

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2010

OBSAH

| | | |
|--------------|--|----|
| 01. 12. 2010 | ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ PŘÍŠTÍ ROK HOSPODAŘIT SE ZISKEM 320 MILIONŮ KČ | 3 |
| 01. 12. 2010 | NOVÉ MOTORÁKY ZAČNOU ZA DVA ROKY JEZDIT DO DOMAŽLIC | 3 |
| 03. 12. 2010 | POLSKÉ ŽELEZNICE LÁKAJÍ NA LUKRATIVNÍ TENDRY | 3 |
| 03. 12. 2010 | ČÍNSKÝ OSOBNÍ VLAK JEL REKORDNÍCH 486 KM V HODINĚ | 4 |
| 03. 12. 2010 | ČD VYHLÁSILY SOUTĚŽ NA MODERNIZACI 11 MOTOROVÝCH JEDNOTEK | 4 |
| 04. 12. 2010 | REKORDNÍ MRÁZ ZKOMPLIKOVAL DOPRAVU NA ŽELEZNICI..... | 5 |
| 05. 12. 2010 | NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD JEŠTĚ NEPLATÍ, ALE UŽ SE ZMĚNIL (BAKOV NAD JIZEROU – DOLNÍ BOUSOV)..... | 5 |
| 07. 12. 2010 | Z LIBERCE DO ŽITAVY A VARNSDORFU BUDE JEZDIT NĚMECKÝ VOGTLANDBAHN | 5 |
| 08. 12. 2010 | TRAŤ SVITAVY – ŽDÁREC U SKUTČE MÁ MODERNÍ ZABEZPEČENÍ | 6 |
| 08. 12. 2010 | ČÍNA – VELMOC RYCHLOVLAKŮ I OKOPÍROVANÝCH TECHNOLOGIÍ | 7 |
| 10. 12. 2010 | BETLÉMSKÉ SVĚTLO DORAZÍ VLAKEM DO BRNA..... | 8 |
| 10. 12. 2010 | VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAKY JEDOU DO AFRIKY, MAROKO KOUPILO TGV.... | 9 |
| 10. 12. 2010 | NÁKLADNÍ VŮZ POŠKODIL MOST, VÍKENDOVÉ VLAKY PŘES VEJPRTY NEPOJEDOU..... | 9 |
| 11. 12. 2010 | VLAKY LEO EXPRESS BUDOU ČERNO-ZLATÉ A VYJDOU O TŘETINU LEVNĚJI NEŽ PENDOLINO | 10 |
| 11. 12. 2010 | SMRT V HOVELOVÉM VLAKU NAŠLO 31 LIDÍ (ŘÍKONÍN, 11. PROSINCE 1970) | 11 |
| 12. 12. 2010 | ŽELEZNIČNÍ TRAŤ Z DÍVČIC DO NETOLIC CHTĚJÍ ZACHRÁNIT OKOLNÍ OBCE | 11 |
| 13. 12. 2010 | PRVNÍ PRIVATIZOVANÉ TRATI DO KOUTŮ NAD DESNOU CHYBÍ CESTUJÍCÍ.. | 12 |
| 14. 12. 2010 | HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V BRNĚ NENÍ NAFUKOVACÍ, NĚKTERÉ VLAKY PROTO KONČÍ V ŽIDENICÍCH | 13 |
| 14. 12. 2010 | OMEZENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY – ROČNÍ PLÁN VÝLUK 2011 NA TRATÍCH SŽDC | 14 |
| 14. 12. 2010 | LOKOMOTIVA ŠKODA 109E KONEČNĚ POJEDE V ČELE OSOBNÍHO VLAKU (15. PROSINCE 2010, IC 571)..... | 14 |
| 15. 12. 2010 | STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI ROKYCANY – PLZEŇ, 2. ČÁST ROKYCANY (MIMO) – EJPOVICE (MIMO) | 14 |
| 15. 12. 2010 | SPRÁVA ŽELEZNIC ZRUŠILA ZAKÁZKY ZA VÍCE NEŽ MILIARDU..... | 14 |
| 15. 12. 2010 | NOVÁ LOKOMOTIVA ODVEZLA SLAVNOU HUNGARIÍ DO BŘECLAVI (109E, EC 171)..... | 15 |
| 16. 12. 2010 | ZPOŽDĚNÉ A NETOPÍCÍ VLAKY PŘIPRAVILY ŠÉFY POLSKÝCH DRAH O PRÉMIE..... | 16 |
| 17. 12. 2010 | DRÁHY VYPLÁČEJÍ ODŠKODNÉ ZA ZPOŽDĚNÍ, DOSÁHNE NA NĚJ MÁLOKDO.. .. | 17 |
| 17. 12. 2010 | VLAKOVÉ SPOJENÍ ŠLUKNOVSKA S DĚČÍNEM PŘES NĚMECKO ASI PADNE | 18 |
| 18. 12. 2010 | ARRIVA PŘEPÍŠE POLSKOU ŽELEZNIČNÍ MAPU | 18 |
| 19. 12. 2010 | TRAŤ DO HOSTAŠOVIC BYLA PO 121 LETECH ZRUŠENA, OBCE Z NÍ CHTĚJÍ CYKLOSTEZKU..... | 19 |
| 20. 12. 2010 | TAJE, CO NASNĚŽILO, STOJÍ D5 A ČTYŘI TRATI..... | 19 |

