31. ČERVENCE 2010. A 1. SRPNA 2010).....	33
30. 07. 2010	ČD CARGO NAKOUPILO VAGONY ZA MILIARDY BEZ SOUTĚŽÍ, UKÁZAL AUDIT	35
30. 07. 2010	V ROZTOKÁCH U PRAHY MAJÍ VLAKY KVŮLI PORUŠE VELKÁ ZPOŽDĚNÍ.....	35

01. 07. 2010 Vlakem z Harrachova do Polska? Zatím ne

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94753-vlakem-z-harrachova-do-polska-zatim-ne/>)

Od soboty měly jezdit vlaky po obnovené trati mezi Harrachovem a Sklářskou Porebou v Polsku. Nevyjedou a není ani jasné, kdy se po čerstvě zrekonstruovaném úseku vlastně začne jezdit. Podle hejtmanova náměstka Martina Seppa stojí za zrušením slíbených vlaků technické a legislativní problémy na polské straně. Správce železniční infrastruktury PLK totiž odmítl, aby se čeští a polští výpravčí domlouvali veřejným telefonem. Zvláštní kabel přitom podél trati nevede.

Jediné, co zbylo z plánu na obnovení provozu, byla páteční slavnostní jízda pro pozvané cestující. Ti si mohli připomínat jako v panství knížete Potěmkina – zatímco ze Sklářské Poreby vyrazil motorák za zvuku fanfár a po projevech zástupců Dolnoslezského vojvodství, v Kořenově na něj čekala jenom malá skupina příznivců železnice zvědavá na jednotku typu SA134. Žádné oficiální uvítání se nekonalo, například náměstek libereckého hejtmana Martin Sepp účast na slavnosti odřekl. "Považujeme za nedůstojné, abychom se zúčastnili tohoto aktu, když tam cestující občan nebude moci jezdit," uvedl Sepp.

Vozidla pro přeshraniční vlaky měl zajistit polský dopravce Przewozy Regionalne, který už dokonce zveřejnil jízdní řády, podle kterých měly nové vlaky jezdit. Na jejich provozu se měl podílet také český Viamont. Do konce prázdnin mělo jezdit o víkendech pět párů spojů a v pracovní dny čtyři páry. Po zbytek roku bylo naplánováno o jeden spoj méně. Svezla se nakonec pouze uzavřená společnost. Ostatní budou muset na svůj vlak nadále čekat – tak jako čekají skoro 65 let od chvíle, kdy byl na přeshraniční trati dlouhé 16 kilometrů zastaven provoz. Její obnova, o kterou usilovali starostové od počátku 90. let, proběhla v posledních dvou letech. Celkem stála 160 milionů korun, projekt financovala z podstatné části Evropská unie z programu přeshraniční spolupráce Cíl3 ČR – Polsko.

01. 07. 2010 CZ LOKO zmodernizuje pro České dráhy lokomotivy „brejlovec“, budou úspornější a šetrnější k životnímu prostředí

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7089/>)

Česká strojírenská společnost CZ LOKO zmodernizuje pro České dráhy 19 lokomotiv řady 750 známé jako „brejlovec“. Modernizaci bude financovat IMPULS-Leasing-AUSTRIA. Celkové náklady na modernizaci včetně finančních nákladů na leasing bude 678 mil. Kč. Obdobný typ modernizované lokomotivy úspěšně využívá řada dalších dopravců v České republice, např. ČD Cargo nebo OKD Doprava, ale také dopravci v Itálii. Modernizované lokomotivy budou využívány především v rychlíkové dopravě z Prahy přes Písek do Český Budějovic, v okolí Brna nebo na tratích z Hradce Králové do Trutnova či Letohradu.

„V rámci modernizace vyměníme především původní diesellový motor za výkonnější, ale energeticky i na údržbu úspornější typ Caterpillar s výkonem 1 455 kW. Předpokládána úspora nafty se oproti dosud nasazovaným lokomotivám pohybuje na základě výpočtů a provozních zkušeností okolo 1,1 litru na kilometr,“ říká k modernizaci lokomotiv náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a doplňuje další výhody: „Nový motor bude mít lepší dynamické vlastnosti, což se projeví v úspoře jízdních dob. Kromě toho dojde ke snížení nákladů na údržbu. Ve výsledku se tedy počítá i s úsporou na mzdách v řádu několika milionů korun ročně. Zmodernizovaná lokomotiva bude také tišší a bude produkovat méně exhalací. Tyto změny jistě uvítají především obyvatelé žijící v okolí železnice.“ Podle Blažka umožní modernizace „brejlovců“ vyřadit nejstarší velké motorové lokomotivy řady 749 s přezdívkou „zamračená“ nebo „bardotka“ a omezit provoz větších motorových lokomotiv středních výkonů, např. řady 742, které mají před stanovištěm strojvedoucího kapotu a boční výhled z něj není pro provoz osobních souprav ideální.

České dráhy využívají pro financování modernizace různé způsoby financování od vlastních zdrojů přes bankovní úvěry po leasing, který byl zvolen v tomto případě. Podrobnosti vysvětluje ředitelka Odboru investic a veřejných zakázek Hana Dluhošová: „Ve vyhlášeném výběrovém řízení, které vyhrály společně společnosti CZ LOKO a IMPULS-Leasing-AUSTRIA, jsme stanovili jako podmínku formu zpětného leasingu. To znamená, že České dráhy prodají oněch 19 lokomotiv řady 750 společnosti IMPULS-Leasing-AUSTRIA, která je součástí bankovní skupiny Raiffeisenlandsbank, za cenu 40 milionů korun a po jejich modernizaci, provedené firmou CZ LOKO, je dostanou do finančního pronájmu po dobu deseti let s následným odkupem. Cena modernizace lokomotiv dosáhne částky 678 milionů korun,“ upřesňuje ředitelka Dluhošová.

Délka kontraktu je stanovena na 24 měsíců, tedy do poloviny roku 2012, do kdy má být uvedeno do provozu všech 19 modernizovaných lokomotiv.

01. 07. 2010 Strojvedoucí z havarovaného vlaku byl před nebezpečím varován (Ústí nad Labem)

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-44631600-strojvedouci-z-havarovaneho-vlak-u-byl-pred-nebezpecim-varovan>)

Jedinou věcí, která by ze zemřelého devětapadesátiletého strojvůdce vinu sejmula, může být komisionální prohlídka. Pondělní havárii osobního vlaku v Ústí nad Labem zřejmě částečně zavinil strojvedoucí. Vyplývá to z pondělního zkoumání údajů ze staničního zabezpečovače, které potvrdily, že návěstidlo nařizovalo rychlost maximálně 50 kilometrů v hodině. ČTK o výsledcích vyšetřování informoval Jan Kučera z Drážní inspekce. Strojvedoucí byl do poslední chvíle v pořádku a vlak ovládal. Definitivní příčinu nehody ale určí komisaři až po prohlídce havarovaného vozu 12. července. "Zatím jsme analyzovali jen údaje ze staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11, které potvrdily, že návěstidlo signalizovalo jízdu do odbočky a rychlost 50 kilometrů za hodinu," řekl dnes ČTK Kučera. Znamé jsou už i předběžné údaje z tachografu vlaku - lokomotiva do betonové zídky podle nich narazila v rychlosti 108 kilometrů v hodině, přičemž před výhybkou jel vlak 117 kilometrů za hodinu, pak na poslední chvíli zapnul rychlobrzdu.

Strojvedoucí byl zřejmě do poslední chvíle v pořádku, což potvrdila i policejní pitva. "Do poslední chvíle mačkal 'živák', dokonce víc než by musel," řekl Kučera. "Živák" se přezdívá tlačítku, které musí strojvedoucí neustále mačkat, pokud nemá na návěstidle zelenou. Kontroluje se tím, zda je při vědomí. Kdyby mačkat přestal, vlak po chvíli začne sám brzdit. Takle informace je pro vyšetřovatele cenná i z jiného důvodu. Naznačuje totiž, že strojvedoucí do poslední chvíle nepředpokládal žádné nebezpečí, ale také že věděl o tom, že nemá zelenou. "Dalo by se to z toho vyvodit," řekl Kučera. Jedinou věcí, která by ze zemřelého devětapadesátiletého strojvůdce vinu sejmula, může být komisionální prohlídka. Uskuteční se až 12. července a zkoumat se při ní budou brzdy havarované soupravy. Pak by mohli inspektoři příčinu nehody definitivně určit.

Jednotky typu CityElefant mají hned několik nezávislých brzdových systémů, včetně vysoce účinné kolejnicové brzdy. Havarovaný vlak byl vyroben v roce 2001 a přestože byl pátý nejstarší svého typu, technická závada je podle expertů oslovených ČTK nepravděpodobná. Nasvědčuje tomu i to, že po aktivování rychlobrzdy vlak během chvíle asi o deset kilometrů zpomalil.

Návěstidel v Ústí nad Labem jsou nepřehledná

Osobní vlak z Prahy do Ústí nad Labem havaroval na vjezdu do cílové stanice v pondělí odpoledne. Vykolejil na jedné z prvních výhybek, které jsou konstruovány právě jen na rychlost 50 kilometrů v hodině. Pak se souprava naklonila doleva, smetla závory i dva trolejové sloupy a první vůz se doslova rozpáral o betonovou zídku. V troskách zahynul strojvedoucí, osm lidí muselo být hospitalizováno. V ústecké nemocnici už zůstává jen jeden těžce zraněný. Po nehodě se na odborných diskusních fórech vyjádřilo několik strojvedoucích, kteří označili novou soustavu návěstidel v Ústí nad Labem za nepřehlednou, což mohlo mít také svůj podíl. Podle nich svítí na návěstidlech výstražné signály velmi často a bezdůvodně, což pozornost strojvedoucích otupuje.

02. 07. 2010 Českým drahám na 6 hodin zkolaboval rezervační systém i platby kartou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceskym-draham-na-6-hodin-zkolaboval-rezervacni-system-i-platby-kartou-122-eko-doprava.asp?c=A100702_120903_eko-doprava_spi)

Českým drahám se dnes na šest hodin porouchal počítačový systém, který řídil rezervaci jízdenek či platby kartami. Největší problémy to způsobilo cestujícím, kteří chtěli jet pendolinem, kde je rezervace povinná. Krátce před polednem začal systém opět fungovat. "Od šesti ráno jsme nemohli prodávat rezervace a problémy vznikaly i při platbách platebními kartami, elektronickými peněženkami či eury," řekla iDNES.cz mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. V praxi vypadal tento výpadek tak, že před pendoliny se začali hromadit lidé, kteří nutně potřebovali odjet, ale nemohli si povinnou rezervaci vyřídit.

V pendolinech se mohlo stát

"Vlaková četa tak přímo na místě prodávala lidem místenky, samozřejmě bez příplatku, a domlouvala se s nimi na tom, aby nechali ve vlaku stát lidi, na které se už nedostalo místo," popsala situaci Šubová. V pendolinech se normálně stát nesmí a podle mluvčí to tak zůstane i nadále, kdy už bude systém plně fungovat. Stejný systém prodeje místenek bez příplatku platil i u rychlíků, ale tam tak velký problém nebyl, protože rezervace na ně není povinná.

Za problém podle mluvčí mohla společnost ČD Telematika, která pro dráhy počítačový systém provozuje a je zároveň její dceřinou společností. Před polednem se jí podle Šubové podařilo problém odstranit. "Může ale ještě docházet ke zpoždění při načítání karet," upozorňuje Šubová. Jako první o kolapsu drážního systému Ares informovala Česká televize.

02. 07. 2010 ČD nakoupí 8 patrových vlaků, vyhlásily otevřené zadávací řízení

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7098/>)

České dráhy dnes vyhlásily otevřené zadávací řízení na dodávku 8 patrových vlaků, které budou spolufinancovány Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ROP). Objem zakázky je předpokládán ve výši 1,64 miliardy Kč. Čtyři soupravy jsou určeny pro provoz ve Středočeském kraji na trati z Prahy do Benešova a další čtyři jednotky budou jezdit v Moravskoslezském kraji na trati z Ostravy do Mostů u Jablunkova.

Nové soupravy nabídnou cestujícím vysoký komfort cestování. Budou vybaveny klimatizací, moderním audiovizuálním informačním systémem a pohodlným interiérem. WC bude řešeno jako bezbariérové a s uzavřeným systémem s možností využití také při pobytu vlaku ve stanicích. Nástup cestujícím usnadní nízkopodlažní řešení a dveře ovládané tlačítky, které budou za jízdy bezpečnostně blokovány. Samozřejmě budou prostory vyhrazené vozíčkářům nebo cestujícím s jízdními koly. Termín dodávky všech osmi souprav je do 27 měsíců od podpisu kontraktu.

02. 07. 2010 Slavnostní zahájení stavby rekonstrukce žst. Nesovice, II. Část

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

Oficiálně zahájena byla rekonstrukce kolejí v železniční stanici Nesovice. Tato stanice leží na železniční trati číslo 341, v úseku mezi Bučovicemi a Nemočicemi v Jihomoravském kraji. Cílem stavby je rekonstrukce stávajícího kolejí a technologických zařízení. V rámci stavby mimo jiné vyrostou dvě nová bezbariérová nástupiště, dojde k rekonstrukci mostních objektů a železničního přejezdu. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Součástí stavební části je i demolice staveb 1 a 2, které se stanou po dokončení elektronického staničního zabezpečovacího zařízení nepotřebné. Z technologického hlediska stavba dále obsahuje modernizaci stávajícího traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení, elektrického požárního a zabezpečovacího zařízení a rovněž i nezbytné úpravy v oblasti silnoproudu včetně zřízení nové elektrické přípojky. Všechna technologická zařízení budou také umožňovat fungování integrovaného transevropského železničního systému. Rekonstrukci železniční stanice Nesovice lze charakterizovat vzhledem k souběžně vedené komunikaci I/50 jako úsek složitý. Stavební práce budou probíhat v husté průmyslové a obytné zástavbě.

Zhotovitelem stavby je sdružení „NESOVICE 2009“, jehož členy jsou SEŽEV – REKO, a.s. (vedoucí účastník sdružení) a AŽD Praha s.r.o. Projekt vypracovala společnost MTPKH Brno. Stavba „Rekonstrukce žst. Nesovice, II. část“ je navržena na spolufinancování Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava. Celkové náklady na rekonstrukci stanice jsou plánovány na 171 697 000,- Kč bez DPH. Příspěvek z Fondu soudržnosti se předpokládá ve výši 145 942 000,- Kč, což činí 85,00 % způsobilých výdajů projektu. Zbývající část je spolufinancována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Základní údaje o stavbě:

Název stavby: Rekonstrukce žst. Nesovice, II. část,

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Olomouc

Projektant: Zdeněk Štěpán, Měření technických parametrů kolejových drah

Dodavatel: „Sdružení Nesovice 2009“ složené z firem SEŽEV – REKO a.s. (vedoucí účastník) a AŽD Praha s.r.o. (účastník sdružení)

Doba realizace: 15. 2. 2010 – 31. 1. 2011

Umístění: železniční trať č. 341, úsek Bučovice – Nemočice; Jihomoravský kraj, katastrální území Nesovice

Kapacitní údaje o stavbě:

Počet rekonstruovaných výhybek: 7

Délka rekonstruované koleje novým materiálem:	2 174 m
Délka rekonstruované koleje užitým materiálem:	168 m
Délka nových nástupišť:	540 m
Nový přejezd:	1 ks
Železobetonová mostní konstrukce:	1 ks
Stožáry venkovního osvětlení:	27 ks
Elektrický ohřev výměn:	5 ks
Předtápěcí stanoviště:	2 ks
Zabezpečení výhybkových jednotek:	9 ks
Návěstidla stožárová:	17 ks
Návěstidla trpasličí:	5 ks
Snímače počítačů náprav:	19 ks

02. 07. 2010 Slavnostní ukončení mezinárodního projektu revitalizace trati Szklarska Poreba – Harrachov

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

Znovu po 65 letech se jako předzvěst obnovení pravidelného provozu vydal na trať Szklarska Poreba – Harrachov slavnostní vlak. Podařilo se tak úspěšně dokončit projekt revitalizace této mezinárodní tratě. Většina železniční tratě (13,2 kilometru) Szklarska Poreba Górna – Harrachov leží na území Polské republiky, česká část trati je dlouhá 1,1 kilometru.

Hlavním přínosem právě dokončeného projektu je propojení polské a české strany Jizerských hor a Krkonoš. Zároveň dochází k významnému a také jedinému železničnímu spojení v rámci Euroregionu Nisa mezi Liberecko – jabloneckou aglomerací a oblastí Jelení hory. Tím jsou vytvořeny podmínky pro zvýšení atraktivity oblasti z hlediska cestovního ruchu a podpory přeshraniční turistiky na české i polské straně hranice. Dalším přínosem je zavedení pravidelného dopravního propojení mezi Kořenovem a Szklarskou Porebou. Dojde také ke zlepšení dopravní dostupnosti střediska zimních sportů v Jakuszycích, které je jedním z hlavních center běžeckého lyžování na území Polska.

Revitalizace trati zajistí dosažení traťové rychlosti v letním i zimním období 40 až 50 kilometrů za hodinu. Projekt také umožňuje vypravování speciálních a turistických vlaků při různých příležitostech na obou stranách hranice (například sportovní akce). V rámci revitalizace byl v úseku Harrachov – státní hranice opraven železniční svršek a spodek v km 39,020 – 40,111 a výhybka číslo 2 v železniční stanici Harrachov na trati 036. Bylo také nutné vyčistit šterkové lože a kompletně vyměnit pražce a kolejnice. V úseku o délce cca 500 metrů byla osazením pražcových kotev a svařením kolejnicových styků zřízena bezстыková kolej a provedeno obnovení průjezdného průřezu výřezem porostu. Na výhybce číslo 2 došlo k výměně pražců a regeneraci výhybkových součástí. V úseku trati číslo 311 státní hranice – Szklarska Poreba km 29,844 – 43,138 došlo k vyčištění šterkového lože a odvodnění železničního tělesa, byla provedena kompletní výměna železničního svršku, oprava přejezdů, výstavba zastávky Szklarska Poreba Huta a obnova dopravy Jakuszyce.

Historie trati Tanvald – Jelení hora (Jelenia Góra)

Železniční trať Tanvald – Jelení hora byla vystavěna v letech 1899 – 1902 jako spojnice Rakouska – Uherska (Liberecko a Jablonecko) a Slezska (Jelenia Góra – německy Hirschberg). Pro překonání sklonu až 58 ‰ byla v úseku Tanvald – Kořenov využita dvoupásová Abtova ozubnice v ose koleje. Trať byla velmi využívána pro nákladní i osobní dopravu mezi Dolním Slezskem a Libereckem. Mezi Kořenovem a Jelení horou byla roku 1923 dokončena elektrizace trati. Negativní dopad na celou železniční trať měla druhá světová válka a její následky. Pravidelný přeshraniční provoz na trati Harrachov – Szklarska Poreba byl přerušen v roce 1945. V 90. letech ožila myšlenka obnovení přeshraničního provozu na trati, nicméně železniční trať na české straně v úseku Tanvald – Harrachov se spíše potýkala s hrozbou ukončení provozu osobní dopravy.

Polský úsek tratě zasahoval do roku 1959 do km 34,792 tj. cca 500 m za žst. Kořenov. Část tratě od km 34,792 do km 40,111 (dnešní státní hranice) byla získána včetně žst. Harrachov (dříve Mýtiny) v roce 1959 v rámci územního vyrovnání s Polskem. Ze Szklarske Poreby do Jakuszyce fungovala do roku 2001 nákladní doprava dle potřeby. V Jakuszycích jsou dva kamenolomy a tyto vlaky obsluhovaly jejich vlečku. Na polském území je vlastníkem trati od ledna 2008 Województwo

Dolnoslaskie (Dolnoslezské vojvodství) a jejím správcem je Dolnoslaska Sluzba Dróg i Kolej (Dolnoslezská správa silnic a železnic). Na území České republiky je vlastníkem trati Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Projekt Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov je spolufinancován z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007 – 2013. Dotace z tohoto programu činí 85% způsobilých výdajů, zbylých 15% je spolufinancováno z národních zdrojů. Náklady na celý projekt jsou 5 061 250 EURO, z čehož je podíl SZDC 800 000 EURO. Realizace projektu byla zahájena v prosinci 2008 a ukončena v srpnu 2010. Práce na revitalizaci trati probíhaly od září 2009 do června 2010.