| | | |
|--------------|---|----|
| 20. 12. 2010 | NEHODA VLAKU V KAMENNÝCH ŽEHROVICÍCH: 15 ZRANĚNÝCH..... | 20 |
| 22. 12. 2010 | ČD CHTĚJÍ RAILJET, JEDNAJÍ O JEJICH NÁKUPU | 21 |
| 25. 12. 2010 | PRVNÍ VLAK DO BRODU NEDOJEL, BRÁNILA MU SKÁLA (HAVLÍČKŮV BROD, 22. PROSINCE 1870)..... | 21 |
| 25. 12. 2010 | KAŽDÝ ČTVRTÝ DÁLKOVÝ SPOJ ČESKÝCH DRAH MÁ ZPOŽDĚNÍ..... | 22 |
| 25. 12. 2010 | U MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ NARAZIL VLAK DO STROMU, STROJVŮDCE ZRANILO ROZBITÉ SKLO..... | 23 |
| 27. 12. 2010 | PŘESTUPNÍ JÍZDENKY BUDOU PLATIT V DALŠÍCH PŘÍMĚSTSKÝCH VLACÍCH.. | 23 |
| 27. 12. 2010 | ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ 64 BEZBARIÉROVÝCH VAGÓNŮ PRO RYCHLÍKY A EXPRESY (BDBMSEE, BDHMSEE)..... | 24 |
| 28. 12. 2010 | JANČURA BUDE NA SLOVENSKU PROVOZOVAT DOTOVANÉ VLAKY (REGIOJET)..... | 24 |
| 29. 12. 2010 | PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ HLÁSÍ DALŠÍ ZPOŽDĚNÍ. ITALOVÉ OPĚT NESPLNILI TERMÍN | 25 |
| 29. 12. 2010 | V LIBERECKÉM KRAJI CHYBÍ PENÍZE NA MODERNIZACI ŽELEZNICE..... | 25 |
| 30. 12. 2010 | 2010 A ŽELEZNICE – MALÉ POHLEDY DO BUDOUCNOSTI | 25 |
| 30. 12. 2010 | KOLEKTIVNÍ SMLOUVA V ČD DO LEDNA NEBUDE, ZAMĚŠTNANCI SI POHORŠÍ | 27 |

01. 12. 2010 České dráhy chtějí příští rok hospodařit se ziskem 320 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-chteji-pristi-rok-hospodarit-se-ziskem-320-milonu-kc/563773>)

České dráhy chtějí příští rok hospodařit se ziskem ve výši 320 milionů korun, za letošek počítají s mírným ziskem, takzvanou černou nulou. Členům rozpočtového výboru Poslanecké sněmovny to dnes řekl generální ředitel drah Petr Žaluda. Zisk má být podle ředitele výsledkem snižování nákladů a růstu tržeb. Dráhy například počítají se snížením počtu zaměstnanců o 1 600, převážná většina přitom odejde z generálního ředitelství. O stovky milionů chce podnik snížit i náklady na elektřinu. "Doufáme, že projde zákon o fotovoltaiice," řekl Žaluda. Dráhy také počítají s vyššími tržbami. Jak uvedl ředitel, díky eliminaci slev, nasazení rekonstruovaných vozů na dálkové trasy a silné koruně by měly dráhy získat navíc přes 230 milionů korun. Provozní zisk dopravce by měl příští rok činit téměř tři miliardy korun.

Zásadním problémem Českých drah je přitom zastaralý vozový park s průměrným stářím 26 let a zanedbaná údržba. Obojí by se mělo podle Žaludy díky zlepšenému hospodaření měnit k lepšímu. "Máme 50 let staré lokomotivy, to, že jezdí, je zázrak," uvedl Žaluda. Kvůli nedostatku peněz prý dráhy donedávna údržbu "flikovaly, jak se dalo". Letos dráhy investují do nových vlaků rekordních sedm miliard korun. "Pokud budeme schopni udržet toto tempo během následujících deseti let, tak se sníží průměrné stáří na 15 let, což je dobrý standard," řekl ředitel. Zdrojem peněz jsou mimo jiné evropské fondy a dluhopisy.

Vlajkovou lodí drah je rychlovlak pendolino, který ale v minulých letech vykazoval účetní ztrátu kolem půl miliardy korun, především kvůli odpisům a dluhům z 90. let. Letos by se ztráta měla snížit na 250 milionů a příští rok na 100 milionů. Dráhy všechny vlaky kromě pendolin provozují v takzvaném závazku veřejné služby na objednávku ministerstva dopravy a krajů, které letos za vlaky zaplatí celkem zhruba 12 miliard korun. Jak připomněl Žaluda, je to asi o čtvrt miliardy méně než loni, příští rok by se měl veřejný příspěvek snížit o další stovky milionů, neboť ministerstvo přestane platit vlaky vyšší kvality EuroCity a InterCity.

01. 12. 2010 Nové motoráky začnou za dva roky jezdit do Domažlic

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/108806-nove-motoraky-zacnou-za-dva-roky-jezdit-do-domazlic/>)

Na frekventovanou, ale neelektrizovanou trať z Plzně do Domažlic nasadí České dráhy během roku 2012 nové motorové jednotky. Na nákup dvoučlánkových vlaků už vypsaly veřejnou soutěž. Po trati by mělo jezdit deset motoráků, na šest z nich by dráhy měly dostat peníze od Plzeňského kraje z Regionálního operačního programu Jihozápad, jehož výzva byla vyhlášena v červnu. Nové jednotky mají mít 240 míst k sezení a dosahovat maximální rychlosti až 120 kilometrů za hodinu. "Půjde o kvalitnější a větší soupravy, než jsou současné Regionovy," uvedla Marcela Benediktová z firmy PAVED, jež organizuje spolu s krajským úřadem a ČD veřejnou dopravu v Plzeňském kraji.

Už dnes ale patří vozidla nasazovaná na plzeňsko-domažlickou trať k tomu lepšímu, co České dráhy mají. Na většině osobních vlaků jezdí motorové a přípojné vozy modernizované v posledním desetiletí, na rychlíky, které přes Plzeň a Domažlice projíždějí, posílají dráhy nové nebo zrekonstruované vagony. V Plzeňském kraji by měly začít jezdit nové motoráky také na trati Klatovy – Plattling, kterou by měly obsloužit celou, zatímco dnes se na hranicích přestupuje. "Bavorsko teď o tuto zakázku soutěží. Nové vlaky by měly vyjet na přelomu let 2013/2014," uvedla Marcela Benediktová. Podle Ladislava Matouše z plzeňského centra by ČD pořídily recipročně stejný počet vozidel jako německé dráhy. "Museli bychom na české straně zajistit stejný přepravní výkon jako Němci," řekl.

03. 12. 2010 Polské železnice lákají na lukrativní tendry

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/polske-zeleznice-lakaji-na-lukrativni-tendry>)

Stále více českých firem má šanci uplatnit se na polském trhu. Ve hře jsou zajímavé soutěže o veřejné zakázky, jež jsou ohlášeny na příští rok. Mezi ty nejvýznamnější se řadí projekty modernizace zastaralé železniční infrastruktury. Letos počítá společnost PKP Polskie Linie Kolejowe, odpovědná za rozvoj a modernizaci kolejí, se stovkou železničních tendrů. Ještě letos v prosinci chtějí PKP PLK

rozhodnout o přidělení zakázek za čtyři miliardy korun. V příštím roce mají zakázky dosahovat hodnoty v přepočtu za 62 miliard korun. Polsko s modernizací kolejí spěchá, protože chce čerpat co nejvíce z prostředků Evropské unie vyčleněných pro období 2007 až 2013. Brusel přislíbil, že na rozvoj polské železnice může dát až 119 miliard korun. Právě to je ale problém.

Výše předpokládaných investic je totiž nižší, protože stavební společnosti nabízejí někdy i o polovinu nižší ceny za provedené práce oproti plánu. Jen letos tak firma PKP PLK vyplatila o třetinu méně, než plánovala. Ušetřené peníze může rezort dopravy přesunout na jiné železniční projekty, podle polských ekonomů je ovšem možné, že se dotace nevyčerpají. Na vině má být špatné finanční plánování v PKP PLK a její vlastní špatná finanční situace. Tu chtěly dráhy řešit půjčkou od Evropské investiční banky, narazily ale na nesouhlas ministerstva financí.

Na příští rok vyhlášené železniční soutěže mají být na delší dobu klíčové. Poláci hledají stavitele pro budování trati Varšava – Tłuszcz, která má být součástí pobaltské železniční sítě Rail Baltica, Poznaň – Wrocław a Varšava – Radom. Média označují jako jednoho z favoritů dílčích tendrů brněnskou společnost OHL ŽS, která získala v létě první polský kontrakt, opravu traťového úseku Gliwice – Pyskowice. OHL ŽS údajně vyhrálo také projekt modernizace železniční infrastruktury v malopolském vojvodství. Svůj zájem o polský trh již projevila také společnost ŽPSV Uherský Ostroh.

Podle deníku Rzeczpospolita budou srovnatelně lukrativní tendry týkající se železniční dopravy v Polsku vypsány zase až ve spojitosti s výstavbou vysokorychlostní tratě označované zatím Y. Definitivní rozhodnutí má padnout až v říjnu 2011, již dnes je však jisté, že železnice bude dlouhá 450 kilometrů, povede z Varšavy do Lodže, Poznaně a Wrocławu a vlaky na ní budou jezdit rychlostí až 350 kilometrů v hodině.