03. 07. 2010 Na Kozí dráhu se vrací vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94554-na-kozi-drahu-se-vraceji-vlaky/>)

Po tzv. Kozí dráze z Děčína přes Krupku do Oldřichova u Duchcova budou o prázdninových víkendech opět jezdit vlaky. V červenci zabezpečí spoje dopravce Regiojet, který tak naváže na své úspěšné květnové jízdy a třikrát denně v sobotu a neděli na dráhu vyše moderní dieselovou soupravu Desiro. V srpnu po ní podle Jaroslava Doubravy, starosty Telnice, jíž Kozí dráha prochází, budou jezdit naopak historické motoráky společnosti Zubnická museální železnice. Provoz výletních vlaků zaplatí obce ležící podél trati, jež jsou nespokojeny s rozhodnutím kraje, který na Kozí dráze neobjednává pravidelnou osobní dopravu. Vlaky budou podle Doubravy stát obce kolem 300 tisíc korun. Oproti květnovým prezentačním jízdám Regiojetu, které firma sama dovovala a jezdila za pětkorunu, budou muset cestující zaplatit běžné jízdné. Projetí celé trasy přijde na 42 korun.

03. 07. 2010 Poláci nakonec nahradili vlaky do Harrachova autobusem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94923-polaci-nakonec-nahradili-vlaky-do-harrachova-autobusem/>)

Kvůli technickým problémům správce polských kolejí společnosti PLK nevyjely dnes přeshraniční vlaky ze Sklářské Poreby přes Harrachov do Kořenova. Polský dopravce Przewozy Regionalne se rozhodl situaci vyřešit zavedením náhradní autobusové dopravy z příhraničních Jakušic do Harrachova. Mezi Sklářskou Porebou a Jakušicemi vlaky skutečně začaly jezdit. Podle prozatímního jízdního řádu jezdí pět párů spojů, všechny vlaky končí v Jakušicích a návazné autobusy v Harrachově. Vlaky, na jejichž provozu se měl podílet také český Viamont, měly jezdit až do Kořenova, kde je možné soupravu odstavit. Podle informací Viamontu budou jednání o zahájení provozu vlaků přes hranice pokračovat ve středu po svátcích.

Trať byla v posledních letech obnovena po 65 letech chátrání. Po druhé světové válce byl totiž mezi Harrachovem a Sklářskou Porebou zastaven provoz, ačkoli koleje nebyly nikdy sneseny. V 90. letech vznikla iniciativa za obnovení přeshraničního provozu, jejímž výsledkem zatím byla kompletní rekonstrukce nepoužívané části trati. Plánovanému zahájení pravidelného provozu od 3. července zabránila PLK, když na poslední chvíli odmítla povolit přeshraniční provoz vlaků, protože podél trati nevede telefonní kabel, kterým by se mohli spojit čeští a polští výpravčí.

03. 07. 2010 Stále víc Čechů umírá kvůli nepozornosti pod koly vlaku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94931-stale-vic-cechu-umira-kvuli-nepozornosti-pod-koly-vlaku/>)

Za poslední tři roky zemřelo v Česku při srážce s vlakem každoročně kolem 170 lidí. Počet mrtvých přitom rok od roku vzrůstá a před dramatickým zhoršením varuje i Drážní inspekce. Zatímco v roce 2007 nepřežilo střet s vlakem 165 lidí, loni zaznamenala železnice o deset obětí více. Vzrůstá totiž i počet lidí, kteří nedbají nařízení, na nádražích nepoužívají lávky nebo podchody a koleje přebíhají. Dvě třetiny případů, kdy se mnohatunový stroj střetne s člověkem, jsou přitom smrtelné.

Od začátku roku do dnešního dne pak inspekce eviduje 96 úmrtí ze 135 případů, kdy vlak srazil člověka. V průměru tak letos došlo ke srážce jednou za 32 hodin. "Letošní rok je oproti loňskému horší, zaznamenáváme 11procentní nárůst počtu usmrcených osob," dodal generální ředitel Drážní inspekce Roman Šigut. Kromě smrtelného nebezpečí nad člověkem přecházejícím koleje visí Damoklův meč pokuty za přestupek. Ta se může vyšplhat až na částku 10 000 korun. "Odpovědnost

je vždy na chodci. Pokud je stanice vybavena podchodem nebo nadchodem, cestující ho musí použít, i kdyby byl od příchodu vlaku vzdálen desítky metrů," upozornil Šigut.

Sdružení se zaměřují na pubescenty

Častou obětí nehod jsou navíc děti, a to nejen ty nejmenší. Podle sdružení na ochranu dětí Akademos i podle inspekce na takových neštěstích nesou podíl adrenalinové hry, stejně jako nepozornost rodičů nebo vedoucích táborů. "V poslední době se podle vývoje statistiky stále více a více zaměřujeme na prevenci úrazů zejména ve věkové skupině 15 až 19 let," uvedl vedoucí projektu Bezpečí dítěte ze sdružení Akademos Jiří Koster. To potvrzuje i výpravčí ze Skalice nad Svitavou Luděk Frgal: "Jakmile přejde nebo skočí do kolejí první člověk, ostatní se nedívají vlevo ani vpravo a jdou za ním. Sluchátka v uších, vůbec nerespektují jakékoliv napomenutí." Cestující však na výjky drah kontrolují, že ani ony nejsou bez viny. Argumentují tím, že bezpečné podchody či nadchody jsou od nádražní budovy a peronů přehnaně daleko, jsou špinavé nebo nepůsobí bezpečně.

03. 07. 2010 V Olomouci se srazil nákladní vlak s lokomotivou, škody jdou do milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-olomouci-se-srazil-nakladni-vlak-s-lokomotivou-skody-jdou-do-milionu-1m6-/krimi.asp?c=A100703_143129_krimi_abr)

Na olomouckém hlavním nádraží se odpoledne srazil nákladní vlak s posunující lokomotivou, která táhla osobní vagony. Kromě ní vykolejil jeden osobní a sedm vagonů nákladního vlaku. "Nehoda se obešla bez zranění," řekla iDNES.cz Kateřina Šubová z Českých drah. Provoz bude omezen přinejmenším i v neděli. Nehodu vyšetřuje Drážní inspekce, která škodu odhadla předběžně na 5,6 milionu korun. Největší díl připadá na vykolejené nákladní a kolejiště. Před 19. hodinou se podle náměstka ředitele Drážní inspekce Jana Kučery začalo jezdit z Olomouce na Prostějov. "Směrem na Přerov se předpokládá zprovoznění jedné koleje diesellovými lokomotivami nejdříve v neděli," uvedl Kučera. Některé vlaky byly odkloněny, jiné nahradily autobusy.

Nákladní vlak ČD Cargo a lokomotiva Českých drah se srazily krátce po 13. hodině na nádraží ve směru na Grygov. "Kolem 13. hodiny odjížděl z olomouckého hlavního nádraží nákladní vlak a z boku do něj narazila posunující lokomotiva," řekl Kučera. Podle předběžných výsledků vyšetřování měl nákladní vlak povolen odjezd z olomouckého hlavního nádraží maximální rychlostí 40 km/h, podle záznamů rychloměru byla rychlost vlaku asi 36 až 38 kilometrů v hodině. "Proč posunující lokomotiva vjela do boku odjíždějícího nákladního vlaku, nyní zjišťujeme," dodal Kučera. "Bylo poškozeno kolejiště, takže provoz na Ostravu je zcela přerušen," informovala po nehodě mluvčí Šubová.

Na místo dorazil vyprošťovací tank, nehodový vlak a jeřáb. Zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty teď čekají na ukončení vyšetřování nehody. "Poté se začne s opravami. Je potřeba opravit na jedné koleji padesát metrů kolejiště a trakčního vedení a na druhé zhruba dvacet metrů. Naší snahou je zprovoznit co nejrychleji alespoň jednu kolej, takže po opraveném úseku bude možné projíždět alespoň desetikilometrovou rychlostí. Dnes to ale pravděpodobně nestihneme," sdělil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Dodal, že škoda na infrastruktuře byla odhadnuta na dva miliony korun.

Podle webu ČD jsou vlaky Supercity na lince Praha – Ostrava v úseku Česká Třebová – Přerov vedeny odklonem mimo Olomouc a mimořádně zastavují v Přerově, na lince Ostrava – Praha mimořádně zastavují ve stanicích Přerov, Česká Třebová a Kolín. Ostatní spoje včetně vlaků Intercity jsou mezi Olomoucí a Přerovem nahrazeny autobusem. Všechny dálkové vlaky mezi Olomoucí a Prahou zastavují v rychlíkových stanicích, jako jsou Choceň nebo Červenka. Všechny dálkové vlaky Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno a zpět jsou v úseku Olomouc – Přerov a zpět odřeknuty bez náhrady, upozornily České dráhy.

Tento týden vykolejil také vlak v ústecké čtvrti Vaňov. Nehoda si vyžádala jednoho mrtvého strojvedoucího a jedenáct zraněných cestujících.



04. 07. 2010 Trať u Olomouce je průjezdná po jedné koleji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94957-trat-u-olomouce-je-prujezdna-po-jedne-koleji/>)

Po sobotní srážce nákladního vlaku s posunovací lokomotivou a prázdnou osobní soupravou se až před druhou hodinou podařilo zprůjezdnit aspoň jednu kolej mezi Olomoucí a Grygovem. Úsek je součástí vytiženého tahu Praha – Ostrava. Provoz na hlavních železničních tazích v Česku je v současnosti blízko kolapsu, jednokolejný provoz je kvůli pondělní nehodě také v Ústí nad Labem na trati na Prahu. Mezi Prahou a Plzní kvůli rekonstrukci trati jezdí vlaky s velkým zpožděním, podobné je to na trase Praha – České Budějovice. Vůbec nejezdí vlaky mezi Mariánskými Lázněmi a Chebem, mezi Prahou a Ostravou, časté jsou výluky i na dalším rozkopeném úseku mezi Českým Těšínem a Čadcou.

Správa železniční dopravní cesty, které trať patří a odpovídá za její opravu, dopoledne očekávala, že se podaří zprovoznit jednu kolej kolem dvanácté hodiny. "Kolem 6:00 se podařilo odtáhnout poslední vagon," poznamenal Halla. "Nejvíce byl poničený železniční svršek, v menší míře trolej a sdělovací a zabezpečovací zařízení – tam je škoda za sto až dvě stě tisíc," dodal ředitel olomoucké Správy dopravní cesty Václav John.

Vlaky už jezdí, ale se zpožděním

Před druhou byl obnoven provoz všech vlaků – dálkových i regionálních. Podle mluvčí ČD Kateřiny Šubové ale kvůli jednokolejnému provozu a snížené rychlosti na 10 kilometrů za hodinu musí cestující počítat zhruba se čtvrt hodinovým zpožděním. "Intenzivně pracujeme také na zprovoznění druhé koleje, která byla více poškozená. Snažíme se, aby byla sjízdná ještě během dneška. Obnovení běžné rychlosti na kolejích je však otázkou několika dnů," doplnil Halla. Cestující většinou měli pochopení k nutnosti přestoupit do autobusu, méně se jim ale líbily některé organizační zmatky. "Jeli jsme z Kojetína o vlak dřív, přijeli jsme sem – a oni nám to pustili na Opavu," postěžovala si cestující, které ujel vlak.

Proč jela lokomotiva, kam neměla, zjišťují inspektoři

Pokračuje i vyšetřování příčin sobotní nehody. Podle Jana Kučery z Drážní inspekce měl nákladní vlak povolenou jízdu, a to rychlostí nejvýše 40 kilometrů za hodinu, kterou nepřekročil. Problém tak je na straně posunovací lokomotivy. Mluvčí Drážní inspekce Jan Kučera: "Posunovací lokomotiva měla zastavit. Zjišťujeme, zda se jedná o chybu strojvedoucího či o technickou závadu. Budeme tedy zkoumat například technický stav lokomotivy. Stanovení příčiny nehody je spíše otázkou týdnů než dnů." Při nehodě se nikdo nezranil, vykolejilo ale sedm nákladních vozů, dieselová posunovací lokomotiva a jeden osobní vůz, se kterým manipulovala. Škoda na lokomotivě a osobním vagonu činí zhruba milion korun, na nákladních vozech vznikla škoda ve výši asi 2,5 milionu korun. Poškození kolejí, trolejí, systému ohřevu výhybek a zabezpečovacího zařízení bylo vyčísleno celkem na 2,1 milionu korun.

05. 07. 2010 Po nehodě v Olomouci jsou průjezdné obě koleje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95036-po-nehode-v-olomouci-jsou-prujezdne-obe-koleje/>)

Obě koleje mezi olomouckým hlavním nádražím a Přerovem jsou průjezdné. Po páté hodině skončila oprava trolejového vedení v místě, kde se v sobotu odpoledne srazil nákladní vlak s posunovací lokomotivou a prázdnou soupravou osobních vozů. Vlaky místem nejezdily déle než 24 hodin, poté byl provoz obnoven sníženou rychlostí pouze po jedné koleji. V neděli večer byla sice už opravena i druhá kolej, zatím ale nebyla v pořádku trolej.

Cestující se stále mohou nadát drobných zpoždění, protože krátkým úsekem u hlavního nádraží v Olomouci musí vlaky stále jezdit sníženou rychlostí. "Po dokončení opravy by to ve stanici mělo být kapacitně v pořádku. Vlaky zde však z preventivních důvodů budou nadále jezdit omezenou rychlostí 10 kilometrů v hodině, protože není funkční zabezpečovací zařízení," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Příčiny sobotní nehody stále vyšetřuje Drážní inspekce. Do nákladního vlaku, který projížděl olomouckou stanicí směrem na Grygov a Přerov narazila na zhlaví dieselová lokomotiva, která manipulovala se soupravou od rychlíku Brno – Olomouc. Podle dosavadního zjištění inspektorů posunovací stroj neměl povolenou jízdu, ale nezastavil. Zatím není jasné, zda šlo o pochybení strojvedoucího, nebo o technickou závadu. Škoda na posunující lokomotivě a vykolejeném osobním voze byla odhadnuta na jeden milion korun a škoda na sedmi vykolejených a dalších dvou poškozených vagoněch nákladního vlaku na 2,5 milionu Kč. Poškození kolejí, trolejí, systému ohřevu výhybek a zabezpečovacího zařízení bylo vyčísleno celkem na 2,1 milionu korun.

06. 07. 2010 Spor o betonovou stěnu vážne a s ním modernizace železniční trati u Prahy

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/spor-o-betonovou-stenu-vazne-a-s-nim-modernizace-zeleznicni-trati-u-prahy-1rm-/praha.asp?c=A100625_163249_praha_hv)

Možná to vyjde. A kdyby ne, tak zase zpět na začátek. Do této fáze dospěl spor o modernizaci trati mezi Úvaly u Prahy a Běchovicemi. Jedenáctikilometrový úsek má po letech jako jeden z mála na železničním koridoru Praha – Pardubice staré koleje. Vlaky musí jezdit pomaleji, Úvaly a Běchovice čekají marně na opravu nebo výstavbu nových nádražních budov.

Stejně jako dálnice mají své bolestné příběhy, kvůli kterým se jejich část nemůže postavit, podobný příběh má i železnice. Jeho počátek sahá do roku 1993, kdy se rozeběhly první práce na opravě koridoru z Prahy do České Třebové. Když přišla na řadu rekonstrukce jedenáctikilometrového úseku mezi Běchovicemi a Úvaly, vstoupilo v roce 2001 do příběhu město Úvaly, které se odvolalo proti územnímu rozhodnutí. Následovala petice části místních obyvatel. V roce 2003 se proti rekonstrukci tratě ohradil Luboš Brzák a jeho matka. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) právě tento spor celou opravu blokuje dodnes.

Luboš Brzák spoluvlastní domek na dosah od trati a SŽDC řekl "ne" při plánech na výstavbu protihlukových stěn. Bez těch se oprava neobejde, protože zákon SŽDC ukládá, že musí při rekonstrukci kolejí v zástavbě snížit hluk. Brzák chtěl místo stěny zahloubení tratě a val. Podle jeho právníka a ekologického aktivisty Petra Kužvarta proto, aby jeho domek nebyl z jedné strany zalitý do betonu. "Rozhodli se pro nejtvrďší technické řešení. Z jedné strany dům obetonují stěnou. Dva tři metry před oknem by byla stěna. Je to ztracený prostor, kde nemůžete mít nic," popsal iDNES.cz Kužvart. Podle SŽDC takové řešení nebylo technicky možné. Spor se proto začal protahovat.

Od doby, kdy o příběhu informovala MF DNES a iDNES.cz naposledy, uplynul rok. Jednání nikam nepokročila. Jediné, co se děje, je příprava nové dokumentace pro EIA, tedy řízení, které posuzuje vliv rekonstrukce trati na životní prostředí. V rámci ní proběhne také nové měření hluku. A právě na něj SŽDC spoléhá. Věří tomu, že měření ukáže, že hluk není tak vysoký, aby musela u Brzákova domu stavět betonovou stěnu. Proč by se teď mělo něco změnit, když dříve jasně měření ukázalo, že hluk překračuje povolené limity? "Dráhy za ta léta obnovily vozový park a na trati jezdí modernější soupravy, které nevydávají tolik hluku. Jeho původcem totiž není kolej, ale vozidlo," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Zároveň ale připouští, že čarou přes rozpočet této úvahy mohou být nákladní vlaky. Hluk je u nich vyšší a modernizace jde pomalejším tempem. Halla také připouští, že pokud měření přesáhne hlukové limity, budou se muset SŽDC znovu vrátit k jednání s Lubošem Brzákem. To ale pro Úvaly a Běchovice, obce na jedenáctikilometrovém úseku, znamenalo další čekání na nové koleje a nádraží.

Obě radnice shodně tvrdí, že je to problém. "Dráha včetně mostů a nádraží chátrá. Naše představa o bezbariérové budově nádraží a lepším propojení města se železnicí, která nyní město roztíná, zatím zůstává jen na papíře," řekl starosta Úval Jan Šťastný, který staví nedaleko trati dům. Starosta sousedních Běchovic Ondřej Martan zase kromě hluku vidí problém mimo jiné v tom, že město nemá novou vlakovou zastávku Běchovice-střed. Luboš Brzák se k aktuálnímu stavu sporu odmítl veřejně vyjádřit.

06. 07. 2010 České dráhy na podzim vypíší tendr na ostrahu na nádražích a ve vlacích

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-na-podzim-vypisi-tendr-na-ostrahu-na-nadrazich-a-ve-vlacich-1eh-/ekonomika.asp?c=A100706_123048_ekonomika_aha)

Českým drahám se osvědčilo využívání soukromé ostrahy při zajišťování bezpečnosti na nádražích. Na podzim chtějí vypsat výběrové řízení na zajištění ostrahy v nádražních prostorech a ve vlacích. ČD prý nespolupracují s bezpečnostní agenturou ABL, kterou založil budoucí ministr dopravy Vít Bárta. České dráhy zkoušely bezpečnostní hlídky od začátku února do konce dubna v pilotním projektu. "Výsledky byly jednoznačně pozitivní, od reakcí veřejnosti, přes snížení trestné činnosti na rizikových spojích až po pozitivní hodnocení zaměstnanců ČD ve vlacích," uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Dráhy se proto rozhodly působení černých šerifů ještě posílit. "Nejen ve vlacích, ale i na problémových nádražích budeme s civilními bezpečnostními agenturami dále spolupracovat," řekl mluvčí.

Dráhy na službu zatím nevypisovaly tendr, pouze rozšířily spolupráci s agenturami, jejichž služeb již delší dobu využívají ve stanicích. Celkem je ostraha na 80 nádražích, náklady drah jsou desítky

milionů korun ročně. Většina zásahů ochranky souvisí s vyloučením z přepravy cestujících, kteří odmítají zaplatit či kteří jsou agresivní. Dráhy tvrdí, že do hlídek byli vybráni zvláště komunikativní lidé, nikoliv násilničtí jedinci. Hlídky se pohybují po celé železniční síti bez ohledu na denní dobu či druh vlaku. K vidění jsou v lokálních motorácích i mezinárodních expresech. Provizorium má definitivně ukončit řádný tendr, jehož podmínky bude dozorčí rada ČD schvalovat na podzim. Jak doplnil Joklík, dráhy nijak nespouštějí s bezpečnostní agenturou ABL, kterou založil pravděpodobný nový ministr dopravy Vít Bárta.