03. 12. 2010 Čínský osobní vlak jel rekordních 486 km v hodině

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cinsky-osobni-vlak-jel-rekordnich-486-km-v-hodine/564827>)

Čínský osobní vlak při dnešní testovací jízdě na trase mezi Pekingem a Šanghají, která ještě nebyla otevřena, jel rychlostí 302 mil za hodinu, tedy 486 kilometrů za hodinu. Uvedla to dnes státní tisková agentura Nová Čína. Vlak podle agentury překonal dosavadní rekord, který zaznamenal neupravený konvenční komerční vlak. Jiné typy vlaků jezdí i rychleji. Francouzský TGV dosáhl v roce 2007 při testovací jízdě až 574,8 kilometru v hodině. Japonský magnetický levitační vlak jel v roce 2003 rychlostí 581 kilometrů za hodinu. Záznam státní televize předvedl elegantní bílý vlak, který se řítí kolem zelených zemědělských polí ve východní Číně. Vlak dosáhl nejvyšší rychlosti na trase dlouhé 1 318 kilometrů mezi městy Cao-čuang v provincii Šan-tung a Peng-pu v provincii An-chuej. Nová trať se má otevřít v roce 2012. Cesta mezi Pekingem a Šanghají se má zkrátit proti současnosti o polovinu na pět hodin. Náklady na projekt činí 32,5 miliardy USD (614,6 miliardy Kč) a projekt je součástí snah vlády spojit velká čínská města vysokorychlostní železnicí. Čína má již v současnosti nejdelší síť vysokorychlostní železnice na světě. Do roku 2012 má délka tratí vysokorychlostní železnice činit 13.000 kilometrů a do 2020 se zvýšit na 16.000 kilometrů, napsala agentura AP.



03. 12. 2010 ČD vyhlásily soutěž na modernizaci 11 motorových jednotek

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8993/>)

České dráhy dnes zveřejnily v informačním systému veřejných zakázek soutěž na dodávku 11 dvoudílných motorových jednotek vzniklých přestavbou ze starších motorových a přípojních vozů řady 810 a 010 známých například pod lidovým označením „kufr“. Motorové jednotky budou určeny pro tratě v Pardubickém, Středočeském a Moravskoslezském kraji a jejich modernizace se uskuteční v rámci Regionálních operačních programů za spolufinancování Evropské unie. Předpokládaná hodnota zakázky je 286 milionů korun a vítěz soutěže musí dodat všech 11 souprav do 16 měsíců od podpisu zakázky. Modernizované soupravy nabídnou vyšší komfort oproti současným motorovým vozům ze 70. let. Cestující budou moci využít nový interiér s čalouněnými sedačkami, o průběhu cesty bude informovat audiovizuální informační systém, pro objemná zavazadla a jízdni kola bude v soupravě vyčleněn větší prostor. Jeden z vozů bude mít nízkopodlažní nástup, který ocení především starší cestující, maminky s kočárky nebo vozíčkáři, pro které bude upraveno také sociální zařízení.

04. 12. 2010 Rekordní mráz zkomplikoval dopravu na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109038-rekordni-mraz-zkomplikoval-dopravu-na-zeleznici/>)

Česko zasáhl silný mráz. Na mnoha místech klesla v noci teplota pod 20 stupňů Celsia, padaly teplotní rekordy. Na Jizerce v Jizerských horách naměřili dokonce minus 26,1 stupně. V Praze si mráz vyžádal další, zřejmě už sedmou lidskou oběť. Na silnicích je klid, ledové počasí ale způsobilo potíže na železnici. Vlaky celý den nabírají velká zpoždění. Pokles teplot a inverze navíc zhoršily v Moravskoslezském kraji smogovou situaci, špatně se dýchá i na severu Čech a ve středních Čechách. Mráz se očekává i v noci na neděli.

Velice nízké teploty naměřili meteorologové i ve Stráži pod Ralskem, Doksech, Adršpachu a Brodem nad Dyjí. Teplotní rekordy tentokrát padly na většině území včetně některých větších měst a stanic, které mají i poměrně dlouhou řadu pozorování. Rekord nezaznamenalo pouze necelých 40 stanic z asi 150 sledovaných. V Šindelové na Sokolovsku v Krušných horách klesla rtuť teploměru na rekordních minus 23 stupňů. Sedmadvacet let starý rekord byl překonán i v Neumětelech na Berounsku, kde bylo minus 20,9 stupně Celsia. Další rekordy hlásí Hradec Králové, Pardubice a Olomoucký kraj. V Praze na Karlově klesla teplota na minus 13,2 stupně, což je o 1,5 stupně víc než rekord z roku 1925. Už během pátku padly na několika místech denní rekordy. Meteorologové předpokládají, že v noci na neděli opět klesnou nejnižší teploty mezi minus deset až minus 15 stupňů, místy i kolem minus 20 stupňů. K ránu se začne v Čechách oteplovat. Vedle prodejny v Praze-Libni byl dnes časně ráno nalezen mrtvý muž, zemřel patrně na podchlazení. Mráz si tak podle záchranářů od poloviny října vyžádal v Praze zřejmě již sedmou oběť.