07. 07. 2010 NKÚ: České dráhy vyhrávaly státní tendry nekorektně

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihted.cz/c1-44695360-nku-ceske-drahy-vyhraly-statni-tendry-nekorektně>)

Ministerstvo dopravy podle Nejvyššího kontrolního úřadu zatím nevypsalo ani jeden „korektní“ tendr na železnici. Ministerstvo dopravy vypsalo v posledních pěti letech celkem dva tendry na železnici. Oba vyhrály České dráhy. Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) tvrdí, že tendry nebyly korektní a že ČD nabízely vždy nereálně nízkou cenu, až šestkrát nižší než žádají na státních tratích. Čísla navíc dokládaly záměrně zkreslenými výkazy.

NKÚ si posvítí na to, jak bylo využito 11,5 miliardy korun, které v letech 2007 až 2009 putovalo z ministerstva dopravy do Českých drah. Závěrečná zpráva kritizuje ministerstvo dopravy z toho, že nehlídalo, zda jsou tyto peníze využívány efektivně. Podle kontrolorů se nesnažilo přimět dráhy k úsporám, ani neověřovalo, zda úhrady odpovídají potřebám. V této době se na ministerstvu vystřídali celkem tři ministři - Aleš Řebíček, Petr Bendl a Gustav Slamečka. „Materiál si musíme nejprve prostudovat,“ řekl pouze mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

Pomohla by konkurence?

Závěry studie jsou k laxnosti ministerstva kritické. NKÚ kritizuje i desetileté smlouvy, které ministerstvo s drahami loni uzavřelo na provozování rychlíkové dopravy. Neobsahují ani závazek snižovat ztrátu, ani závazek investovat do nových vlaků. Lepší výsledky drah jsou podle studie dány vyššími úhradami, ty během dvou let vzrostly o 3,5 miliardy. „Ministerstvo se odmítlo se zabývat naší studií, že by i dráhy mohly provozovat dálkovou dopravu o miliardu levněji, prý si žádný takový materiál nevyžádali,“ říká Jiří Schmidt z firmy Regiojet ze skupiny Student Agency. Firma chce českým drahám konkurovat a postupem ministerstva se cítí poškozena. Na ministerstvo i kraje si nyní stěžují u Evropské komise.

07. 07. 2010 České dráhy zmodernizují další regionální motoráčky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7131/>)

České dráhy chtějí nahradit nevyhovující motorové vozy řady 810 a vozy přípojné, lidově často označované pro tvar své skříně jako „kufr“, za komfortnější vlakové soupravy. V této souvislosti část těchto vozidel nahradí nové motorové vozy a jednotky, např. na základě výběrového řízení zakoupené vozy Regio Shuttle od společnosti Stadler, a část jich bude modernizovaných. České dráhy zmodernizují dalších 62 motorových vozů řady 810 a stejný počet přípojných vozů. Jejich přestavbou vzniknou modernizované dvoudílné částečně nízkopodlažní jednotky, které nabídnou vyšší komfort než dosavadní vozidla. Soupravy budou určeny pro regionální osobní spoje prakticky v celé České republice. Na dodavatele těchto modernizací je v těchto dnech vyhlášeno otevřené zadávací řízení (mezinárodní soutěž).

U 62 modernizací starších vozů je požadováno řešení vratné dvoudílné motorové jednotky, kdy jeden z vozů bude řešen jako nízkopodlažní. To umožní snadné cestování vozíčkářům, maminkám s kočárky a dalším osobám se sníženou možností pohybu. Ve voze bude vyhrazený prostor pro přepravu jízdních kol a samozřejmostí bude bezbariérové WC s uzavřeným systémem. To umožňuje využívat WC i při stání vlaku ve stanicích. Součástí soupravy bude audiovizuální informační systém, který bude cestující informovat o zastávkách, průběhu cesty a umožní také informovat o případných mimořádnostech. Podstatnou změnu a zvýšení kultury cestování dozná interiér, kde nízké koženkové lavice až pro 5 osob na šířku soupravy nahradí moderní čalouněné sedačky s loketními opěrkami a podhlavníky.

České dráhy předpokládají hodnotu tohoto kontraktu ve výši 1,55 miliardy Kč a termín dodávky všech vozidel do 24 měsíců od podpisu kontraktu, tedy v letech 2011 a 2012. Kromě modernizace starších vozidel zvyšují České dráhy kvalitu cestování v regionální dopravě i nákupem zcela nových souprav, například již uzavřely kontrakt na dodávku 33 motorových vozů Regio Shuttle od společnosti Stadler,

vyhlásily výběrové řízení na nákup nových patrových vlaků pro Středočeský a Moravskoslezský kraj a připravují vyhlášení výběrových řízení na nákup zcela nových motorových a elektrických regionálních vlaků pro ostatní kraje České republiky.

07. 07. 2010 Stavba nového mostu v Kolíně je v poločase

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

Necelé čtyři měsíce od chvíle, kdy začaly bourací práce na kolínském železničním mostu, hlásí Ředitelství vodních cest ČR a firmy Viamont DSP a. s., Eurovia CS, a.s. a EDS Holding, a.s., že nová polovina mostu září nad Labem. Stavbaři se tak mohou pustit do zbourání a stavby té druhé. Provoz na železniční trati zůstane zachován. Vlaky budou jezdit i nadále pouze po jedné koleji. Práce na rekonstrukci stávajícího dvoukolejného železničního mostu přes Labe z roku 1908 pokročily do další fáze. Od večera 6. července budou vlaky překonávat Labe po jedné koleji na novém mostě a stavbaři se tak budou moci pustit do druhé poloviny stavby, při které opět nejprve rozeberou původní přes 100 let starou konstrukci mostu koleje druhé a následně vystaví most úplně nový. Dříve instalované výhybky umožní zachování železniční dopravy bez výrazného omezení provozu, neboť vlaky v době výstavby již budou využívat novou kolej.

Od dnešního dne mohou cestující také využívat kompletně zrekonstruované nástupiště č. 5, které nyní splňuje nároky moderní osobní železniční dopravy na pohodlné a bezpečné cestování. Nástupištní hrana je pro snadný nástup a výstup 550 mm nad temenem kolejnice. Zároveň nechybí bezbariérové přístupy nebo informační systém. Nástupiště č. 4, které jako poslední ještě nebylo zmodernizováno, se od srpna postupně uzavře a bude přebudováno obdobně jako pětka. Dokončuje se tak komplexní rekonstrukce železniční stanice Kolín hlavní nádraží jako významného dopravního uzlu.

Starý most nevyhovuje svou podjezdnou výškou 4,35 m současným požadavkům na parametry vodní cesty. Bude proto nahrazen novým moderním mostem s podjezdnou výškou 5,25 m. Rekonstrukce mostu probíhá vždy na jedné jeho polovině. Investor minimalizuje dopad rekonstrukce na železniční provoz díky výhybkám, které umožní zkrátit nezbytně nutné převedení dvoukolejného provozu na jednokolejný pouze na prostor rekonstruovaného mostu. Zhotovitel stavby i RVC ČR úzce spolupracují se Správou železniční dopravní cesty, s.o., která zároveň v rámci stavby zajišťuje technický dozor a koordinaci.

Při rekonstrukci bude upraveno přes 2900 m železničního spodku a svršku, postaveno nové trakční vedení a trať se dočká i moderního zabezpečovacího zařízení. Budou také zrekonstruovány dva železniční přejezdy v ulicích Starokolínská a Tovární. Přejezdy budou zabezpečené nejmodernější technologií a jejich povrch bude celopryžový, čímž se výrazně sníží hlučnost silničního provozu. V rámci stavby byla také realizována protihluková opatření na ochranu přilehlých obytných objektů v podobě protihlukových stěn v délce téměř 1000 metrů. Tím byla snížena hluková zátěž v okolí trati. Projekt za 1,23 mld. Kč podpoří i Evropská unie. 877 mil. Kč bude zapláceno prostřednictvím Operačního programu Doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Zbylé náklady budou uhrazené ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Více informací o projektech naleznete na www.rvccr.cz.

08. 07. 2010 Nová francouzská nádraží? Špičkové technologie i prvky arabského stylu

Zdroj: iHNed.cz (<http://zahranicni.ihned.cz/c1-44716160-nova-francouzaska-nadrazi-spickove-technologie-i-prvky-arabskeho-stylu>)

Stanice Bellegarde, která se nachází pod Alpami, se stala modelovým projektem, jak by měla vypadat moderní francouzská nádraží. Člověk má pocit, že se blíží nějaké futuristické kosmické základně na Marsu. Nově otevřená kruhová budova nádraží ve východofrancouzské obci Bellegarde severně od Besanconu kombinuje moderní stavební technologie i nejnovější poznatky o klimatu. Je to příklad, jak by měly vypadat stanice rychlovlaků TGV budoucnosti. „Tato stanice je prototypem budoucích nádraží, jak si je představujeme,“ řekla francouzskému listu Le Monde Sophie Boissardová, která má ve státních železnicích SNCF na starosti rozvoj důležitých železničních uzlů.



Design budovy v podhůří francouzských Alp působí přesvědčivě. Centrální dispozice se odvíjí od logiky místa, nalézáte se prostě na křižovatce, odkud se můžete vydat libovolným směrem. Moderní návrh čerpá inspiraci od arabské architektury, s jejími pravidelnými obrysy mešit, ale třeba

i od moderního terminálu pařížského letiště Charlese de Gaulla, který proslavila na obalu své desky úspěšná irská kapela U2. Co vnímáte na první pohled, platí i při bližším ohledání. Stanice je ultramoderní i svými technologiemi. Čerpá energii ze solárních panelů i geotermální energie.

V příštích deseti letech chce společnost SNCF podobným způsobem přetvořit sto dalších nádraží po celé Francii. Na tento účel plánuje investovat částku sedm miliard eur. Hlavním cílem je přitom zatěžovat co nejméně životní prostředí. „Snažíme se vytvořit cestujícím co nepříjemnější komfort a současně neškodit přírodě,“ řekl britskému listu Guardian Etienne Tricaud, ze společnosti Arep, jednoho ze subdodavatelů zajímavé stavby.

09. 07. 2010 DB postaví novou údržbovou halu pro rychlovlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95342-db-postavi-novou-udrzbovou-halu-pro-rychlovlaky/>)

Rychlovlaky ICE budou mít nový "domov". Německé dráhy (DB) zahájily ve Frankfurtu nad Mohanem stavbu nové údržbové haly, kde budou pečovat o patnáct vícesystémových souprav, které by jim Siemens měl dodat na konci příštího roku. Do objektu, který bude stát v čtvrti Griesheim, investovaly dráhy 40 milionů eur, dokončen by měl být v prosinci 2011 tak, aby do něj hned po dodání mohly nastěhovat nové rychlovlaky.

Hala má být tříkolejná, dlouhá 238 metrů, široká 35 metrů a vysoká 10 metrů. Současně bude možné pracovat na šesti vlacích. Jednotky ICE třetí generace budou v hale procházet prohlídkami, údržbou a opravami. "Dílny pro ICE budou naplno pracovat po zprovoznění vysokorychlostní trati z Fuldy do Mannheimu," podotkl při slavnostním zahájení stavby haly hesenský ministr dopravy a životního prostředí Steffen Saebisch.

Nové vícesystémové soupravy doplní stávající flotilu bílých rychlovlaků, které jezdí z Frankfurtu přes hranice do Paříže, Bruselu a Amsterdamu. Přebíhají rychlovlaky od roku 2004, první generace jednosystémové verze, která může jezdit pouze v Německu a Rakousku, začala vozit cestující už v roce 1991.

09. 07. 2010 Ministerstvo platí drahám zbytečně moc, platby možná sníží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95360-ministerstvo-plati-draham-zbytecne-moc-platby-mozna-snizi/>)

Ministerstvo dopravy možná bude Českým drahám platit méně peněz jako úhradu za tzv. prokazatelnou ztrátu z provozování rychlíků a expresních vlaků. Nejvyšší kontrolní úřad totiž na počátku června oznámil, že jsou poplatky zbytečně vysoké. Ministerstvo prý řádně nedohlídí na dráhy, zda ztrátu správně vykazují. Úřad, v jehož čele končí Gustav Slamečka, proto chce prověřit správnost vykazování ztráty ČD. Výše prokazatelné ztráty by měla dosáhnout nákladů na jízdu vlaku po odečtení výnosů z prodeje jízdenek. Dopravcům má úhrada poskytnout také přiměřený zisk.

Ačkoli se podle Nejvyššího kontrolního úřadu v posledních letech zlepšila transparentnost vykazování prokazatelné ztráty, pořád by to mohlo být lepší. "Ministerstvo neprovedlo žádnou kontrolu zaměřenou na správnost vykazování prokazatelné ztráty," řekl prezident NKÚ František Dohnal. Ministerstvo dopravy platí ročně Českým drahám za objednané rychlíky zhruba čtyři miliardy korun. "Ministerstvo už zahájilo kroky k odstranění některých nedostatků," uvedl Jakub Ptačinský z tiskového oddělení ministerstva.

Naopak výtky NKÚ, které se týkají nedostatečného otevírání dotovaných dálkových linek jiným dopravcům, než jsou České dráhy, jsou podle ministerstva dopravy neoprávněné. Stát přitom v posledních letech vypsal pouze dvě výběrová řízení na provozování rychlíků. V obou zvítězily České dráhy s cenou, která je podle NKÚ nereálná. Podle zprávy je skutečná ztráta na lince Pardubice – Liberec o 20 procent vyšší než vykázaná, na lince Plzeň – Most je dokonce o 60 procent vyšší. Další linky stát do veřejné soutěže nenabídl. Ministerstvo je přesto přesvědčeno, že dělá dost. "Přestože ministerstvo nemá právní povinnost otevřít trh veřejných služeb v oblasti železniční dopravy, zřídilo pracovní skupinu pro otevírání trhu veřejných služeb a vypracovalo materiál pro jednání vlády, který navrhuje zahájit proces otevírání trhu," uvedl Ptačinský.

Stát objednává u železničních dopravců pouze dálkovou dopravu – spoje kategorie R, Ex, IC a EC. V prosinci 2009 uzavřel s Českými drahami desetiletou smlouvu, která dopravci dává jistotu stálého příjmu státních peněz. Podle ní může ministerstvo nabídnout až 75 procent dálkových linek k veřejné soutěži. Zatím však žádné výběrové řízení nebylo vypsané ani nebyla oznámena jeho příprava.

10. 07. 2010 Opravy po železniční nehodě v Ústí skončí až na konci července

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95414-opravy-po-zeleznicni-nehode-v-usti-skonci-az-na-konci-cervence/>)

Opravy železniční trati mezi Prackovicemi a Ústím nad Labem se zřejmě protáhnou až do konce července. Trať, kterou na konci června poškodil vykolejený osobní vlak typu CityElefant, se totiž opravářům stále nepodařilo dát do pořádku. Okolo 16. července by měla být zprovozněna i druhá kolej v místech, kde vlak vykolejil, trolejové vedení ale bude hotové až mnohem později. Podle prvních odhadů měla být trať v pořádku už příští týden. "Kolem 16. července by mohla být v pořádku poškozená výhybka, což nám umožní jezdit po obou kolejích, ale elektricky se nezačne jezdit až do konce července," uvedl mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Největší problémy způsobují chybějící brány trolejového vedení, které vykolejený vlak 28. června doslova smetl: "Chybějí dvě a jejich zkompletování je šílená práce. Stavíme prakticky odznova." SŽDC odhadla škody na zhruba 15 milionů korun.

Poškozený úsek má sníženou kapacitu, vlaky z Ústí nad Labem do Prackovic proto musí přetahovat dieselové lokomotivy, které ČD operativně stáhly z okolních dep. Mimořádné zastavování v Prackovicích a dvojí manipulace s lokomotivami přináší zhruba deseti až dvacetiminutová zpoždění. Ta se v případě mezinárodních vlaků kategorie EC přenášejí do zbytku republiky i do okolních států. Vykolejení vlaku typu CityElefant si 28. června vyžádalo jeden lidský život a 11 zranění. Strojvedoucí podle prvních závěrů vyšetřování přehlédl signál na návěstidle, který mu oznamoval, že bude přejíždět na druhou kolej. Místo nařízené padesátky vlétl na výhybku v rychlosti 117 kilometrů za hodinu. Vlak okamžitě vykolejil, smetl závory i trolejové sloupy a první vůz se nakonec doslova rozpáral o betonovou zídku.

10. 07. 2010 České dráhy redukují počet svých časopisů – ušetří tak desítky milionů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95438-ceske-drahy-redukuji-pocet-svych-casopisu-usetri-tak-desitky-milionu/>)

České dráhy ještě nedávno vydávaly deset různých časopisů, z nichž některé si byly velmi podobné. Různým firmám tak dopravce vyplácel ročně desítky milionů korun. Situace se ale postupně mění, nové vedení ČD od svého nástupu v roce 2008 staré smlouvy postupně ruší, letos už podnik financuje časopisy pouze tři. Příkladem šetřivosti Českých drah v minulých letech může být třeba časopis Motion, který byl pro cestující zdarma. Společnost Grand Princ ale za čtyři čísla ročně dostávala 4,5 milionu korun. Mluvčí Českých drah Radek Joklík připouští, že podnik v minulosti komunikoval poměrně velkoryse a vydávala se celá řada titulů. "Samozřejmě duplicity tady asi byly a některé věci byly nadstandardní," přiznává mluvčí.

Ještě před dvěma lety tak dráhy za tiskoviny platily přes 130 milionů korun. Letos už je to jen něco přes dvacet milionů: Například čtyři čísla palubního průvodce Grand Pendolino vyjdou na 2,2 milionu. Týdeník železničář stojí ročně pět milionů, měsíčník ČD pro vás 6,5 milionu a nejvíc zaplatí ČD za časopis pro děti Můj vláček – 7,5 milionu korun. Sandra Chvojková, která je šéfredaktorkou všech časopisů, vysvětluje rozdílné zaměření jednotlivých titulů. Časopis Můj vláček obsahuje hlavně bezpečnostní kvízy, pohádky o vláčcích, básničky nebo obrázky. Grand Pendolino je zaměřené spíše na aktuální nabídku ČD a rady pro cestování a ČD pro vás nabízí čtenářům tipy na výlety. "Dnes jsme zacílení na komunikaci čistě produktovou, tzn. že jsme opustili od golfových turnajů a různých podobných věcí," vysvětluje Radek Joklík. Nový trend v Českých drahách potvrzuje také změna, ke které dojde na podzim. Firma totiž začne ve své režii vydávat vlakového průvodce Pendolina. Posledních pět let přitom platila firmě Grand Prince 3,5 milionu korun za jeho vydávání, teď ale dráhy zjistily, že je první varianta výhodnější.

11. 07. 2010 Vedro paralyzovalo německé rychlovlaky ICE. Třicítka cestujících omdlela

Zdroj: iHNed.cz (<http://zahranicni.ihned.cz/c1-44763640-vedro-paralyzovalo-nemecke-rychlovlaky-ice-tricitka-cestujicich-omdlela>)

Celá střední Evropa strádá velkými vedry. Německo ochromují vedra tak, že z provozu musely být odstaveny tři rychlovlaky. V Evropě se v řadě míst očekává prolomení teplotních rekordů. V centrálním Německu se teploty po poledni šplhaly ke 40 stupňům Celsia a trpěli i lidé jedoucí vlakem.

Tři německé rychlovlaky ICE musely být odstaveny z provozu poté, co jim vypadla klimatizace a cestující uvnitř omdlávali, uvedly tiskové servery.

Vlak ICE z Berlína do Kolína nad Rýnem musel být odstaven v Bielefeldu, když v něm při nefunkující klimatizaci začali kolabovat studenti střední školy, kteří se vraceli z třídního výletu do hlavního města. Celkem muselo být v Bielefeldu lékařsky ošetřeno 27 studentů. "Ve vagonu byla hotová sauna, teploměr ukazoval až 50 stupňů Celsia," řekl jeden ze studentů místním médiím v Bielefeldu. Podle nich leželi dehydrovaní a zkolabovaní studenti v uličkách mezi sedadly a jedna z cestujících se snažila rozbít okno, aby se dovnitř dostal čerstvý vzduch, protože klimatizované vagonu nemají otvírací okna.

Mluvčí společnosti Deutsche Bahn Jürgen Kornmann připustil výpadek tří rychlíků, zdůraznil ale, že z celkového počtu 1400 dálkových spojů za den je to zanedbatelná výjimka. Běžně se podle něj výpadek klimatizace v jednom vagonu řeší přemístěním cestujících do dalších vagonů, extrémní vnější teploty a příliš vysoký počet cestujících prý ale zřejmě způsobily celkový výpadek. Smůlu měli cestující, kteří byli z rychlíku odstaveného v Bielefeldu přesunuti do dalšího rychlíku ICE, ten však ze stejných důvodů musel být o něco později odstaven v Hannoveru. Třetí odstavený vlak směřoval do Berlína.

V některých částech Německa, jako v Berlíně a v Bavorsku, se ranní teploty pohybovaly kolem 30 stupňů, což napovídalo, že by mohly být překonány dosavadní teplotní rekordy. "Takové teploty v dané denní době naznačují možnost rekordu," řekl DPA meteorolog Christoph Hartmann. V Berlíně bylo v neděli už časně odpoledne v centru 36,9 stupně Celsia. V sobotu bylo nejtepleji v porýnském Koblenzi, kde bylo naměřeno 38,8 stupně.

12. 07. 2010 Nesrovnalosti na železnici: zakázky mají nejčastěji stejného vítěze

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nesrovnalosti-na-zeleznici-zakazky-maji-neicasteji-stejneho-viteze-1iz-/ekonomika.asp?c=A100711_202232_ekonomika_vem)

Zakázky na projektování železničních staveb, které zadává stát, nejčastěji získá jediný vítěz – společnosti Sudop Praha a Moravia Consult Olomouc, které jsou propojené. Na nesrovnalosti upozorňuje i BIS. Jde na ně ze státních či evropských fondů ročně téměř třicet miliard korun, přesto se na rozdíl od dálnic u staveb českých železnic téměř nemluví o tom, že by byly předražené nebo zbytečné. Na to, že při stavbách zadávaných Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) není zdaleka vše v pořádku, nejnověji upozornila Bezpečnostní informační služba. Podle ní se firmy na zakázkách domlouvají dopředu.

MF DNES navíc srovnávala všechny zakázky na projektování zadané za poslední dva roky SŽDC. Výsledek? Drtivou většinu vyhrála společnost Sudop Praha či Moravia Consult Olomouc, která je se Sudopem majetkově propojena. Z deseti největších zakázek vyhrály tyto firmy osm. Velmi často byla jedna z těchto firem i jediným zájemcem v soutěži, což značně omezuje konkurenční boj i tlak na co nejnižší cenu. Ostatně, odhadovaná cena byla velmi často shodná s vysoutěženou. "Bud' neexistují další projektanti, nebo vědí, že už jsou karty rozdány dopředu a je zbytečné se hlásit. Přikláním se ale spíše k druhé variantě," míní bývalý šéf Drážní inspekce Zdeněk Žák.

SŽDC: Odborníků je málo

Z téměř jedné a půl miliardy korun, které za poslední dva roky SŽDC vysoutěžila za technické projektování, získaly firmy Sudopu, ať už samy či ve sdružení s jinými společnostmi, zakázky za 1,27 miliardy korun. Na ostatní společnosti, které se zabývají projektováním železnic, tak zbylo necelých čtvrt miliardy korun. SŽDC na takových výsledcích nevidí nic záhadného. Podle mluvčího Pavla Hally mají podobné zkušenosti i jinde v Evropě. Halla si myslí, že jde o přirozený vývoj nástupců komunistických účelově zřízených projekčních podniků zaměřených výhradně na železnici. "Skutečně odborně způsobilých firem, které by dokázaly bez nutnosti subdodávek, a tedy prodražování projektů vyprojektovat tak složitou stavbu, mnoho na trhu nejen v rámci ČR není," tvrdí Halla.

MF DNES oslovila i Sudop Praha. Generální ředitel Josef Fidler ani obchodní ředitel Tomáš Slavíček na dotazy neodpověděli. Projektování českých železnic je však zjevně pro firmu výnosné: Sudop Praha loni vydělal 145 milionů korun a sto milionů si rozdělil na dividendách. Za malým zájmem o soutěže mohou být i podmínky, například na kvalifikaci jednotlivých členů týmu. "Kvalita a bezpečnost železniční dopravní cesty pro nás musí být vždy zásadní," odmítá případné změkčení podmínek Halla.

BIS: Firmy jsou domluvené

SŽDC se letos dostala kvůli zakázkám i do výroční zprávy Bezpečnostní informační služby (BIS). Podle ní se při státních zakázkách stavební firmy domlouvají na podání nabídek, aby vytvořily zdání,

že jde o soutěž. "Nejvýrazněji se tyto aktivity projevily u zakázek vypisovaných SŽDC, přičemž někteří zaměstnanci této instituce jednali nestandardně ve prospěch stavebních společností," napsala BIS ve své zprávě. SŽDC tvrdí, že koordinaci a komunikaci mezi jednotlivými firmami na trhu není schopna ovlivnit a zakázky procházejí ministerskými i evropskými audity. "Podle nám známých výsledků kontroly nezaznamenaly snahu o ovlivnění výběru zhotovitele a nejvhodnější nabídky," řekl Halla. Dodal, že na přípravě zakázek se podílejí desítky zaměstnanců SŽDC a společnost si není vědoma zásadního pochybení z jejich strany.

Podle Zdeňka Žáka je celý systém zakázek v české dopravě nastaven špatně. "Motivuje všechny k předražování staveb. Například projektant je honorován podle finančního objemu stavby, ne podle úspor," říká Žák. Podle něj navíc SŽDC utrácí za zbytečně předimenzované stavby. Jako příklad uvádí například modernizaci tratě z Českých Budějovic do Českých Velenic na těžký provoz. O prospěšnosti některých staveb pochybuje i bývalý náměstek ministra dopravy Petr Šlégr. "Investice SŽDC ve svých důsledcích často nesměřují k zvýšení kapacity železniční sítě. Firma se stará o to, aby prostavěla peníze, a nedbá o maximalizaci přínosu pro dopravce," myslí si Šlégr.

12. 07. 2010 Havarovanou soupravu vlaku v Ústí nad Labem prošetří experti

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95491-havarovanou-soupravu-vlak-u-usti-nad-labem-prosetri-experti/>)

Příčina nehody osobního vlaku CityElefant v Ústí nad Labem by mohla být po dnešku jasnější. Soupravu, která havarovala 28. června, totiž čeká prohlídka drážními inspektory. Podle předběžných šetření mohla za vykolejení nepřiměřená rychlost. Ve hře je však i možnost technické závady, tu však experti považují za nepravděpodobnou.

Vlak CityElefant jedoucí z Prahy do Ústí vykolejil 28. června před pátou odpoledne, pár minut od cíle své cesty. Ze záznamu tachografu vyplynulo, že souprava vjela na výhybku rychlostí 108 kilometrů v hodině, přitom směla jet jen 50. Strojvedoucí zemřel, jedenáct lidí bylo zraněných. Omezení rychlosti mělo signalizovat i návěstidlo. Pokud prohlídka soupravy neukáže poškození brzd, vina padne zřejmě na mrtvého strojvedoucího. Někteří strojvedoucí si ale teprve po této nehodě začali v diskuzích na internetu stěžovat na nepřehlednost návěstidel a bezdůvodné zpomalování.

Stále je ale možné, že budou docela jiné výsledky vyšetřování. Jednotky typu CityElefant ovšem mají hned několik nezávislých brzdových systémů, včetně vysoce účinné kolejnicové brzdy. Havarovaná jednotka byla vyrobena v roce 2001, a přestože byla pátá nejstarší svého typu, technická závada je podle expertů nepravděpodobná.

13. 07. 2010 Na polské jednokolejce se srazily dva vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95684-na-polske-jednokolejce-se-srazily-dva-vlak-y/>)

Při čelní srážce dvou osobních vlaků u polského města Korzybie utrpělo zranění nejméně dvacet cestujících. Na obou soupravách byly podle informací dopravce Przewozy Regionalne řazené patrové soupravy vedené dieselovými lokomotivami. Nehoda se stala na trati Slupsk – Szczecinek nedaleko korzybské výhybny, jeden z vlaků zřejmě nepočkal na křižování s protijedoucím spojem, který měl čtvrt hodinové zpoždění. Ve chvíli, kdy došlo k havárii, jeden z vlaků stál asi půl kilometru od korzybské stanice a druhý na něj najel. Jeho strojvedoucí a také průvodčí utrpěli vážná zranění. "Letěla vzduchem a pak dopadla. Strašně si přitom rozbila hlavu. Chvilí byla v bezvědomí, ale pak se naštěstí probudila," popsal jeden z cestujících polskému serveru Alert24 osud průvodčí, která v době nárazu procházela vlakem. Zraněné cestující a personál odvezli zdravotníci do slupské nemocnice. U havárie zasahovali také hasiči, kteří zastavili únik nafty z jedné z lokomotiv. Palivo, které v nádržích zůstalo, přečerpali do sudů.

14. 07. 2010 Na rozkopané trati se porouchalo zabezpečení, zpoždění byla hodinová (Brandýs nad Orlicí - Ústí nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95772-na-rozkopane-trati-se-porouchalo-zabezpeceni-zpozdeni-byla-hodinova/>)

Vlaky cestující po nejvytíženější české trati mezi Prahou a Českou Třebovou jezdily odpoledne se zpožděním, které přesahovalo hodinu. Mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí se porouchalo zabezpečovací zařízení, úsekem tak bylo nutné projíždět pomalu a s většími odstupy než

obvykle. Zároveň pracovala Správa železniční dopravní cesty na jedné ze dvou kolejí, takže pomalu jedoucí vlaky se musely vměstnat na tu zbylou. Nejhorší už má trať za sebou, večer jsou zpoždění většinou do čtvrt hodiny. Několik vlaků je ale odřeknuto nebo odkloněno na jinou trasu.

Expresní spoje kategorie Eurocity, které jedou z Prahy do Brna nebo opačným směrem (linky Praha – Vídeň a Berlín – Bratislava/Vídeň), jezdily během dne po pomalejší trati přes Havlíčkův Brod. Po čtvrté hodině už jela většina spojů přes Českou Třebovou, některé vlaky z Vídně do Prahy ale byly stále odklány. Rychlíky na linkách Praha – Olomouc – Vsetín/Luhačovice a Praha – Česká Třebová – Brno jezdily až z České Třebové, kam se museli cestující dostat některým z řádně vypravených expresů nebo vlaků Intercity. Rychlíky nebudou jezdit až do večera. Za regionální vlaky zavedly dráhy náhradní autobusovou dopravu, autobusy jezdí mezi Chocní a Ústím nad Orlicí. Výluka osobních, respektive spěšných vlaků ovšem byla předem naplánována kvůli výluce jedné koleje v úseku postiženém navíc i poruchou zabezpečení.

15. 07. 2010 Bárta pozastavil Českým drahám vydání dluhopisů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95816-barta-pozastavil-ceskym-draham-vydani-dluhopisu/>)

Nový ministr dopravy Vít Bárta (VV) pozastavil Českým drahám (ČD) vydání mezinárodních dluhopisů v hodnotě 300 milionů eur (zhruba 7,5 miliardy korun). Vydání dluhopisů na jaře schválila dozorcí rada ČD, za výnos měly být nakoupeny nové vlaky. První dluhopisy vydaly dráhy už koncem loňského roku, emise v objemu dvou miliard korun byla ale určena jen domácím investorům. "Do doby, než se detailně seznámím s možnostmi financování drah, jsem požádal o jejich pozastavení. Lze se totiž domnívat, že státní obligace by byly levnější než samotné dluhopisy drah," vysvětlil Bárta. Podle něj může dopravce v přípravě dluhopisů pokračovat, ale nesmí dělat "nezvratné kroky". "Potřebujeme čas pro toto zásadní koncepční rozhodnutí," uvedl nový ministr.

Podle šéfa Českých drah Petra Žaludy neznamena toto pozastavení pro firmu žádné problémy. Vydání dluhopisů prý plánovali až na konec roku. "Pozastavení dluhopisů nám v současnosti nečiní žádné problémy, nebylo to v tuto chvíli na pořadu dne. Jejich emisi jsme předpokládali nejdříve až v závěru letošního roku. V současné době neděláme žádné nevratné kroky," dodal mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Mladá fronta Dnes však spekuluje, že zkomplikování vydání obligací může být mstou za nedávné odvolání šéfa ČD Cargo Josefa Bazaly, který se netají dobrými vztahy s ministrem financí Miroslavem Kalouskem (TOP 09). "Já bych si dovilil vyloučit jakoukoliv osobní rovinu tohoto rozhodnutí. Není to nic jiného než požadavek na pozastavení všech rozhodnutí, které tady v tuto chvíli běží, do té doby, než se pan ministr detailně seznámí s chodem tohoto rezortu," komentoval to mluvčí ministerstva Jakub Ptačinský. České dráhy letos vypíší výběrová řízení na dodávku nových či zmodernizovaných vlaků v rekordní hodnotě 16 miliard korun. Kupují například nové pantografy City Elefant, motorové vozy Regionova nebo vagony pro rychlíky.

Nevýhoda státních dluhopisů – zatíží státní rozpočet

"Tuto možnost jsme zvažovali. Nevýhodou státních dluhopisů je samozřejmě to, že vstupují do zadlužení státu. To znamená, že když bude dluhopisy emitovat stát, zatíží přímo státní rozpočet, kdežto dluhopisy Českých drah nezvyšují státní dluh a České dráhy budou schopny tyto dluhopisy splácet v rámci svých podnikatelských aktivit," upozornil ČT24 ředitel finančního odboru Českých drah Petr Vohralík. Dodal, že rozdíl v úrokové míře státních dluhopisů a obligací drah měl být 0,5 procenta až procento.

15. 07. 2010 Za neštěstí ve Studénce mohou hlavně chyby v projektu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/95820-za-nestesti-ve-studence-mohou-hlavne-chyby-v-projektu/>)

Za nehodu vlaku ve Studénce mohou podle vyšetřovatelů především chyby v projektu. Rozestavěná mostní konstrukce nebyla řádně ukotvená, a most se tak zřítíl. Podle spisu by se nehodě dalo předejít, kdyby proběhla včasná geodetická zaměření. Při stavbě navíc nebyly dodrženy technologické postupy montáže. Rychlost vlaku, který do mostu narazil, neměla podle spisu na nehodu žádný vliv. Celkem bylo kvůli neštěstí obviněno deset lidí – hrozí jim tři až deset let vězení, řekl na dnešní tiskové konferenci vedoucí vyšetřovacího týmu Jiří Jícha. Vyšetřovatelé již podali obžalobu. Strojvedoucí neměl podle Jíchy žádnou možnost nehodě zabránit.

Stavba mostu ve Studénce probíhala v Česku způsobem velmi neobvyklým. V projektu byly podpůrné konstrukce navrženy až na samou hranici únosnosti, nebyly tam žádné rezervy. Most rovněž nebyl pevně ukotven, prakticky plaval na podpůrné konstrukci. Znalci, kteří se vyjadřovali k problému, uvedli, že kdyby byl býval ukotven, nemuselo vůbec k pádu mostu dojít. Vypodložení mezi mostem a podpůrnou konstrukcí byla také velmi improvizovaně prováděna. Jedna pojezdová dráha byla dokonce níže než druhá. Nasnadě je pravděpodobná snaha ušetřit peníze.

Společnost Bögl & Krýsl, která měla opravu mostu na starosti, s ukončením vyšetřování nesouhlasí – ani s jeho výsledky. Na stavbě podle společnosti neprobíhaly řádné kontroly státního stavebního dozoru. "Činnost drážního a stavebního úřadu byla ryze formální," sdělil stanovisko společnosti bágl & Krýsl jeho právní zástupce Radek Ondruš. "Není pravda, že by žádný předpis neukládal povinnost omezit rychlost. Jak drážní zákon, tak stavební zákon ukládají, aby stavební povolení obsahovalo taková opatření, aby se daným nehodám dalo zabránit," dodal Ondruš. Podle společnosti by mělo být obviněno mnohem více lidí.

Podle návrhu obžaloby jsou lidé podezřelí ze spáchání trestného činu obecného ohrožení a hrozí jim tři až deset let vězení. Vlaku EuroCity 108 Comenius jedoucí z Krakova do Prahy narazil 8. srpna 2008 do ocelové konstrukce silničního mostu, která se krátce předtím zřítily na trať. Na místě zahynulo šest lidí, čtyři ženy a dva muži. Další muž zemřel později v novojičínské nemocnici. Osmou obětí se stala jedna z polských zraněných cestujících, zemřela v krakovské nemocnici 26. září 2008. Při nehodě bylo také zraněno 90 lidí, z toho deset těžce.

Jiří Jícha, vedoucí vyšetřovacího týmu COMENIUS: "Jedná se o řetězec událostí, které se na havárii podílely. Jedná se například o chyby v projektu podpůrných konstrukcí." Podle expertů stavbaři problémy zjistili už dva dny před tragédií, přesto pokračovali v práci. Policie proto zatím obvinila deset lidí. Jsou to tři pracovníci generálního dodavatele stavby společnosti Dopravní stavby Ostrava (ODS) a pět zaměstnanců subdodavatele firmy Bögl & Krýsl. Obvinění si rovněž vyslechl i pracovník Správy silnic Moravskoslezského kraje, který měl na stavbu dohlížet, a osoba samostatně výdělečně činná, která pro subdodavatele pracovala. Jindřich Vaněk, mluvčí Dopravní stavby Ostrava: „S obviněním zásadně nesouhlasím. Samozřejmě podám stížnost a budeme jednat dál.“

Vyšetřovací spis má i s přílohami přibližně 15 tisíc stran. Teď ho mají k dispozici obvinění a jejich obhájci. Pokud nebudou chtít vyšetřování doplnit, spis poputuje s návrhem na podání obžaloby ke státnímu zástupci. Zatímco policisté oznámili konec vyšetřování, na místě tragické nehody se právě začíná stavět dlouho chystaný pomník jejím obětem, občanské sdružení Comenius ho buduje z peněz veřejné sbírky. Neštěstí zasáhlo tisíce lidí, někteří nezapomenou nikdy – zvláště pozůstali po 8 obětech. Devítiletá Lucie málem přišla o nohu, dnes 20 letý Honza přišel o obě. "Já jsem to bral s klidem, od počátku. Nejhorší bylo, že jsem nemohl sám udělat vůbec nic, byl jsem plně odkázaný na okolí," řekl Jan Bulušek, jeden ze zraněných ve Studénce. Alespoň jedna dobrá zpráva – Honza už druhým rokem studuje jadernou fyziku a navzdory všemu stojí na vlastních nohou.

16. 07. 2010 Cyklostezka po vítkovské trati je hotova, cyklisté na ni však nemohou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96012-cyklostezka-po-vitkovske-trati-je-hotova-cykliste-na-ni-vsak-nemohou/>)

V trase někdejší železniční trati na úbočí pražského Vítkova vede zbrusu nová cyklostezka. Vlaky už dva roky jezdí po nedalekém Novém spojení, cyklistům ale v jízdě po nové cyklostezce brání jiná bariéra – úřady. Technická správa komunikací ještě nepřevzala část stavby, která vede starým železničním tunelem. Stezka tak nemůže být zkolaudována.



Před Vítkovským tunelem jsou betonové zátarasy, které znemožňují jízdu po stezce, kterou už koncem května slavnostně otevřel primátor Bém. Lidé, kteří zátarasy překonají a do tunelu přes zákaz vjedou, nepoznají důvod. "Vevnitř to vypadá naprosto čistě, v pořádku, neviděl jsem nějaký důvod, proč by to mělo být zavřený," podívoval se jeden z obyvatel Prahy 3.