Mrazy zkomplikovaly hlavně dopravu na železnici

Ledové počasí s teplotami hluboko pod bodem mrazu ráno a dopoledne komplikovalo provoz na železnici. Doprava na vytížené trati mezi Prahou a Plzní kvůli zamrzlým výhybkám a stržené troleji úplně zkolabovala. První ranní vlak do Norimberku odjel z Prahy se zpožděním 268 minut. V průběhu odpoledne se situace stabilizovala, cestující ale musí stále počítat se zpožděními. Vlaky od dnešního odpoledne znovu projedou po trati z Jindřichovic do Nového Města pod Smrkem na Liberecku, kde byla kvůli střední sněhové kalamitě výluka.

Předpovědi meteorologů, podle nichž mělo především na východě Čech do rána napadnout až 15 centimetrů sněhu, se vyplnily jen částečně. Na silnicích se proto jezdí bez větších potíží. Hlavní tahy jsou většinou holé a vymrzlé, jen na severu Moravy se mohou řidiči setkat se zbytky rozbředlého sněhu. Na vedlejších cestách a ve vyšších polohách třeba v Krkonoších a Orlických horách leží většinou ujetá, zledovatělá vrstva sněhu. Ve Zlínském kraji nadále zůstává uzavřena silnice mezi Prusinovicemi na Kroměřížsku a Dřevohosticemi na Přerovsku. Smogová situace se v průběhu noci zhoršila v Moravskoslezském kraji. Meteorologové dnes rozšířili signál regulace i pro Třecko, od pátečního večera už platí pro Ostravsko a Karvinsko. Naopak mírné zlepšení oproti pátku hlásí odborníci ze severu Čech, regulace ale platí dál. Nejhorší vzduch v kraji je v Lomu u Mostu.

05. 12. 2010 Nový jízdní řád ještě neplatí, ale už se změnil (Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109127-novy-jizdni-rad-jeste-neplati-ale-uz-se-zmenil/>)

Přestože začne nový železniční jízdní řád platit až za týden, už je na světě první změna. Oproti původním plánům budou další rok jezdit vlaky z Bakova nad Jizerou do Dolního Bousova. Na této středočeské lokalce měl pravidelný provoz původně utichnout, Středočeský kraj ale na poslední chvíli objednal u Českých drah pět párů spojů, které budou jezdit v pracovní dny. Trať Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov je zbytkem trati, která vedla po území dvou krajů z Bakova až do Kopidlna, letos v březnu ale Královéhradecký kraj zastavil provoz na svém úseku. Středočeský kraj chtěl zastavit vlaky v prosinci, nakonec se ale rozhodl jinak. V pracovní dny pojedou mezi Bakovem nad Jizerou a Dolním Bousovem pět vlaků každým směrem. První ranní spoj vyjede z Bakova v 5:27, poslední večerní spoj opustí Dolní Bousov v 18:05.

07. 12. 2010 Z Liberce do Žitavy a Varnsdorfu bude jezdit německý Vogtlandbahn

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/z-liberce-do-zitavy-a-varnsdorfu-bude-jezdit-nemecky-vogtlandbahn/566763>)

Nový jízdní řád přinese v Libereckém kraji největší změnu na železnici. Od neděle 12. prosince začnou na vytížené trati z Liberce do Žitavy a Varnsdorfu jezdit vlaky německé dopravní společnosti

Vogtlandbahn ze skupiny Arriva. Nový dopravce zvýší komfort cestování, jezdit bude s moderními nízkopodlažními soupravami Siemens Desiro. Doprava navíc zlevní. S německým dopravcem zaplatí pasažér za cestu z Liberce do Žitavy 34 korun, s Českými drahami ještě o korunu méně. Novinářům to dnes sdělili dopravci. Dnes přitom cesta stojí 42 korun.

Veřejnou soutěž na zajištění dopravy na trati vypsal společně Liberecký a Ústecký kraj a německý dopravní svaz ZVON. Do soutěže se přihlášily čtyři firmy, pouze Vogtlandbahn však nakonec předložil nabídku. České dráhy se do soutěže vůbec nepřihlášily. Vítěz najezdí na trati ročně 660.000 kilometrů, z toho 45 procent na území Libereckého kraje. Personál vlaku bude mluvit česky i německy, platit bude možné korunami i eury. Dopravce se zapojil do integrovaného systému dopravy Libereckého kraje IDOL a akceptuje i jízdenky na krajské čipové kartě Opuscard. Z Liberce do Hrádku bude vlak jezdit každou hodinu, ve špičkách každých 30 minut.

Nový dopravce se v Libereckém kraji objeví i v autobusové dopravě. Od 12. prosince vstupuje na český trh dopravní společnost BusLine, která vznikla spojením společností ČSAD Semily a ČSAD Jablonec. "Obě společnosti k tomuto datu bez likvidace zaniknou," informoval generální ředitel společnosti Tomáš Roubiček. Spojením obou firem vznikne podnik s miliardovým obrátem a 400 autobusy, který bude zaměstnávat kolem 700 lidí. Firma je už nyní největším dopravcem v kraji a patří k největším v Česku.