Že je vše hotovo, potvrzuje i dodavatelská firma. Jenomže Technická správa komunikací se nemá k formálnímu převzetí stavby. Papírů na vyřízení je prý příliš mnoho. "Předávací řízení netrvá jeden den nebo týden, je poměrně složité," řekl mluvčí TSK Roman Pazderník. Proces podle TSK komplikují také majetkoprávní vztahy mezi městem a Správou železniční a dopravní cesty, které patří železniční trati a pozemky pod ní. SŽDC je ale přesvědčena o tom, že problém není na její straně. "Minulý týden proběhlo jednání o předání první části cyklostezky – s nulovým výsledkem. Nedožvěděli jsme se, z jakých důvodů," uvedl mluvčí železniční správy Pavel Halla. TSK nyní předpokládá, že předání stavby proběhne na přelomu července a srpna. Ani potom ale nebude cyklostezka průjezdná, bude ještě nutná její kolaudace Drážním úřadem. Jestli se tedy cyklisté projedou po nové stezce alespoň

na konci letních měsíců, a nebo se budou muset i nadále prodírat rušnou pražskou dopravou, zatím není jasné.

16. 07. 2010 ZSSK koupí deset nových klimatizovaných vagonů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96035-zssk-koupi-deset-novych-klimatizovanych-vagonu/>)

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) koupí od společnosti ŽOS Vrútky deset nových osobních vozů pro dálkovou dopravu. Po pěti bude první a druhé třídy. Podobně jako dosavadní dodávky od vrútecké společnosti budou i nové vagony schopny jízdy až 160kilometrovou rychlostí, interiér bude mít velkoprostorové uspořádání, oznámil dopravce. Součástí zakázky je opce na dodávku dalších 30 vagonů, část z nich by měla mít tlakotěsnou skříň a podvozky uzpůsobené k provozu až 200kilometrovou rychlostí.

ZSSK pokračuje v rychlé obměně vozového parku pro dálkové vlaky. Zatímco před deseti lety v tomto tempu zaostávaly za Českými drahami, s nimiž zdědily obdobný vozový park někdejších Československých státních drah, v současné době již mají náskok. Na vlaky Intercity posílá slovenský dopravce výhradně klimatizované vozy, modernizované vagony se objevují i na většině rychlíků. Společnost nakupuje i nová vozidla pro regionální dopravu, u plzeňské Škody objednala vlaky odpovídající českým City Elefantům, rekonstruuje také starší vagony a motoráky.

17. 07. 2010 Žluté vlaky RegioJet potěší cestující Wi-Fi připojením

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96076-zlute-vlak-y-regiojet-potesi-cestujici-wi-fi-pripojenim/>)

V evropských spojích, například v německých rychlovlacích ICE nebo ve francouzských TGV Thalys, je Wi-Fi připojení standardem už přes dva roky. Internetové připojení ve vlacích mají nyní k dispozici i čeští cestující. Ani po třech letech příprav ale nejsou tím, kdo novinku přináší, České dráhy. Zatímco dominantní dopravce projekt stále ještě nespustil, jeho konkurent, společnost RegioJet, umožňuje cestujícím připojit se na volně šířený Wi-Fi signál ve svých žlutých vlacích nově na trati mezi Plzní a Domažlicemi. Po třech měsících zkušebního provozu hodnotí RegioJet technologii jako jednoduchou a funkční. Po Olomouckém, Ústeckém a Jihomoravském kraji nabídli službu nyní i pasažérům na plzeňských tratích. "Použití internetu ve vlacích je opředeno jakýmsi tajemstvím, ale my jsme byli až překvapeni, jak je to vlastně jednoduché," uvedl ředitel RegioJet Jan Paroubek.

Internetové připojení během cesty vlakem slibovaly i České dráhy. Původně takovou možnost měli mít cestující v pendolinu už na jaře 2009. "ČD se touto otázkou zabývají dlouhodobě. Loni došlo k určitému posunu, vyhlásili jsme veřejnou zakázku," řekl mluvčí ČD Radek Joklík, v jaké fázi projekt je. Testovací provoz prý bude spuštěn na konci léta, nejdříve jen v jedné soupravě pendolina, později i v šesti zbývajících. "Náklady by se měly pohybovat u částky 20 milionů za pětiletý provoz a realizaci v sedmi jednotkách pendolino," počítá Joklík, na kolik služba České dráhy přijde. Jan Paroubek z RegioJet uvádí podstatně nižší čísla: "Okolo šedesáti tisíc korun stála instalace zařízení, měsíční provoz se pohybuje v tisícikorunách, zhruba do pěti tisíc korun." Srovnání uvedených nákladů je ale problematické vzhledem k zatím rozdílným tratím, na kterých spoje jezdí, i různým používaným soupravám. Zatímco jedno zařízení společnosti RegioJet pokryje Wi-Fi připojením celou malou vlakovou soupravu, v případě pendolin odborníci očekávají, že zařízení bude nutné instalovat do každého ze sedmi vozů zvlášť.

18. 07. 2010 Plzeňská Techmania bude i železničním muzeem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96003-plzenska-techmania-bude-i-zeleznicnim-muzeem/>)

Přímo v areálu plzeňské Škody bude nová železniční expozice. Interaktivní vědeckotechnické muzeum Techmania, které sídlí v továrních prostorách, vystaví unikátní elektrické lokomotivy, které budou jádrem plánované expozice věnované právě Škodě. Ta byla dosud v Techmanii zastoupena pouze informačními panely o historii společnosti. Muzeum během srpna vystaví čerstvě zrekonstruované elektrické lokomotivy, zástupce řad ČSD E424.0 (typ Škoda ELo2) a S699.0 (typ 32E) "Velká laminátka". Obě řady byly spíše experimentální, o to unikátnější však dnes stroje jsou. Lokomotivy řady E424.0 vznikly dvě, obě v roce 1928. Byl to první typ elektrických lokomotiv, který v Plzni vznikl – následovaly ho desítky dalších. Stroje řady E424.0 používaly Československé státní dráhy k posunu na pražských spojkách v době, kdy byly elektrizovány stejnosměrným proudem o napětí 1,5 kilovoltu, později k vozbě vlaků na tratích Rybník – Lipno a Tábor – Bechyně. Lokomotivu

E424.002 dráhy sešrotovaly v 60. letech, první vyrobený stroj se však dochoval a postupně se dostal zpět k výrobci, který jej chtěl zahrnout do plánovaného firemního muzea, jehož vznik se dlouho odkládal.

Elektrická lokomotiva řady S699.0 vznikla dokonce jen jedna, ačkoli z ní byly později odvozeny menší stroje řad S489.0 a S499.0, které dodnes jezdí ve službách ČD Cargo. Šestinápravový unikát vyrobila Škoda v roce 1963. Její karosérie byla laminátová, oproti dosavadním elektrickým lokomotivám designově mnohem zajímavější, pro konstruktéry byla důležitá především její relativní pevnost a mnohem nižší hmotnost oproti oceli. "Zároveň lokomotiva představuje výsledek snahy o vývoj šestinápravové lokomotivy pro bulharské železnice," uvedl Tomáš Moravec z obecně prospěšné společnosti Regionální technické muzeum, která centrum Techmania od předloňska provozuje. Bulharské železnice nakonec odebraly třicetikusovou sérii čtyřnápravových lokomotiv, nové konstrukční prvky představené na "Velké laminátce" se osvědčily také na čtyřnápravových strojích pro ČSD. Samotný prototyp dlouhá léta patřil Výzkumnému ústavu železničnímu, po požáru na stanovišti lokomotivy na počátku 80. let byla odstavena z provozu. Později ji získala Škoda pro plánované podnikové muzeum.

Součástí nové expozice bude také parní stroj Marx z roku 1908. Rekonstrukce chátrajících strojů byly financovány z evropského operačního programu ROP. Podle projektového manažera Libora Kočího všechny probíhají v prostorách Techmanie.

18. 07. 2010 Dráhy čelí kritice NKÚ za tendry na osobní dopravu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96115-drahy-celi-kritice-nku-za-tendry-na-osobni-dopravu/>)

Ministerstvo dopravy čelí silné kritice Nejvyššího kontrolního úřadu. Inspektorům mimo jiné vadí podoba jediných dvou tendrů na provozování železniční dopravy v Česku. Soutěže, v nichž vždy vyhrály České dráhy, označil NKÚ za nekorektní. Ministerstvo nesouhlasí, ale zatím nebylo schopné vysvětlit proč. Liberalizací železnice by se měl co nejdříve zabývat nový ministr dopravy Vít Bárta (VV). Mezi Pardubicemi a Libercem a dále mezi Plzní a Mostem se už dnes mohla prohánět železniční konkurence Českých drah. Právě tyto trasy totiž ministerstvo vybralo v roce 2006 za pilotní při uvolňování téměř monopolního postavení ČD. Jenže když v prvním kole řízení skončily České dráhy až druhé, ministerstvo změnilo podmínky, vypsalo další kolo. V něm dráhy nabídly ještě nižší cenu za vlakokilometr než předtím a vyhrály.

NKÚ teď ve své zprávě upozorňuje, že řízení nebylo korektní. "Dráhy nabídly cenu, která je šestkrát nižší než cena, kterou ČD požadují za ostatní tratě," vysvětluje šéf NKÚ František Dohnal. Dráhy oponují, že se jedná o otevřenou soutěž, ve které mohl kdokoliv nabídnout takovou cenu. Ministerstvo se závěry kontrolorů nesouhlasí, v čem a proč už ale nedodává. Ani během tří týdnů od obdržení zprávy totiž jeho úředníci nedokázali případné opačné stanovisko vypracovat.

NKÚ kritizuje i desetileté smlouvy pro ČD v krajích

Kromě těchto dvou zadávacích řízení na provoz dvou železničních tratí kritizoval NKÚ ve své zprávě taky desetileté smlouvy. Ty uzavřely kraje a ministerstvo dopravy s Českými drahami v prosinci loňského roku. Ministerstvo dopravy opět nesouhlasí a svoji desetiletou smlouvu interpretuje jako liberální a napomáhající otevření trhu. Šéf NKÚ ale vše vidí opačně a tvrdí, že smlouva dál posiluje monopol současného dopravce: "Smlouva dráhy nijak nemotivuje, aby snižovaly ztrátu z železniční osobní dopravy, nezavazuje je ani k tomu, aby investovaly do obnovy vozového parku."

Problém teď mají na stole taky úředníci v Bruselu. Zkoumají stížnost firmy Student Agency právě proti desetiletým smlouvám s Českými drahami. V tomto případě jde ale o závazky uzavřené nikoliv ministerstvem, ale kraji. "NKÚ v podstatě potvrdil náš názor, který jsme my přeposílali na Evropskou komisi," poznamenává ředitel společnosti Radim Jančura. Liberalizaci tuzemského železničního trhu teď za první ze svých priorit v úřadu označil také nový ministr dopravy Vít Bárta. Nejdřív se ale chce s kroky svých předchůdců detailně seznámit.

18. 07. 2010 Desítky mrtvých při srážce vlaků ve východní Indii

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96125-desitky-mrtvych-pri-srazce-vlaku-ve-vychodni-indii/>)

Nejméně 61 lidí zahynulo a 165 bylo zraněno dnes brzy ráno při srážce dvou vlaků ve východní Indii ve státě Bangla. Příčinou nehody, která je již druhým vlakovým neštěstím za poslední tři měsíce, byla podle indických úřadů nedbalost. Na místě probíhají záchranné práce, od počátku se do nich zapojili i obyvatelé z blízkého okolí. Tragédie se stala ve stanici Sainthia asi 200 kilometrů severně

od Kalkaty. Rychlík zde v plné rychlosti narazil do stojícího osobního vlaku plného pasažérů. Při srážce byly zdemolovány dva osobní vagony a jeden zavazadlový vůz. Zbyla z nich jen zmrzlá pokroucená kovářská železnice. Náraz byl dokonce tak silný, že utrhl střešku jednoho z vagonů, a ta vylétla do vzduchu. Dopadla pak až za koleje. V poničených vagónech jeli cestující s nejlépejšími jízdenkami. Tyto vozy bývají většinou kapacitně zcela vytížené.

Během tří měsíců je to již druhá vážná nehoda ve státě Bangla. Na konci května si tu srážka dvou vlaků vyžádala 145 lidských životů. Příčinou neštěstí byla tehdy podle vyšetřovatelů sabotáž povstaleckých maoistů. Mluvčí maoistů to však popřel. U dnešní nehody vyšetřovatelé teroristický útok vyloučili. Dopravní nehody jsou v Indii relativně běžné, na vině je především špatná údržba tratí, přeplněné vagony nebo sabotáže. Železnice hraje v Indii klíčovou roli v dopravě, po celé zemi je víc než 63 tisíc kilometrů kolejí. Denně převeze víc než 18 milionů cestujících.

20. 07. 2010 Přesun nádraží získal územní rozhodnutí, odpůrci se odvolají (Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/presun-nadrazi-ziskal-uzemni-rozhodnuti-odpurci-se-odvolaji-ptl-/brno-zpravy.asp?c=A100719_1419031_brno-zpravy_bor)

Přesun Hlavního nádraží v Brně se stal opět reálnějším. Stavební úřad městské části Brna-střed totiž vydal stavbě územní rozhodnutí. To znamená, že k zahájení prací už stačí získat jen stavební povolení. Odpůrci přesunu nádraží kritizují, že úřad vydal rozhodnutí uprostřed prázdnin. Do 9. srpna se ještě mohou odvolat a zřejmě to udělají. Vydání rozhodnutí kritizovala v době, kdy si většina lidí vybírá dovolenou, kritizovali zástupci občanské iniciativy Nádraží v centru. "Zveřejňování v době prázdnin či Vánoc je krásnou ukázkou úřední arogance," uvedla v tiskové zprávě za koalici Hana Chalupská.

Mluvčí radnice Brna-střed Roman Burián však kritiku odmítl. Oponoval tím, že správní úřad není povinen zveřejňovat své rozhodnutí žádnou tiskovou zprávou. "U všech velkých staveb, kde je doručení veřejnou vyhláškou, se to dělá úplně stejně," dodal mluvčí. Podle Jana Hlouška ze Správy železniční dopravní cesty, který se projektem Železničního uzlu Brno zabývá znamená získání územního rozhodnutí ukončení další dílčí etapy. "Bez územního rozhodnutí byly všechny diskuse o ničem. Teď celé řízení dostalo tvář, jsou přesně stanovené lhůty a záleží na tom, zda bude rozhodnutí napadeno," uvedl Hloušek.

Koalice se odvolat chce

Územní rozhodnutí teď visí patnáct dní na úřední desce Brna-středu. Zhruba do 9. srpna mohou ještě účastníci řízení podávat odvolání, kterými se bude po třicet dnů zabývat místní stavební úřad. Případná odvolání pak postoupí odvolacím orgánům, které budou mít až dva měsíce na jejich posuzování. Občanská koalice Nádraží v centru se odvolat chce. "Už teď víme, že se odvolávat budeme, a to proti některým věcem týkajícím se hluku. Předpokládáme i odvolání dalších obyvatel, mnohým z nich bude narušena takzvaná pohoda bydlení. Mnozí občané se budou muset kvůli stavbě také vystěhovat," uvedl Matěj Hollan z koalice. "Odvolání podáme až toho 8. nebo 9. srpna, úřad se bude odvoláními stejně zabývat až od desátého. Chce me připomínky sepsat co nejkvalitněji."

Mohou přijít o dotace

Správa železniční dopravní cesty teď musí s projektem stavby čekat do doby, kdy bude územní rozhodnutí pravomocné. "Kdybychom si teď zažádali o stavební povolení, smetli by nám ho se stolu," tvrdí Hloušek. Další napadení rozhodnutí může mít za následek, že investor nestihne vyčerpat dotace z Evropské unie. Očekávaných osm miliard korun přitom má pokrýt více než třetinu nákladů na přestavbu železničního uzlu. "Žádáme o dotace z evropského operačního programu Doprava. Limitní termín pro čerpání peněz je rok 2013, s odkladem rok 2015. Už teď jsme tak na hranici. Předpokládám, že když bude nějaké odvolání, můžeme dostat pravomocné územní rozhodnutí ještě do konce roku. Pak bychom čerpání dotací stále mohli stihnout," doufá Hloušek.

Stavět by se mohlo už příští rok

Pokud by nebyly další průtahy s odvoláními, začít stavět by se mohlo na začátku příštího roku. "V tomto ideálním případě by se mohlo se stavbou začít začátkem roku 2011. Pokud odvolání budou, od doby jejich projednání se nám také posune termín začátku stavby. Tedy například na jaro 2011," dodal Hloušek. Stále platí, že pro takzvané komerční zastřešení nádraží, víceúčelový dům Scarabeus, není vybrán žádný investor. Jisté zatím není ani to, zda se s projektem spojí návrh nového autobusového terminálu. "Děláme všechno tak, abychom tyto stavby neznemožnili," konstatuje Hloušek.

Lidé v referendu odsun odmítli

Přestavba železničního uzlu je největší stavbou Brna posledních desetiletí, a také nejkontroverznější. Lidé v několik let starém referendu odsun nádraží z centra Brna odmítli. Brněnský magistrát vedený ČSSD však přesto stavbu podporuje, protože je rozpracovaná. Modernizace tratí s nádražím v centru by si prý vyžádala natolik složité změny územního plánu i dalších dokumentů, že by nebylo možné kvůli zpoždění na stavbu využít evropské peníze. Proti odsunu nádraží jsou uvnitř koalice zelení.

Projekt má zpoždění

Projekt však nabral zpoždění i v současné podobě. "Územní řízení bylo původně zahájeno 9. prosince 2005 a trvá tak již 55 měsíců," upozornili zástupci koalice Nádraží v centru. Nově vydané územní rozhodnutí je už druhým v pořadí. Stavební úřad Brno-střed to původně vydal v listopadu 2006 a magistrát, který rozhodoval o odvoláních, ho asi o půl roku nato s dílčími změnami potvrdil. Na konci roku 2008 však územní rozhodnutí zrušil brněnský krajský soud. Ve druhé žádosti o územní rozhodnutí Správa železniční dopravní cesty zmenšila rozsah staveb, na které územní rozhodnutí žádá. Vypustila například objekty týkající se retenční nádrže Jeneweinova. Přesto chystaná stavba podle koalice Nádraží v centru zahrnuje víc než 1 000 objektů. Úřad se v aktuálně vydaném rozhodnutí vypořádával i s připomínkami, které poslalo 190 lidí, 12 firem a čtyři občanská sdružení. Všechny zamítl. Vydané územní rozhodnutí platí pět let ode dne, kdy nabude právní moci. Zůstane v platnosti déle, pokud stavebník v této lhůtě podá žádost o stavební povolení.

21. 07. 2010 Konkurence na železnici může přijít dřív, podle Bárty už do tří let

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/konkurence-na-zeleznici-muze-prijit-driv-podle-barty-uz-do-tri-let-10m-/eko-doprava.asp?c=A100720_211714_eko-doprava_iky)

Nový ministr dopravy Vít Bárta (VV) bude jednat s hejtmany o smlouvách Českých drah na provozování železniční dopravy v krajích. Ministr chce, aby hejtmani otevřeli dotovanou železniční dopravu pro soukromníky dříve než za devět let. Kraje, od kterých dostávají České dráhy většinu peněz, totiž značně kazí novému ministrovi plány. Ten při svém nástupu do funkce uvedl, že chce rychlou konkurenci na dráze.

Loni na podzim uzavřely kraje se státním dopravcem desetileté smlouvy, které zaručují Českým drahám velkou část jejich byznysu v řadě případů až do roku 2019. Dráhy smlouvy získaly bez jakékoliv soutěže a těsně před termínem, po kterém už musely postupovat podle nového evropského předpisu. Případ je už u Evropské komise, kam poslala stížnost společnost Student Agency bojující dlouhodobě o provoz svých vlaků na českých železnicích. Bárta zatím tají, jak chce hejtmany přesvědčit. "Bylo by netaktické říkat, jak chci s hejtmany jednat," řekl MF DNES Bárta. Chce využít toho, že podle něj si veřejnost otevření železnice a lepší nabídku cestování přeje. "Jestli chci něco na ministerstvu dopravy změnit, tak to je zapojení veřejnosti do rozhodovacích procesů. A v tomhle bude veřejné mínění stát na mé straně," dodal Bárta.

Dotace nemusí automaticky směřovat do ČD

V ruce jeden poměrně účinný nástroj má. Částku 2,6 miliardy korun, které ministerstvo ročně posílá krajům jako účelově vázanou dotaci na dorovnání ztrát z osobní železniční dopravy. Peníze pak od krajů putují k ČD. "Nejde o peníze, na které mají automaticky nárok ČD, prostředky nejsou vázány na konkrétního dopravce," připouští ředitel odboru veřejné dopravy ministerstva dopravy Ondřej Michalčík. Podle něj může jít ministerstvo příkladem, že samo začne soutěže vypisovat. Pro kraje by to byla citelná rána. "Příspěvek od státu nám dělá zhruba čtyřicet procent nákladů na železniční dopravu," říká náměstek středočeského hejtmana pro dopravu Robin Povšík. "Pokud bychom o tento příspěvek přišli, byla by to velká destabilizace celého systému," míní Povšík. Kraje se dosud hájily tím, že jim žádní jiní dopravci nebyli schopni nabídnout konkrétní podmínky.

Všechny kraje nejsou "zaháčkované"

U většiny smluv s kraji ČD jistý byznys do roku 2019 nemají. Ve smlouvách bývá ustanovení, že kraje mohou na vybrané tratě vypisovat soutěže. Například Jihočeský kraj už oznámil, že s tímto krokem počítá. Soukromým dopravcům by se líbilo, kdyby stát svůj příspěvek zohlednil podle toho, jak kraje k liberalizaci přistupují. "Příspěvek by se uvolňoval jen při jasném harmonogramu vypisování tendrů," navrhuje Jiří Schmidt z RegioJet.

Soutěž o vybrané tratě

I kdyby se rozhodl ministr Bárta pustit na českou železnici konkurenci už zítra, cestující změnu poznají nejdříve za dva a půl roku. Může za to evropské nařízení, podle kterého musí stát či kraje nejprve rok

dopředu soutěž oznámit. Teprve příští prázdniny by pak mohlo ministerstvo soutěž vyhlásit. Další minimálně tři měsíce by soutěž trvala, pak dopravci potřebují nejméně rok na sehnání vozidel. "Reálné je, že by vysoutěžené vlaky jezdily od jízdniho řádu začínajícího v prosinci 2012," říká Michalčík. Ministerstvo už za předchozího šéfa resortu Gustava Slamečky začalo otevírání tratí připravovat, sestavilo pro to speciální komisi. V ní jsou zástupci státu, dopravců i odborů, kteří jsou zatím proti nástupu konkurence nejhlasitější. Komise, která se sešla zatím pětkrát, má vytipovaný už první balík tratí na soutěžení. Má jít o rychlíky mezi Ostravou, Opavou, Krnovem, Jeseníkem a Olomoucí. "Jsou to tratě pro motorové vozy, které mohou ostatní dopravci získat rychleji než elektrifikované," vysvětlil Michalčík.

21. 07. 2010 Vlak s ruskou raketou havaroval cestou na Bajkonur

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-s-ruskou-raketou-havaroval-cestou-na-bajkonur-f89-vedatech.asp?c=A100721_092753_vedatech_aha)



Nákladní vlak převážející na kosmodrom Bajkonur ruskou kosmickou raketu havaroval asi 600 kilometrů východně od Moskvy. Raketa Proton-M má v září z kazašského kosmodromu vynést na orbitu satelity navigačního systému Glonass. O pondělním incidentu v Uljanovské oblasti dnes informovala ruská agentura Interfax. Při míjení dvou v protisměru jedoucích vlakových souprav do sebe narazily dva vagony nestandardní šířky. V jednom z vlaků mířila na kosmodrom v Bajkonuru nosná raketa Proton-M. Při nehodě byl pravděpodobně jen lehce poškozen vnější obal prvního stupně rakety. Vlak s raketou pokračoval v cestě, rozsah poškození definitivně určí odborníci v Bajkonuru. Zářijový start by podle ITAR-TASS neměl být ohrožen, pro krajní případ je připravena náhradní raketa.

Systém Glonass, obdobný americkému systému GPS nebo evropskému Galileu, je ruská varianta globální navigace. Najde využití především v Rusku a zemích bývalého SSSR. Na oběžné dráze má fungování systému zajišťovat 21 družic.

21. 07. 2010 Z Polska do Harrachova jezdí místo vlaků autobusy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96428-z-polska-do-harrachova-jezdi-misto-vlaku-autobusy/>)

Místo vlaků jezdí do Harrachova autobusy. I když tam z Polska vede rekonstruovaná železniční trať. Chybí jí ale traťový telefon, a tak podle polských úřadů není mezistátní provoz možný. Cestující si stěžují na zmatky při přestupování a Liberecký kraj na to, že i přes sliby polské strany provoz na trati stále nezačal. Denně tam mělo projet pět párů vlaků. Kdyby se však při rekonstrukci nezapomnělo na traťový telefon.

Polsko nemá předpisové spojení s Českem a vlaky ze Sklářské Poreby tak končí na hranici v Jakuszycích. Do Harrachova vozí turisty autobus, který dál nejede. Podle harrachovského starosty jde o další ztracenou sezónu. Byl by to obrovský přínos, jak pro Harrachov, tak pro Sklářskou Porebu tvrdí starosta Tomáš Ploc. "V současné době se jedná o výjimce, že by toto spojení bylo zajištěno internetovým způsobem mezi výpravčími ze Sklářské Poreby do Tanvaldu," řekl mluvčí Libereckého kraje Jiří Langer.

Do Česka přijel vlak jen jednou při slavnostní jízdě. Zatímco ve Sklářské Porebě ho hosti vyprovázeli slovy o evropské spolupráci, představitelé Libereckého kraje se odmítli zúčastnit. Podle libereckého radního pro dopravu Martina Seppa mají u několika akcí problémy a to jednání je občas složité. Rekonstrukce šestnáctikilometrové tratě stála sto šedesát milionů korun. Lidé z obou stran hranice usilují o obnovu pravidelného provozu už devatenáct let. Před 65 lety to byla jedna z nejmodernějších tratí.

21. 07. 2010 Německé dráhy odškodňují cestující za horko ve vagonech, dostanou i 500 eur

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nemecke-drahy-odskodnuji-cestujici-za-horko-ve-vagonech-dostanou-i-500-eur-14z-eko-zahranicni.asp?c=A100721_203029_eko-zahranicni_vel)

Kdo musel vyhledat lékařské ošetření kvůli přílišnému vedru zaviněnému nefunkční klimatizací, tomu vyplatíme bolestné ve výši 500 eur (přes 12 500 korun), vzkázal pasažérům německý železniční

dopravce Deutsche Bahn. Teploty se v Německu v minulých dnech blížily 40 stupňům ve stínu, v rozpáleném vlaku však mohou být ještě výrazně vyšší.

Kvůli vadným klimatizačním systémům minulý týden zkolabovaly desítky lidí v padesáti dálkových vlacích. Na každého z nich teď čeká náplast v podobě pěti set eur. K nim navíc dostanou 150 procent z ceny zaplaceného jízdného a speciální cestovní kupony. DB budou cestující vyplácet na základě lékařského potvrzení. Bolestné však dostanou i ti, kteří sice z horka ve vlaku nezkolabovali, ale kvůli nefunkční klimatizaci strávili v rozpálených kupé úmorné hodiny. DB jim vrátí polovinu jízdného a navíc přidá cestovní kupony. Jen na nich německý železniční dopravce letos cestující za horko ve vagonech odškodnil 130 tisíce eur.

Podle Petra Šťáhlavského z Českých drah se podobné opatření v Česku nechystá. "Je rozdíl, pokud vypadne klimatizace v propojené jednotce jako v Německu, nebo v některém z vagonů, který jde v případě potřeby ze soupravy odpojit," vysvětluje mluvčí. Vagony německých dálkových vlaků totiž mají propojený klimatizační systém, a selže-li klimatizace v některém z nich, přestanou se ochlazovat i ty ostatní. Šťáhlavský také upozorňuje na to, že plně klimatizované německé vlaky nemají otevírací okýnka. "To v českých vlacích udělat naštěstí můžete," říká Šťáhlavský. Klimatizovaných vozů mají České dráhy navíc výrazně méně než Deutsche Bahn, a problém proto podle něj není tak masový.

22. 07. 2010 Turisté se na Hodonínsku mohou svézt drezínou po trati (Rohatec – Ratíškovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96493-turiste-se-na-hodoninsku-mohou-svezt-drezinou-po-trati/>)

Na Hodonínsku turisté objevují kouzlo ratíškovické železnice, která spojuje železniční romantiku s nostalgií po časech Tomáše Bati. Trať vznikla ve 30. letech minulého století pro dopravu uhlí z dolů Tomáš a 1. máj. Dnes se tudy lidé mohou projet šlapací drezínou. Zájem je takový, že se musí dopředu objednávat, jinak by se na ně ani po celodenním čekání nemuselo dostat, uvedl správce Miroslav Toman.



Drezíny si mohou pronajmout až šestičlenné skupinky. Dva z turistů vždy sedí na sedadle podobném tomu cyklistickému a šlapou. Ostatní se vezou. Trasa, která měří v jednom směru tři kilometry a výletníci se po ní vrací i zpět, není podle Tomana zvlášť fyzicky náročná. Kdo je ale zvyklý jen sedět u počítače a jezdit autem, zapotí se. Naopak zdatné desetileté děti mohou klidně svézt své rodiče nebo prarodiče.

Jízda drezínou vyjde na méně než svezení na kolotoči. Šestičlenná skupina zaplatí 150 korun za hodinu. Za tu dobu by měli výletníci trasu z Ratíškovic k úvrati a zpět ujet. Na obrátce není třeba stroj zvedat z kolejí ani přenášet, přemontují se jen šlapadla. I vyhýbání se protijedoucím drezínám na jednokolejné trati vymysleli provozovatelé prozaicky. Cestující si jednoduše stroje vymění a pokračují dál do svého cíle.

Po ratíškovické železnici se po desetiletí vozilo uhlí. Nákladní vlaky odtud odvážely natěženou surovinu do výklopníku v Sudoměřicích. Odtud náklad putoval po Baťově kanálu do Otrokovic. Poslední nákladní vůz jel po kolejích v roce 1991, kdy těžba ustala. Nějaký čas fungovala podle Tomana na trati ještě osobní doprava. Převážně ženy tudy motorovým vlakem jezdily za prací do někdejších čokoládoven v Rohatci. S myšlenkou na obnovení trati pro rekreační účely přišla žena, která podobnou atrakci viděla ve Francii. Od tamních provozovatelů v Ratíškovicích provedení okopírovali. Výlety drezínou po trati nabízejí ještě v Rakousku a Německu. V ČR jsou Ratíškovice, pokud Toman ví, jediné.

23. 07. 2010 Podle Čechů je nejbezpečnějším dopravním prostředkem vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/96583-podle-cechu-je-nejbezpecnejsim-dopravnim-prostredkem-vlak/>)

Podle internetového průzkumu společnosti Sanep považují Češi za nejbezpečnější dopravní prostředek vlak. Na první místo jej dala třetina dotázaných. Osobní auto se s devíti procenty umístilo na třetím místě za letadlem, zároveň je to ale nejčastěji využívaný dopravní prostředek pro cestu na dovolenou. "Důvodem těsného vítězství vlaků před letadly může být mimo jiné skutečnost, že případné letecké neštěstí má zpravidla vždy fatální důsledky pro všechny cestující, zatímco v případě havárie vlaku má většina cestujících reálné šance na přežití," píše Sanep.

Za nejbezpečnější hromadný dopravní prostředek považuje vlaky 33,1 procenta dotázaných. Pouze o procento za vlaky pak na druhém místě skončila letecká doprava se ziskem 32,1 procentních bodů. Právě letecká doprava v celosvětových statistikách naopak těsně vítězí nad železnicí. Lze tedy konstatovat, že i s ohledem na statistickou chybu se železnice a letecká doprava stávají v očích nadpoloviční většiny Čechů nejbezpečnější formou dopravy. V průzkumu zcela propadly autobusy, které považuje za nejbezpečnější jen 3,4 procenta dotázaných. Před autobusy se dostaly i lodě s 4,6 procenta. Internetový průzkum firmy Sanep se uskutečnil v červenci na reprezentativním vzorku 4 361 dotázaných ve věkové kategorii 18 – 69 let.

23. 07. 2010 České dráhy čeká hloubková kontrola z ministerstva dopravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/96601-ceske-drahy-ceka-hloubkova-kontrola-z-ministerstva-dopravy/>)

Českou železnici čeká hloubková kontrola z ministerstva dopravy (MD). Úřad hodlá na popud vlády provést personální audity a prověrky hospodaření v Českých drahách, jejich dceřiných společnostech a Správě železniční dopravní cesty. Z hloubkové prověrky stavu všech dotčených organizací má vzejít mimo jiné návrh na majetkové vyrovnání mezi ČD a správou železnic. Cílem prý je vytvoření takzvané živé dopravní cesty, což má ulehčit vstup konkurence na železnici. Záměr by se měl objevit v programovém prohlášení vlády. "Cílem je zefektivnit provoz a odstranit nevyvážené odměňování pracovníků," píše se v materiálu MD. Mluvčí úřadu Karel Hanzelka potvrdil, že dopravní část vládního prohlášení se bude téměř shodovat s koaliční smlouvou, kde požadavek na audit rovněž stojí. Detaily prý však nebude ministerstvo zveřejňovat do definitivního schválení dokumentu.

Živou dopravní cestu tvoří především výpravčí a další zaměstnanci, kteří se starají o provoz vlaků. Nyní spadají pod České dráhy, do budoucna by se měli převést pod SŽDC. Mrtvá dopravní cesta, tedy péče o koleje a některé nemovitosti, už byla pod SŽDC převedena, dráhy na této transakci získaly 12 miliard korun.

Na provozování osobní dopravy se mají vypisovat tendry

Není ale jasné, kdy a jak se tak stane. MD a kraje totiž mají s Českými drahami uzavřené desetileté smlouvy. V dopravním programu se zřejmě objeví také odklad elektronických vinět, analýza rozšíření mýtného na silnice nižší třídy, změna zákonů pro zrychlení dopravních staveb, stavba jezů na Labi nebo projekty PPP.

23. 07. 2010 Ve Švýcarsku vykolejil vlak, jeden turista zemřel, desítky dalších se zranily (Glacier Express)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ve-svycarsku-vykolejil-vlak-jeden-turista-zemrel-desitky-dalsich-se-zranily-1we-/zahranicni.asp?c=A100723_182609_zahranicni_bt)

V Alpách na jihu Švýcarska vykolejil plně obsazený vlak, který vezl turisty na vyhlídku po vysokohorské oblasti. Nešťěstí nepřežil jeden člověk, dalších dvaadvacet lidí utrpělo zranění. Byli mezi nimi hlavně turisté z Japonska. K nehodě vyhlídkového vlaku Glacier Express, z něž se turisté obvykle mohou kochat pohledem na alpské ledovce a úžasné přírodní scenerie, došlo v pátek odpoledne na trase mezi městečky Zermatt a Svatý Mořic. Příčina nehody není zatím jasná, napsala AFP.



Policie pouze uvedla, že se dva vagony vykolejily a třetí se úplně převrátil. Na místo okamžitě dorazily sanitky i záchranné vrtulníky. Ty přemístily několik raněných do okolních nemocnic. Jeden člověk vykolejení vlaku nepřežil, dalších 42 lidí utrpělo zranění, šest z nich velmi vážné. Skoro všichni pasažéři vlaku byli turisté a naprostá většina z nich pocházela z Japonska, uvedl informační server The Swissinfo Web.

25. 07. 2010 Nádraží v Merklíně má další využití

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/96731-nadrazi-v-merkline-ma-dalsi-vyuziti/>)

V Merklíně u Karlových Varů přestavěli vlakové nádraží na nájemní byty. Radnice tak vyřešila poměrně rozšířený problém, co s nádražími, která opustili železničáři. Po dlouhých letech se podařilo obci uspět s žádostí o nevyužívaný objekt nádraží. Získala jej do vlastnictví, zrekonstruovala, budova

dostala novou tvář. V přízemí se bude nacházet informační centrum a malé městské muzeum, jehož část bude věnována také místní železnici. V prvním patře budovy nabízí obec nájemní bydlení, upravené jsou i plochy kolem stanice. Merklín tak je dobrým příkladem pro další obce, které řeší obdobný problém.



Merklínské nádraží ještě před rokem a půl vypadalo jinak, než vypadá dnes. Místní radnice ho koupila od státu s poměrně velkým pozemkem za milion korun a budovu opravila. V přízemí zachová čekárnu a z bývalých prostor pro přednostu vznikne infocentrum. Kolem nádraží vybudovala radnice altány a hřiště, investovala 22 milionů korun, z toho 17 milionů tvoří státní dotace. V patrech nádraží ale hlavně vzniká pět bytů. "Obec nájemcům umožnila na 15 let snížit nájemné, opravují si to za své vlastní prostředky. A mají na to předkupní práva," uvedl starosta Merklína Josef Níč (nez.).

Je hodně nádraží, která jsou v tak špatném stavu, že o ně radnice, případně jiní investoři nemají zájem. Příkladem z Karlovarska je třeba nádraží v Hranicích u Chebu nebo o něco dál nádraží v osadě Studánka, místní radnice o ně nemají zájem. Zájem by naopak byl mezi soukromými investory o malé nádraží v krušnohorské Vysoké Peci. "Bylo několik zájemců, mezi nimi i majitel elektrodílny v Nejdku, ale nedošlo k tomu. Myslím, že dráhy nemají zájem," prohlásil majitel domu vedle nádraží Jan Herna. Tomáš Drvota ze společnosti Správa železniční dopravní cesty však namítl: "Všechno záleží na rozhodnutí vlády a na mezirezortních řízeních, které zajišťuje ministerstvo dopravy. Řekl bych, že je to otázka řádově spíše měsíců." A zkušenost z Merklína, kdy starosta o převod nádraží usiloval dvanáct let, vše podtrhuje.

26. 07. 2010 Jak se rodí nejvýkonnější úzkorozchodná lokomotiva na světě (rozchod 1 067 mm, řada 3800 QR)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/jak-se-rodí-nejvykonnejsi-uzkorozchodna-lokomotiva-na-svete-pt0-tec_technika.asp?c=A091112_220059_tec_technika_rja)

Postaví ji v Mnichově, pak obepluje půlku světa na lodi, aby nakonec mohla v Austrálii tahat extrémně těžké uhelné vlaky. Podívejte se, jak se vyrábí nejvýkonnější úzkorozchodná lokomotiva na světě. Hned dva železniční dopravci z Austrálie ze státu Queensland si objednali nejsilnější elektrické lokomotivy pro úzkorozchodné tratě o rozchodu 1 067 milimetrů u německého výrobce v Mnichově. Stroje společnosti Siemens budou zajišťovat takzvanou vozbu extrémně těžkých uhelných vlaků o hmotnosti až 13 500 tun. Pro srovnání, největší tuzemský železniční dopravce ČD Cargo dopravuje běžně nákladní vlaky s uhlím o hmotnosti od 1 500 do 3 000 tun (například v roce 1997 během povodní, byly vypraveny vlaky o hmotnosti 3 000 tun na sklonově náročné trati).



Jak si představit extrémně těžký vlak?

Převedeno do normální řeči, lokomotiva by byla teoreticky schopná utáhnout vlak naložený 122 letadly Boeing Dreamliner. Pouhých 222 plně naložených vlaků by jí stačilo na odvezení veškerého uhlí vytěženého v dole ČSA v Karviné za celý rok. ČD Cargo by oproti tomu s obyčejnou lokomotivou muselo odtáhnout 2 000 vlaků. A kolik může mít takový obří vlak vagónů? "V případě, že by byl vlak složen z běžných vozů řady Falls, jednalo by se o 175 vagónů. Celková délka soupravy by přesáhla dva kilometry (přesně 2 362,5 m)," vysvětlil redakci Zdeněk Větrovec z ČD Cargo a.s. Tolik vozů by však ve skutečnosti nemohlo být použito.