Jinak přinese nový jízdní řád jen minimální změny. Dva nové vlaky budou jezdit ze Železného Brodu do Tanvaldu, nové spoje přibudou i na trase z Tanvaldu do Desné. Posílit by mělo i spojení na trase z Harrachova do polské Sklářské Poreby, kde jezdí od léta Viamont. Zatím tam jezdí tři páry vlaků, od neděle budou čtyři. "V letní sezoně bychom rádi, aby na trati jezdilo šest párů vlaků, záleží ale bude na tom, zda se podaří dohodnout s polskými partnery," dodal Jan Roženský ze společnosti Korid LK, která je koordinátorem veřejné dopravy v Libereckém kraji.

Podle vedoucí krajského odboru dopravy Stanislavy Jakešové objednal letos kraj veřejnou dopravu ve zhruba stejném rozsahu jako v minulých letech. Autobusoví dopravci najezdí 13 milionů kilometrů, dopravci na železnici necelé čtyři miliony kilometrů a další milion naježděných kilometrů představuje tramvajové spojení mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou, na něž kraj také přispívá. Veřejná doprava bude kraj v příštím roce stát kolem 550 milionů korun, což představuje navýšení zhruba o 1,5 procenta ve srovnání s letošním rokem. "Je to zvýšení, které odpovídá inflaci," vysvětlil náměstek hejtmana pro dopravu Martin Sepp (ČSSD).

08. 12. 2010 Trať Svitavy – Žďárec u Skutče má moderní zabezpečení

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

V živé paměti mají obyvatelé obce Krouna (trať č. 261 Svitavy-Žďárec u Skutče) fatální železniční neštěstí, které se odehrálo 24. června 1995. Služební vůz a tři nákladní vagóny naložené dřevem a železným šrotem o celkové hmotnosti 123 tun samovolně ujely a na čtyřkilometrovém klesání nabraly rychlost kolem 100km/h. Protože v místě chybělo jakékoliv dorozumívání, nemluvě o systému „Generální stop“, proti nekontrolovanému nákladu byl vypraven motorový osobní vlak. V kritickou chvíli byla střetová rychlost 133 km/h, což mělo za následek, že z 23 cestujících přežili pouze čtyři.

Dnes už se něco podobného nemůže stát. A stojí za tím právě dokončená Racionalizace trati Svitavy – Žďárec u Skutče. Investorem akce byla státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Nové zabezpečení trati realizovala společnost AŽD Praha ve spolupráci se společnostmi Starmon, Chládek a Tintěra a JICOM. Předmětem stavby, která začala v říjnu 2008, bylo zřízení dálkového ovládaného zabezpečovacího zařízení staničního, traťového a přejezdového z jednotného obslužného pracoviště v železniční stanici Svitavy. Plnohodnotné náhradní pracoviště bylo zřízeno také v železniční stanici Žďárec u Skutče, včetně graficko-technologické nadstavby a diagnostiky zabezpečovacích zařízení.

Staniční zabezpečovací zařízení elektronické je 3. kategorie typu ESA 33. V železniční stanici Polička je umístěna řídicí úroveň a prováděcí úroveň (panely EIP – Electronic Interface Panel) je decentralizována v dopravnách Květná, Borová u Poličky, Čachnov a Skuteč. V železniční stanici Žďárec u Skutče bylo instalováno elektronické stavědlo K 2002 společnosti Starmon. V mezistaničních úsecích, Květná – Polička, Polička – Borová u Poličky, Borová u Poličky – Čachnov, Čachnov – Skuteč bylo zprovozněno integrované traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie AH-ESA-04. Traťové úseky Svitavy – Květná, Skuteč – Žďárec u Skutče jsou řešeny zabezpečovacím zařízením AHP03.

Součástí racionalizace bylo také vybudování tří nových přejezdových zabezpečovacích zařízení PZZ EA. Šest původních přejezdových zabezpečovacích zařízení VÚD bylo nahrazeno PZZ EA a čtyři přejezdy byly rekonstruovány. Všechna přejezdová zabezpečovací zařízení byla doplněna

diagnostikou, která odhalí viníka případné mimořádné události. Bezpečnost byla zvýšena doplněním přejezdníků. Strojvedoucí tak dostávají vizuální informaci o stavu přejezdového zabezpečovacího zařízení a mohou včas reagovat na případnou mimořádnou událost. V celém úseku se nachází 97 křížení železnice s pozemními komunikacemi. Proto jakékoliv rozšíření zabezpečení či rekonstrukce zastaralých typů přejezdových zabezpečovacích zařízení je přínosem ke zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy. „Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je pro SŽDC prioritou“, uvedl dnes Ing. Pavel Habarta, pověřen řízením SŽDC a dodal: „Investicí do vyššího a modernějšího zabezpečení přejezdů předcházíme mnohem větším nákladům v podobě odstraňování následků tragických mimořádných událostí na železničních přejezdech. Na druhou stranu jsme si vědomi toho, že ani nejmodernější přejezdové zabezpečovací zařízení neodradí některé řidiče od zbytečného a hazardního chování na přejezdech.“

V celém traťovém úseku Svitavy – Žďárec u Skutče bylo zřízeno traťové radiové spojení (TRS). Tento systém při včasné reakci dopravních zaměstnanců může zcela zabránit mimořádným událostem. Pomocí tzv. „generálního stopu“ lze zastavit všechny vlaky v celém řízeném úseku a zabránit tak například v úvodu popisovanému železničnímu neštěstí u obce Krouna, kde zbytečně zemřelo 19 lidí.

V neobsazených dopravních byly vybudovány místní radiové sítě v pásmu 150 MHz a kamerový systém, který sleduje prostor kolejiště. Obrazové výstupy sleduje dispečer v železniční stanici Svitavy. Odtud lze dálkově ovládat a automaticky odbavovat hlášení prostřednictvím rozhlasového zařízení pro informování cestujících, které bylo instalováno v dopravních Květná, Polička, Borová u Poličky, Čachnov a Skuteč. Byl zřízen také autonomní samočinný hasicí systém ve stavědlových ústřednách a místnostech zdrojů výpravních budov dopraven Květná, Polička, Borová u Poličky, Čachnov a Skuteč s dohledem z pracoviště dispečera v železniční stanici Svitavy. Nedílnou součástí stavby je i elektrický ohřev výhybek mezi dopravními kolejemi v železničních stanicích Květná, Polička, Borová u Poličky, Čachnov, Skuteč a Žďárec u Skutče s dálkovým ovládním z pracoviště dispečera v ŽST. Svitavy. Současně bylo i doplněno dálkové ovládním elektrického ohřevu výhybek v dopravních Chrást u Chrudimi a Slatiňany.

V rámci stavebních úprav jsme provedli adaptaci stávajících prostor pro nové dopravní kanceláře a stavědlové ústředny s prvky pasivní mechanické ochrany. Součástí byla i demolice a odstranění St. I a St. II v ŽST. Polička. „Vybudováním DOZ (dálkové ovládním zabezpečovacího zařízení) celého úseku ze Svitav s plnohodnotným záložním pracovištěm ve Žďárci u Skutče byl snížen počet zaměstnanců o 46, čímž ušetří značné finanční prostředky nejenom na mzdách, ale hlavně se minimalizují možné chyby lidského činitele. Předpokládaná návratnost investice je asi 13 let,“ říká generální ředitel AŽD Praha Ing. Zdeněk Chrdle.

Technologie

| | |
|--|-------|
| - Staniční zabezpečovací zařízení SZZ ESA 33 – řídicí úroveň | 1 ks |
| - Distribuované panely EIP – prováděcí úroveň | 4 ks |
| - Staniční zabezpečovací zařízení SZZ K 2002 (ŽST Žďárec u Skutče) | 1 ks |
| - Integrované TZZ AH-ESA-04 | 5 ks |
| - TZZ AHP 03 | 2 ks |
| - Elektromotorické přestavníky | 11 ks |
| - Pomocná stavědla | 8 ks |
| - Návěstidla | 56 ks |
| - Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné (PZS) typu PZZ-EA | 3 ks |
| - PZS typu VÚD nahrazených typem PZZ-EA | 6 ks |
| - PZS rekonstruované | 4 ks |

08. 12. 2010 Čína – velmoc rychlovlaků i okopírovaných technologií

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109382-cina-velmoc-rychlovlaku-i-okopirovanych-technologii/>)

Evropa a Japonsko už dávno nejsou výhradními provozovateli vysokorychlostních železničních tratí. "Velmoci" rychlovlaků by se chtěly stát Spojené státy, dnes však má nejrozsáhlejší síť vysokorychlostních železnic Čína. Ta také pozvala zástupce více než dvou set společností na pekingský kongres vysokorychlostních železnic. Čínská síť vysokorychlostních železnic je už teď největší na světě, hotova přitom je jenom její část. Do roku 2020 by měly rychlovlaky vozit až

90 procent obyvatel nejlidnatější země světa. "Síť vysokorychlostní železnice roste v Číně nejrychleji na světě. A v příštích několika letech určitě ještě dál prudce poroste," podotkl Ansgar Brockmeyer ze Siemensu.

Německá firma patří k největším hráčům na trhu vysokorychlostních železnic. Její jednotky Velaro jezdí v Německu, Španělsku, Rusku, objednala je i společnost Eurostar a několik jich koupili i Číňané, kteří ale vzápětí vyvinuli vlastní soupravy Siemensem inspirované. Takové je riziko obchodování s Čínou. Přesto o zakázky v zemi mají zájem všechny velké společnosti zabývající se vývojem vysokorychlostních vlaků a dalších technologií – na pekingském kongresu nechybí německý Siemens ani francouzský Alstom. Čínské společnosti s kopii cizích technologií zatím mají úspěchy i v zahraničí, budují železnice třeba v Jižní Americe, Africe nebo jihovýchodní Asii. "Půjdeme kamkoliv, kde bude po našem zboží poptávka," řekl Čang Sin-Ning z čínské společnosti South Railway. Zahraniční konkurenci porazili čínští dodavatelé třeba v Saudské Arábii. Vybudují první část železniční trati do Mekky v přepočtu za víc než 34 miliard korun. Podílet by se mohli i na trati v americké Kalifornii.