Lokomotivy řady 3800 – nejvýkonnější na světě

Lokomotivy Siemens řady 3800 provozují dopravci na napájecím systému 25 kV 50 Hz. Stroje mají výkon 4 000 kW, maximální rychlost 80 km/h. Jejich rozjezdová tažná síla je 525 kN a do rychlosti 32 km/h disponují trvalou tažnou silou 450 kN. Uvedené parametry z těchto strojů dělají momentálně nejvýkonnější úzkorozchodné elektrické lokomotivy na světě. Samozřejmostí je rekuperace při brzdění. Lokomotiva tím ušetří 10 až 15 procent energie (a sekundárně snižuje emise).

Vlak dlouhý až 3 km

Lokomotivy mají jen jednu čelní kabinu pro strojvedoucího, ve které má obsluha k dispozici vícečlenné rádiové řízení pro další lokomotivy v soupravě dlouhé až tři kilometry. Použitím rádiového ovládání se dopravce vyhne propojení kabelem. Australští dopravci totiž běžně zařazují další lokomotivy po celé soupravě, která může mít až 120 vozů. Skříň lokomotivy je konstruována tak, aby vydržela tlak a tah až 4 MN (meganewtony = milion newtonů). Je vybavena spřáhlem typu AAR F (podle norem Sdružení

amerických železnic), brzdovým systémem Wabtec AAR typ 26L, bezdrátovým dálkovým ovládním systému rozložení sil a elektronicky ovládaným pneumatickým brzdovým systémem (ECP).

Mikrovlnka, CD přehrávač...

Strojovna je velice podobná strojovně ze starší řady třídy 3700, většina elektrických zařízení je stejná. Většina dílů je tedy kompatibilní a to přináší provozovateli velkou výhodu v údržbě i skladování. Návrh finální podoby pultu mašinféry byl pečlivě konzultován se zástupci queenslandských strojvůdců. Pravá strana pultu je variabilní a její výbava záleží jen na požadavcích zákazníka. V zadní části stanoviště strojvedoucího je malá kuchyňka vybavená ledničkou, plotýnkou, dřezem a mikrovlnnou troubou. Do kabiny lze navíc podle přání vestavět další vybavení jako CD přehrávač apod.

Podvozky jsou kompletně nově vyvinuté. Rám je svařovaný a podvozek zahrnuje všechny komponenty potřebné pro trakci, řídicí jednotky a vybavení brzdového systému. Výhodné je, že rámy koncového a středového podvozku jsou zaměnitelné. Na každé kolo připadá jedna provozní brzda, parkovací brzda je umístěna ve středu podvozku. Hnací jednotka sestává z asynchronního AC-motoru na hřídeli a převodovky. Tento motor, vycházející z prověřeného typu třídy 4000, poskytuje velký výkon a velký točivý moment i v omezených podmínkách úzkorozchodného podvozku.

Základní technické údaje

Uspořádání náprav	Bo' Bo' Bo'
Rozchod	1 065 mm / 1 067 mm
Hmotnost	132 t
Délka přes spřáhla	20 400 mm
Šířka - včetně madel	2 894 mm
Šířka - včetně zpětných zrcátek	3 103 mm
Výška (bez sběrače)	3 890 mm
Vzdálenost středů podvozků	6 600 mm
Průměr kol (nová/opotřebovaná)	1 092/ 1 012 mm
Maximální rychlost	80 km/h
Napájení	25 kV / 50 Hz
Jmenovitý výkon	4 000 kW
Rozjezdová síla	525 kN ($\mu = 0,4$)
Stálá tažná síla	450 kN
Elektrická brzdná síla	450 kN
Minimální poloměr oblouku	80 m

26. 07. 2010 Grandi Stazioni chce opravit i Masarykovo nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/96765-grand-stazioni-chce-opravit-i-masarykovo-nadrazi/>)

Společnost Grandi Stazioni, která aktuálně rekonstruuje pražské hlavní nádraží, by ráda opravila také sousední Masarykovo nádraží. Spolupráci na jeho obnově už nabídla Českým drahám. Píše o tom deník E15. Budova "Masaryčky" rekonstrukci nutně potřebuje, případný vstup Grandi Stazioni do projektu ale podle listu komplikují dohody ČD s konsorciem Masaryk Station Development. "Informovali jsme se u Českých drah o situaci na Masarykově nádraží a sdělili jim, že jsme připraveni podílet se na jeho renovaci," potvrdil deníku jednatel Grandi Stazioni Fabio Battaglia.

Podle smlouvy z předloňského roku už mělo konsorcium zahájit opravu výpravní budovy za 100 milionů korun. Protože se stále k rekonstrukci nemá, ČD se aktuálně snaží o zrušení kontraktu minimálně na tuto část projektu, který kromě renovace nádraží zahrnuje i možnost rozsáhlé developerské výstavby na okolních pozemcích. "Jednání s Grandi Stazioni bychom mohli zahájit v případě, že by Masarykovo nádraží nebylo zatíženo smlouvami," uvedl Jan Beránek z generálního ředitelství ČD. Další spolupráce s Masaryk Station Development, v němž mají dráhy také menšinový podíl, je podle něj nejistá.

Konsorcium nedávno opustil hlavní developer ING Real Estate a zbývající dvě stavební firmy Sudop a Morávka Centrum se s drahami nemohou dohodnout na dalším postupu. Dráhy podle E15 chtějí

konsorciu odprodat 1,3hektarový pozemek podél ulice Na Florenci. Peníze z prodeje by pak samy investovaly do opravy Masarykova nádraží. Masaryk Station Development však považuje požadovanou cenu 450 milionů korun za pozemek, kde aktuálně platí stavební uzávěra a není dořešen územní plán, za příliš vysokou.

26. 07. 2010 Bárta podal trestní oznámení na exšéfa ČD Cargo Josefa Bazalu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/barta-podal-trestni-oznameni-na-exsefa-cd-cargo-josefa-bazalu-p5f-eko-doprava.asp?c=A100726_110715_eko-doprava_spi)

Bývalý šéf železniční společnosti ČD Cargo Josef Bazala čelí dalšímu trestnímu oznámení. Po seznámení s auditem firmy ho podal nový ministr dopravy Vít Bárta. Důvodem jsou špatné zakázky, které poškozovaly firmu. Bazala pochybení odmítá. Na podivné zakázky se přišlo prověřkou obchodních smluv železničního dopravce. Audity prováděla společnost KPMG. "Řada zakázek je uzavřena se ztrátou, jsou tam slevy v řádu desítek procent. Nelze letos garantovat zisk ČD Cargo," řekl Bárta.

Bazala ale odpovědnost za ztrátové zakázky popírá. Podle něj je vše nedorozumění. "V krizi jsme museli svým zákazníkům slevit, jinak by nám utekli ke konkurenci nebo by začali jezdit po silnicích," reagoval na oznámení dalšího trestního oznámení bývalý šéf Carga. Připustil sice, že Cargo jezdilo ve ztrátě, ale nikdy pod variabilními náklady. Bazala také oznámil, že sám podává trestní oznámení na neznámého pachatele za šíření nepravdivých informací, které vedly k jeho odchodu z firmy.

Bazalu v červnu nečekaně odvolal šéf Českých drah Petr Žaluda. Svůj krok tehdy zdůvodnil špatnými ekonomickými výsledky firmy a také tím, že Cargo dlouhodobě nekomunikovalo s mateřskou firmou České dráhy a bránilo se auditu. Za nečekaný a s nikým konzultovaný krok sklídl velkou kritiku. Mimo jiné i proto, že při nahrazování starého vedení novým České dráhy zapoměly poslat do čela člověka, který by měl odbornost potřebnou pro chod firmy. Cargo tím mohlo teoreticky přijít o licenci. (viz předchozí článek)

Ke konci června byl nakonec problém s licencí vyřešen tím, že provozním šéfem a členem představenstva Carga se stal bývalý odborář Petr Bazger, který potřebné osvědčení pro získání licence má. "K Bazalovu odvolání jsem přistupoval s velkou nedůvěrou," uvedl Bárta. Podle něj ale audit ukazuje, že u státního nákladního dopravce docházelo k řadě závažných kroků, které tuto společnost poškozovaly, tvrdí.

ČD Cargo loni hospodařilo se ztrátou před zdaněním ve výši 378 milionů korun. Za rok 2008 přitom firma vykázala hrubý zisk 474 milionů Kč. Společnost vysvětlovala propad poklesem poptávky v důsledku krize. V letošním prvním čtvrtletí činila ztráta firmy 50 milionů korun, pokud by se do hospodaření firmy připočítal i duben, byla by společnost v mírném zisku.

26. 07. 2010 10 nejpůsobivějších nádraží světa

Zdroj: Aktuálně.cz

(<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/fotogalerie/2010/07/26/nejpusobivejsi-nadrazni-budovy-sveta/>)

Asociace českých cestovních kancelářích a agentur sestavila žebříček deseti nejzajímavějších nádražních budov světa. Některé z nich jsou navíc architektonickými skvosty. Ať už se jedná o historické stavby nebo ultramoderní dopravní uzly.

1. Berlin Hauptbahnhof, Berlín, Německo

Hlavní nádraží v Berlíně je největší železniční křižovatkou v Evropě. Budova byla dokončena v roce 2006, má dvě podlaží, čtrnáct nástupišť, nachází se zde téměř osmdesát obchodů a v blízkosti je vybudována pláž. Nádraží poskytuje denně služby 1100 domácím i mezinárodním spojům. Budovu obklopuje obrovské množství skleněných tabulí, ze kterých je stavba sestavena.



2. Kuala Lumpur Railway Station, Kuala Lumpur, Malajsie

100 let stará nádražní budova v Kuala Lumpur je unikátní směsí východních a západních stylů. Přesto mnoha lidem připomíná spíše zámek z pohádky než železniční křižovátku. Budova byla dokončena v roce 1910, ale nádraží bylo později přestavováno a rozšiřováno.



Původní části interiéru je možné vidět v nedalekém hotelu Heritage Station Hotel.

3. Nordpark Cable Railway, Innsbruck, Rakousko

Kladný vztah Rakušanů k modernímu designu a unikátní architektuře je na této stavbě více než patrný. Budova se nachází v Innsbrucku a je dílem známého architektonického studia Zaha Hadid. Komplex tvoří čtyři různé, ale tvarem podobné stanice, které vypadají jako by byly vytvořeny z přírodního sněhu a ledu. Aby tato unikátní konstrukce mohla vzniknout, museli architekti použít technologii vyvinutou v automobilovém průmyslu.



4. Kanazawa Station, Kanazawa, Japonsko

Úžasné spojení futuristické architektury a ikonické japonské dřevěné konstrukce představuje nádraží Kanazawa v prefektuře Ishikawa. Nádraží vítá cestující velkou branou, která vede k hlavnímu vchodu. Na výrobu skleněného tunelu, který spojuje východní a západní stranu nádraží bylo použito na 3 000 skleněných tabulí.



5. Southern Cross Station, Melbourne, Austrálie

Vlnící se střecha nádraží Southern Cross v Melbourne je charakteristickým znakem hlavního nádraží ve městě. To bylo dokončeno v roce 2006 a slouží 15 milionům cestujících ročně. Unikátní architektonické provedení získalo od Královského institutu britských architektů prestižní Lubetkinovu cenu za nejvýznamnější novou budovu umístěnou mimo EU.



6. Estación de Atocha, Madrid, Španělsko

Železniční budova Estación de Atocha vznikla v roce 1851 v hlavním městě Španělska a byla postavena známým španělským architektem Rafaelem Moneo, který se rozhodl přeměnit starou budovu v exotickou zahradu. Džungle uprostřed vlakového nádraží v Madridu tvoří dokonalý orientační bod, má rozlohu 4 000 m² a je domovem pro více jak 500 rostlinných i živočišných druhů mj. zde můžeme vidět masožravé rostliny nebo želvy.



7. Chhatrapati Shivaji, Bombaj, Indie

Impozantní stanice Chhatrapati Shivaji, původně známá jako Viktoriina, je hlavním nádražím v Bombaji a představuje jednu z nejrušnějších dopravních křižovatek v celé Indii. Historie nádraží sahá do konce 19. století. Navrhl ho britský architekt Frederick William Stevens. V roce 2004 byla železniční budova zapsána na seznam kulturního dědictví UNESCO, protože je považována za příklad dvou kultur setkávajících se pod jednou střechou – prolíná se zde viktoriánský gotický styl s tradiční indickou architekturou.



8. Antwerp Central Station, Antverpy, Belgie

Hlavní nádraží zvané "železniční katedrála" opravdu více připomíná chrám než železniční stanici. Bylo vybudováno v letech 1895 – 1905 a lidé z celého světa obdivují velkou kupoli nad čekárnou, pozoruhodnou konstrukci viaduktu a neobyčejný styl celé budovy. Nachází se zde také například galerie s diamanty.



9. St. Pancras Station, Londýn, Velká Británie

Nádražní budova St. Pancras Station uznávaná kvůli Viktoriánské architektuře, byla vybudována v letech 1864 – 1868 v Londýně. Úžasná historická stavba, která byla v roce 1960 zachráněna před demolicí, byla od roku 2000 renovována a v roce 2007 došlo k jejímu znovuotevření. V rekonstruované budově se nacházejí dvě významné sochy: socha Johna Betjemana a socha Místo setkání – devět metrů vysoká bronzová socha páru.



10. La Gare de Strasbourg, Štrasburk, Francie

Tato stavba byla navržena v roce 1883 berlínským architektem Johanem Jacobstahlem. V roce 2007 byla renovována a přibýlo k ní nové



skleněné průčelí. 120 metrů dlouhá skleněná konstrukce lemující fasádu je citlivě integrována do historické železniční budovy. 25 metrový prostor mezi hlavní budovou a skleněným průčelím slouží jako tranzitní místo pro vlaky, metro, tramvaje a autobusy.

26. 07. 2010 Odborář podal trestní oznámení na vedení drah, i kvůli opencard

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/odborar-podal-trestni-oznameni-na-vedeni-drah-i-kvuli-opencard-pbg-eko-doprava.asp?c=A100726_192222_eko-doprava_mad)

Předseda základní organizace Svazu odborářů služeb a dopravy Jindřich Berounský podal trestní oznámení na představenstvo a dozorčí radu ČD kvůli propojení In-karty s opencard a internetovému obchodu s jízdenkami. Mluví o porušování povinností při správě cizího majetku a možném podvodu. České dráhy se proti nařčení ohradily.

První část oznámení se týká chystaného sloučení bezkontaktní čipové karty In-karta s kontroverzním pražským projektem opencard. Podle Berounského tak management ČD znehodnocuje vlastní produkt, do něhož vložil 180 milionů korun. "V létě roku 2009 byl na Českých drahách připraven projekt, jehož deklarovaným cílem bylo umožnit větší vzájemné využití In-karty ČD propojením s pražskou opencard a obdobnými karetními systémy. Přestože cena jedné In-karty nedosahuje ani čtvrtiny nákladů vynaložených pražským magistrátem na opencard, rozhodl se v září generální ředitel ČD Petr Žaluda předložit dozorčí radě návrh na zajištění zakázky v hodnotě 350 milionů korun bez výběrového řízení přímým zadáním firmě Haguess," uvedl Berounský. Podle něj se po zveřejnění aféry kolem opencard zadání neuskutečnilo, ale celá kauza a snaha prý pokračují. Letos v únoru v neveřejné soutěži na nezávislého poradce, který má být i členem výběrové komise, vyhrála firma Accenture. Stejná společnost pražskému magistrátu podle něj radila ve prospěch firmy Haguess, tedy dodavatele sporné karty opencard.

Mluvčí ČD Radek Joklík v prohlášení, které zaslal ČTK, popřel, že by ČD plánovaly zadat zakázku za 350 milionů bez výběrového řízení. Uvedl, že zatím jde pouze o prověření, zda a za jakých podmínek by bylo možné na In-kartu nahraovat některé aplikace opencard, například časové jízdenky na MHD. "Šlo by o pilotní projekt, který by pouze rozšířil využití naší In-karty," sdělil mluvčí. Opencard slouží jako tramvajenka nebo při placení parkovného, její držitelé také dostanou slevu do některých pražských institucí. Uvažuje se také o funkci mikropeněženky. Projekt od začátku provázejí pochybnosti, podle kritiků je předražený.

Berounskému také vadí internetový obchod s železničními jízdenkami. Poukázal na to, že dráhy nechávají prodávat jízdenky a slevy soukromou společností, přestože mají vlastní elektronický obchod. "Firma Bohemia Rail... disponuje levnějšími nabídkami jízdenek a slev než samotné ČD, přičemž dochází k obrovskému úniku tržeb ČD a spekulativním a nekontrolovatelným prodejům většího objemu jízdenek v rámci internetových aukcí," uvedl Berounský a upozornil, že ČD stejnou možnost nemají.

Bohemia Rail, která provozuje portál www.jedemevlakem.cz, je akciová společnost, podle serveru Euro.cz je zřejmě jejím jediným akcionářem právník Pavel Čvančara. "Různé akční či relační slevy jsou samozřejmou součástí obchodní politiky každého dopravce, který chce motivovat zákazníky k využívání svých služeb," upozornil mluvčí ČD Joklík. Podle něj v prvním pololetí vykázaly ČD ve vnitrostátní přepravě meziroční růst tržeb přes 90 milionů korun, což "samo o sobě mluví proti nařčení, že by současný management chtěl jakkoliv společnost poškozovat".

27. 07. 2010 ČD Cargo jezdilo pod cenou, prodělalo tak 2,78 miliardy korun, ukázal audit

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-jezdilo-pod-cenou-prodelalo-tak-2-78-miliardy-koron-ukazal-audit-1m4-/ekonomika.asp?c=A100726_194255_ekonomika_vel)

V reklamním sloganu Cokoliv, kamkoliv láká státem ovládaný nákladní železniční dopravce na to, že svým klientům přepraví jakoukoli zásilku. Právě probíhající audit, jehož první průběžné výsledky má MF DNES k dispozici, ukázal, že firma kvůli nadměrným slevám vozila zboží často za cenu, která jí nepokryla ani náklady. Sporné jsou i nákupy vagonů. Po pěti týdnech od odvolání šéfa ČD Cargo Josefa Bazaly začíná být jasnější, proč ho šéf Českých drah Petr Žaluda tak narychlo zbavil funkce. Byť zatím audit, který provádí společnost KPMG, není dokončen, podal už v pondělí ministr dopravy Vít Bárta na základě prvních výsledků na Bazalu trestní oznámení. "Řada zakázek je uzavřena se ztrátou, jsou tam slevy v řádu desítek procent. Kvůli tomu letos nelze garantovat zisk firmy," ukazuje na nejvážnější problém Bárta, který chce od policie, aby veškeré obchody prošetřila. Podle

něj je potřeba vedení firmy obměnit. Dočasně vede společnost představenstvo složené z šéfů Českých drah.

Pro Bazalu, který trvá na tom, že firma hospodařila pod jeho vedením dobře, nevychází audit příliš příznivě. Poprvé totiž dostává konkrétní obrysy podezření, že Bazalovo vedení uzavíralo nevýhodné ztrátové smlouvy. "Třicet čtyři procent smluv podle objemu výnosů generuje negativní marži," vypočítávají auditoři ve své zprávě, kterou má MF DNES k dispozici. Svoji pozornost věnovali smlouvám uzavřeným od ledna loňského roku do konce letošního května. Jen za toto období dosahují ztráty z těchto smluv téměř tří miliard korun.

Šetřilo se na údržbě a odkládaly se opravy

Auditoři kritizují i letošní prezentaci výsledků Carga. Dopravce se sice chlubí, že už se dostal ze ztrát, podle KPMG však jen díky tomu, že některé výdaje odložil do dalších období. Za prvních pět měsíců tak má činit ztráta firmy 260 milionů korun. Už dříve nový provozní šéf ČD Cargo Petr Bazger MF DNES řekl, že dopravce například šetřil na údržbě a odkládal opravy. Podle auditorů by odložením údržby mohl klesnout počet provozuschopných vozů až o pětinu.

Exšéf Bazala dál trvá na své nevině, i když připouští, že některé zakázky firma uzavírala pod úplnými náklady. "Myslím, že to je celé nedorozumění. Museli jsme jít s cenami dolů, jinak bychom o zakázky přišli a ztráta by byla ještě větší," vysvětluje Bazala. Podle něj nikdy nedošlo k tomu, že by výnosy z přepravy nepokryly variabilní náklady, tedy například za spotřebovanou naftu či elektřinu nebo poplatků za použití železnice. Zpráva auditorů však tvrdí opak. "Některé prodejní tarify jsou pod úrovní variabilních nákladů," píše se v ní. Nejztrátovější přitom mají být pro firmu malé zakázky. Ministerstvo dopravy se zatím k průběžným závěrům nechce vyjadřovat a audit chce zveřejnit, až bude zcela hotový. Podle všeho by mělo jít o velmi zajímavé počtení. Zpráva poukazuje i na problematické nákupy a opravy nových vagonů.

O některých z nich už dříve informovala MF DNES. Například loni zadalo ČD Cargo modernizaci nákladních vozů Ostravským opravárnám a strojárnám v hodnotě 824 milionů korun v jednacím řízení bez uveřejnění. Tomuto kroku přitom nepředcházela cenová kalkulace a kvalifikační kritéria vyloučila ze soutěže všechny zájemce vyjma zmíněné firmy. Bártovo trestní oznámení je už druhým směřovaným na Bazalu. První podal kvůli hospodaření advokát Jan Rytíř. Bazala tvrdí, že také podal trestní oznámení na neznámého pachatele kvůli šíření nepravdivých informací.

Největší prohřešky ČD Cargo

Smlouvy s negativní marží

Jen během ledna 2009 a května 2010 na nich dopravce tratil podle auditorů 2,78 mld. Kč. Celých 34 procent prodejních smluv generovalo zápornou marži. Některé tarify byly i pod úrovní variabilních nákladů (např. energie či náklady na dopravní cestu).

Odložení nezbytných oprav

ČD Cargo odsunulo z první poloviny letošního roku povinné opravy a údržbu vozů do dalšího pololetí. I díky tomu dosáhlo za první čtyři měsíce vyrovnaného výsledku. Odkládání oprav však může vyústit ve snížení počtu provozuschopných vozů až o 19 procent, což může silně ovlivnit schopnost firmy naplnit obchodní potřebu ve 2. pololetí.

Nákupy nepotřebných vagonů

Během posledních let ČD Cargo koupilo či zmodernizovalo stovky vagonů, aniž bylo jasné, zda pro tyto vozy bude mít využití. Ztráty z těchto operací podle propočtů auditorů dosahují minimálně stovek milionů korun. Dále byly u některých tendrů (např. na cisterny nebo vozy na sypké materiály) nastaveny podmínky výběrových řízení tak, že jim mohl vyhovovat pouze jeden uchazeč.

28. 07. 2010 České dráhy vykázaly v prvním pololetí 4% meziroční růst tržeb z vnitrostátní dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7475/>)

České dráhy potvrdily trend růstu tržeb z vnitrostátní osobní přepravy a vykázaly za první pololetí meziroční nárůst o 90,5 milionu korun. Za zvýšením tržeb je přitom hlavně nová obchodní politika, protože v uplynulém období dopravce nezvyšoval jízdné. Potvrzuje se tím trend, který České dráhy nastoupily už v prvním čtvrtletí. Podstatnou část dodatečných tržeb přitom generují různé akční nabídky, prodej jízdních dokladů prostřednictvím externích prodejců a zavádění nových produktů, jako jsou například eTikety nebo SporoTikety.

Po konsolidaci marketingových aktivit v loňském roce a zásadním snížení výdajů došlo také ke změně filozofie marketingu ČD, který se zaměřuje téměř výhradně na propagaci konkrétních produktů se zacílením na konkrétní skupiny cestujících. V souladu s tím České dráhy chystají zjednodušení portfolia svých nabídek, zahajují školení personálu mimo jiné v prodejních dovednostech a navazují spolupráci s externími prodejci. Příkladem mohou být řetězce Lidl nebo Globus, cestovní kancelář Čedok, JP Servis nebo společnost Bohemia Rail. Ve světě přitom nejde o nic nového, zahraniční železnice tímto způsobem rozšiřují svou prodejní síť a zvyšují tržby už dávno. V případě Českých drah se na růstu tržeb v prvním pololetí letošního roku podílejí tyto externí distribuční kanály částkou 30 mil. Kč.

29. 07. 2010 V sobotu vyjede parní vlak z muzea ČD v Lužné u Rakovníka do Zbečna (31. července 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7515/>)

Tuto sobotu 31. července vypraví České dráhy parní vlak z železničního muzea v Lužné u Rakovníka přes Rakovník a Křivoklát do Zbečna. Vlak sestavený z historických vozů 2. třídy poveze parní lokomotiva 354.195 „Všudybylka“ a milovníci železniční nostalgie jím mohou po návštěvě muzea vyrazit třeba na hrad Křivoklát nebo do památkově chráněného Hamousova statku ve Zbečně. „Vlak bude odjíždět z Lužné u Rakovníka tři minuty po jedenácté hodině. Na Křivoklát je plánován příjezd ve 12:04 a do Zbečna ve 12:21. Po cestě jsou plánované zastávky v Rakovníku, Lašovicích, Městečku u Křivoklátu, Křivoklátu a Roztokách u Křivoklátu,“ říká František Kaplan z Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. „Zpět ze Zbečna do Lužné u Rakovníka vyrazí parní vlak v 15:44.“ Jízdenky bude možné koupit 31. července od 9:30 do 10:45 v předprodeji na pokladně muzea a dále přímo ve vlaku u doprovázejícího personálu. Zpáteční jízdenka pro dospělé bude stát z Lužné do Zbečna 120 korun, děti zaplatí polovinu. Prodávat se budou i jízdenky pro kratší trasy. Ve vlaku bude řazen služební vůz pro přepravu jízdních kol zdarma!

V železničním muzeu si návštěvníci prohlédnou stálou výstavu parních lokomotiv a historických železničních vozidel, modelovou železnici nebo expozici historické železniční techniky. Zájemci se mohou projet úzkorozchodnou parní lokomotivou č. 7. Ve Zbečně doporučujeme navštívit Hamousův statek, vzácně dochovaný objekt lidové architektury s roubeným obytným domem, zděnými chlívky, stájemi se sýpkou, stodolou a dalšími hospodářskými stavbami. Statek je v červenci a srpnu otevřen denně kromě pondělí od 9 do 17 hodin.

Sleva na vstupném do areálu muzea v Lužné u Rakovníka

České dráhy připravily od 14. května 2010 výhodnou nabídku v rámci programu ČD Bonus pro všechny, kteří přijedou do železničního muzea pravidelnými vlaky Českých drah. Cestující, kteří jsou držitelé In-karty nebo se prokážou jízdenkou ČD v libovolné hodnotě, která bude použita k cestě do Lužné u Rakovníka v den návštěvy muzea, si mohou zakoupit vstupenky do areálu muzea se slevou 20%. Dospělí tak místo obvyklých 75 zaplatí jen 60 korun, děti od 6 do 15 let a důchodci pak místo 45 jen 35 korun. Děti do 6 let mají vstup zdarma. Nabídka neplatí pro cestující s jízdenkami na historické vlaky.

Nová internetová prezentace železničního muzea v Lužné u Rakovníka

České dráhy nedávno spustily novou internetovou prezentaci svého železničního muzea na webových stránkách www.cdmuseum.cz. Jsou zde uvedeny veškeré informace o plánovaných akcích a zájemci si tu také prohlédnou 3D průvodce po interiérech vybraných parních lokomotiv, umístěných v muzeu.

Parní vlak Lužná u Rakovníka – Zbečno a zpět (31. července 2010)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
11:03	Lužná u Rakovníka	16:59
11:39	Rakovník	16:45
11:49	Lašovice	16:16
11:58	Městečko u Křivoklátu	16:06
12:04	Křivoklát	16:02
12:09	Roztoky u Křivoklátu	15:56
12:21	Zbečno	15:44

Jízdné v parním vlaku Lužná u Rakovníka – Zbečno a zpět (31. července 2010)

	dospělí	děti 6 – 15 let
z Lužné u Rakovníka a Rakovníka do Křivoklátu, Roztok u Křivoklátu a Zbečna (zpáteční)	120 Kč	60 Kč
z Lužné u Rakovníka a Rakovníka do Křivoklátu, Roztok u Křivoklátu a Zbečna (jednosměrná)	60 Kč	30 Kč
Z Lašovic, Městečka u Křivoklátu a Křivoklátu do Roztok u Křivoklátu a Zbečna (jednotné jízdné pro cestující nad 6 let)	20 Kč	20 Kč

29. 07. 2010 Jihočeské léto s párou 2010 pokračuje jízdami do Českého Krumlova a Kubovy Hutě (31. července 2010. a 1. srpna 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7521/>)

Nádraží šumavského města Volary se stane výchozím bodem pro další jízdy Jihočeského léta s párou. Sobotní jízda s datem 31. července nese název „Zlatá stezka“ a míří přes Lenoru do Kubovy Hutě. První sprnová jízda v neděli 1. srpna přináší letošní novinku nostalgických jízd. Parní vlak totiž směřuje přes Nové Údolí, Černou v Pošumaví až do Českého Krumlova.

V sobotu 31. července vyjíždí v 9.26 hod. pojede z Volar parní vlak „Zlatá stezka“. Zamíří přes Nové Údolí a Lenoru do Kubovy Hutě, kde je pro zájemce připravena procházka s průvodcem po rezervaci Hornovltavické pastviny, prezentace Strakonického měšťanského pivovaru a vystoupení ochotnického souboru Tyl Netolice s hudebním pásmem písniček Karla Hašlera. V Lenore se konají obecní „slavnosti chleba“, návštěvníky potěší představení Divadla Studna, country hudba a řemeslnické stánky.

Jízdní řád jízdy „Zlatá Stezka“

tam	jízda parního vlaku „Zlatá stezka“	zpět
09:26	Volary	
	Dobrá na Šumavě	
09:34	Černý Kříž	
09:36	Černý Kříž	
09:46	Stožec	
09:53	Nové Údolí	
10:24	Nové Údolí	
10:34	Stožec	
10:41	Černý Kříž	
10:44	Černý Kříž	
	Dobrá na Šumavě	
10:52	Volary	
11:20	Volary	16:33
11:30	Soumarský most	16:22
11:34	Lenora zast.	16:16
11:40	Lenora	16:14
11:50	Zátoň	16:05
	Zátoň zast.	
	Horní Vltavice	
12:07	Kubova Huť	15:45

„Vlak s názvem Josef Seidel vyjíždí v neděli 1. srpna v 8.40 z Volar a do Českého Krumlova přijede v 11.49. Každý cestující obdrží od průvodčího k jízdence bezplatně ČD Bonus jihočeský, který

opravňuje k čerpání výhod při jízdách Jihočeského léta s párou," vysvětluje Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích. Při cestě zpět končí vlak v Novém Údolí, kde je možné navštívit Muzeum pošumavských železnic nebo se svézt na drezíně po nejkratší mezinárodní železnici do Bavorska. V Českém Krumlově je připraven bezplatný autobus od nádraží do centra města a pro zájemce jsou zamluvené termíny prohlídek v unikátním fotoateliéru Seidel.

Jízdní řád jízd „Josef Seidel“

tam	jízda parního vlaku „Josef Seidel“	zpět
08:40	Volary	
	Dobrá na Šumavě	
08:48	Černý Kříž	
08:50	Černý Kříž	
09:00	Stožec	
09:07	Nové Údolí	
09:25	Nové Údolí	17:30
09:35	Stožec	17:23
09:42	Černý Kříž	17:15
09:49	Černý Kříž	17:10
09:56	Pěkná	
10:05	Ovesná	
10:09	Nová Pec	16:55
10:27	Nová Pec	16:25
10:33	Pernek na Šumavě	16:19
10:41	Horní Planá	16:13
10:45	Horní Planá zast.	16:07
10:52	Černá v Pošumaví	16:01
	Žlábek	
	Hodňov	
11:04	Polečnice	15:44
11:09	Polná na Šumavě	15:39
11:21	Hořice na Šumavě	15:29
	Mezipotočí	
11:40	Kájov	15:09
11:49	Český Krumlov	14:58

Ceny jízdenek letošních jízd Jihočeského léta s párou jsou rozdělené podle dvou zón. Zóna A zahrnuje trasy z Volary do Nového Údolí a Horní Planá. Zóna B zahrnuje trať ze stanice Horní Planá do Českého Krumlova.

Celodenní rodinné jízdné (zóna A+B), 2 dospělí a max. 3 děti do 15 let	500 Kč
Jednosměrné rodinné jízdné (zóna A+B)	300 Kč
Základní jízdné (zóna A+B) tam i zpět	200 Kč
Základní jízdné (jedna zóna) tam i zpět	150 Kč
Mezistaniční jízdné	60 Kč
Dětské jízdné (6 – 15 let)	50% sleva
Přeprava kol a kočárků	zdarma

30. 07. 2010 ČD Cargo nakoupilo vagony za miliardy bez soutěží, ukázal audit

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-nakoupilo-vagony-za-miliardy-bez-soutezi-ukazal-audit-p7u-ekonomika.asp?c=A100729_190851_ekonomika_vel)

Ve výčtu nedostatků, kvůli kterým odvolal šéf Českých drah Petr Žaluda generálního ředitele dceřiné firmy ČD Cargo Josefa Bazalu, přibyla další významná položka. Státem ovládaný nákladní železniční dopravce ČD Cargo rozdával podobně jako mateřské České dráhy v posledních letech miliardové zakázky, aniž na ně vypisoval soutěže. Škoda Transportation a Ostravské opravny a strojírny tak získaly v celkem třech zakázkách podepsaných odvolaným šéfem Josefem Bazalou kontrakty dohromady za 2,7 miliardy korun. V obou případech jde o firmy, jejichž skuteční vlastníci jsou utajeni, a není tedy jasné, u koho případné zisky z obřích zakázek končí.

Na nákupy upozorňuje i mimořádný audit v ČD Cargo. Podle něj je řada nákupů sama o sobě velmi sporná. "Investice je podle všeho zbytečná," napsali auditoři KPMG do svých závěrů u řady nákupů ČD Cargo. Bývalé vedení v čele s Josefem Bazalou nákupy hájí. Podle něj příští roky ukážou, že šlo o vhodné investice. "Jsem z těch obvinění naštvaný a demotivovaný, už nikdy nechci mít nic se státním podnikem," uvedl Bazala. Podle něj není na zadávání zakázek bez soutěže nic nezákonného a takovou možnost dával firmě zákon o veřejných zakázkách. Někdejší výkonný ředitel Václav Andrýsek včera vyzval ministra dopravy Víta Bárta, aby na něj také podal trestní oznámení, stejně jako to učinil v případě Bazaly.

Audit kritizuje i další věci: například odhadovaná cena nákupu byla často mnohem nižší, než za kolik nakonec ČD Cargo uzavřelo smlouvu. Auditoři navíc výtýkají firmě, že byl nadhodnocený výnos z některých investic. V případě zakázky pro Škodu Transportation na modernizaci lokomotiv auditoři tvrdí, že ČD Cargo změnilo dohodnuté smluvní podmínky ve prospěch Škody, například nižšími sankcemi za zpoždění, nebo naopak vyšším placením záloh dopředu.

Nikdo jiný by to neuměl, hájí se ČD Cargo

Zadávání přímo jedné firmě hájí Bazala tím, že nikdo jiný specializované zakázky pro ČD Cargo neumí a že jen zmíněné firmy mají práva na opravy těchto vozů. I to audit kritizuje: nastavená kritéria jsou podle něj příliš přísná a vylučují konkurenci. Navíc technická dokumentace pak zůstává v majetku firem, což znemožňuje revizní opravy od jiných podniků. "Nekonkurenční nákupní postupy ústí v nadhodnocené nákupy," píše auditoři ve zprávě.

Audit zmiňuje třeba zakázku pro společnost Finrail patřící Lostru, kterou Bazala podepsal den před svým odvoláním. "Existuje riziko, že otevřené řízení bylo upraveno pouze pro jediného uchazeče," upozorňují auditoři. Podobně zadávaly zakázky na nákladní vozy v roce 2007 České dráhy, ještě než se od nich oddělila nákladní doprava do ČD Cargo. A pokračovaly v tom i v dalších letech při nákupu vagonů pro osobní dopravu. Od Škody Transportation takto nakoupily v posledních letech dráhy vozy za více než pět miliard.

Lukrativními soutěžemi k vysokým ziskům

Zakázky od ČD Cargo znamenají pro dodavatele také výrazný příspěvek k vylepšení hospodářských výsledků. Například Ostravské opravny a strojírny dlouho vykazovaly zisk v řádu desítek milionů korun, od roku 2006 však profit vyletěl prudce vzhůru. Ve finančním roce 2008/2009 podnik při necelých dvou miliardách tržeb vydělal 1,5 miliardy korun. To je zhruba o tři sta milionů méně, než kolik při téměř pětimiliardových tržbách vydělala Škoda Transportation. Vyjádření firmy se včera nepodařilo získat. Ve výroční zprávě společnost hodnotí výsledky poměrně stroze. "Ve zdaňovacím období bylo dosaženo dobrých hospodářských výsledků," napsali manažeři firmy do výroční zprávy.

To, že se Ostravským opravárnám a strojárnám daří, dokumentuje i jejich nedávná akvizice Traťové strojní společnosti za více než 400 milionů korun. Ostravské opravny a strojírny získaly i další zakázky od ČD Cargo, i když ne přímo. Podle týdeníku Ekonom stojí za firmou Financial Found, která vyhrála další velkou zakázku na modernizaci a zpětný leasing vagonů. Jediným akcionářem opraven je společnost Rail Invest. Její akcie jsou však na majitele, a tak není možné skutečné majitele dohledat.

30. 07. 2010 V Roztokách u Prahy mají vlaky kvůli poruše velká zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/97196-v-roztokach-u-prahy-maji-vlaky-kvuli-poruse-velka-zpozdeni/>)

Požár zabezpečovacího zařízení ve čtvrtek odpoledne přerušil železniční dopravu v Roztokách u Prahy. Přerušena byla regionální i dálková doprava, některé rychlíkové spoje byly odkloněny. Provoz se tam podařilo částečně obnovit, ale spoje v úseku Praha-Bubeneč – Libčice nad Vltavou

nabírají až čtyřicetiminutové zpoždění. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) bude problém trvat i přes víkend. Světelnou signalizaci se podaří zprovoznit alespoň provizorně nejdříve v pondělí.

Porucha byla zaznamenána ve čtvrtek odpoledne před třetí hodinou. Důvodem byl požár skříňě napájecích systémů, který zároveň poškodil staniční zabezpečovací zařízení. Nefungují tam vlakové semaforey a na všech návěstích svítí červené světlo, vlaky tak jezdí na písemný rozkaz. Zpoždění nabírají všechny rychlíky a regionální vlaky nejezdí vůbec. Některé dálkové spoje nahrazují regionální dopravu a zastavují na každé zastávce. Výpadek systému nepostihl jen vlaky samotné. Zabezpečení nefunguje také na železničních přejezdech. "Včera v odpoledních hodinách jsme nechali železniční přejezdy osadit značkou STOP a vlaky mají příkaz projíždět danou oblast velmi malou rychlostí," uvedl Tomáš Drvota ze SŽDC. Na opravě zařízení začíná pracovat specializovaná firma.

Městskou linku S41, která jezdí mezi stanicemi Praha-Libeň a Roztoky u Prahy, nahradily v obou směrech autobusy. "Pokud půjde všechno, jak si představujeme, tak v optimistickém předpokladu předpokládáme, že ve čtvrtek by mělo dojít k obnovení provozu v plném rozsahu," doplnil Drvota. Všechny tyto komplikace se výrazně podepisují především rychlostí dopravy. Většina vlaků, které projíždí tímto úsekem, nabírá až čtyřicetiminutové zpoždění. Během rána měly vlaky na trati Praha-Bubeneč – Libčice nad Vltavou dokonce zpoždění tříhodinové. Práce na odstranění všech škod způsobených požárem ale potrvají minimálně měsíc. Během příštího týdne musí SŽDC nechat vyměnit vyhořelou skříň. "Druhá část je složitější. To je kompletní vyčištění všech drátových spojů, všech svorkovnic apod.," řekl montážní ředitel AŽD Praha Jiří Martínek.