10. 12. 2010 Betlémské světlo dorazí vlakem do Brna

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9217/>)

Brněnští skauti přivezou tuto sobotu 11. prosince vlakem z Vídně Betlémské světlo. „Světloňoši“ ze skautského oddílu letos dorazí do Brna v 18:33 hod. vlakem EC 74 Franz Schubert. Od 18. prosince pak budou plamínek pokoje a míru rozvážet vlaky Českých drah po celé republice. Tento novodobý symbol Vánoc poprvé doputoval do ČR v prosinci 1989, vlaky ho ale poprvé rozvážely až o rok později. Od té doby se Betlémské světlo stalo neodmyslitelnou součástí Vánoční atmosféry nejen na náměstích, v kostelech, nebo veřejných institucích, ale také v řadě domácností.

„Od roku 1990, kdy s námi skauti jezdili poprvé, se z rozvážení Betlémského světla stala pěkná tradice. České dráhy jsou tradičním partnerem akce a čtyřčlennou skupinu z Junáka, která světlo poveze, svezou vlakem z Vídně opět bezplatně. Samozřejmě, že při cestě vlakem je potřeba dodržovat bezpečnostní pravidla, vlak se ale ukázal jako nejvhodnější dopravní prostředek. Organizátoři se během cesty mohou setkávat s lidmi, povídat si s nimi a vysvětlovat jim smysl akce i činnosti skautské organizace,“ říká Michal Teplík z Krajského centra osobní dopravy ČD v Brně.

Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Za Česko převezmou plamen ve Vídni naši skauti, kteří ho dopraví za přítomnosti médií do Brna spojem EC 74 Franz Schubert v sobotu 11. prosince. Za týden, 18. prosince se pak začne rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Vyzvednout si ho může každý: skauti totiž světlo rozvážejí nejen vlakem, ale umisťují ho i do různých institucí, jako jsou knihovny, na vánoční trhy, na náměstí a do kostelů. Součástí rozvozu světla budou i různé doprovodné akce. Podrobnosti jsou na www.cd.cz a www.betlemskesvetlo.cz.

Tradice Betlémského světla

Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo přátelství, jak byl betlémský plamen také nazván, dostalo po pádu čtyřicetileté komunistické vlády a v rukou skautů poprvé putovalo v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

Seznam vlaků, kterými rozvezou skauti 18. prosince Betlémské světlo

- R 610 Karlex Ústí n.L. hl. n. (12:48) – Cheb (15:41)
- R 644 Veselí nad Lužnicí (12:39) – Tábor (13:03)
- R 660 Rožmberk Brno hl. n. (7:20) – Plzeň hl. n. (13:58)
- R 672 Brno hl. n. (6:22) – Praha hl. n. (9:57)
- R 733 Radegast Brno hl. n. (7:02) – Bohumín (9:36)
- R 758 Praha hl. n. (12:10) – Cheb (15:51)
- R 774 Říp Praha hl. n. (10:50) – Děčín hl. n. (12:32)
- R 805 Brno hl. n. (8:36) – Přerov (10:35)
- R 866 Slavkov Brno hl. n. (8:47) – Pardubice hl. n. (10:50)

- R 882 Kolín (9:15) – Ústí nad Labem západ (11:09)
 - R 901 Praděd Brno hl. n. (7:19) – Jeseník (11:11)
 - R 988 Pardubice hl. n. (12:55) – Liberec (15:58)
 - R 1110 Nymburk hl. n. (10:08) – Rumburk (12:41)
 - R 1123 Olomouc hl. n. (11:07) – Opava východ (13:36)
 - R 1210 Doubrava Havlíčkův Brod (9:15) – Pardubice hl. n. (11:10)
 - R 1231 Zábřeh na Moravě (9:26) – Šumperk (9:39)
 - Sp 1721 Litava Brno hl. n. (7:35) – Uherské Hradiště (9:20)
 - Os 6106 Lovosice (12:01) – Louny střed (13:31)
 - Os 24805 Okříšky (9:17) – Znojmo (10:46)
-

10. 12. 2010 Vysokorychlostní vlaky jedou do Afriky, Maroko koupilo TGV

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109633-vysokorychlostni-vlaky-jedou-do-afriky-maroko-koupilo-tgv/>)

Vysokorychlostní vlaky vyjedou i na africké koleje. Maroko objednalo u francouzského Alstomu čtrnáct dvoupodlažních souprav TGV Duplex, které mají od roku 2015 jezdit po trati mezi Casablancou a Tangerem, své schopnosti využijí především na nově vznikajícím 200kilometrovém úseku. Půjde o první vysokorychlostní železnici v Africe, ačkoli několik dalších zemí podobné dráhy také plánuje. Po otevření železnice, která propojí nejdůležitější města na severozápadním pobřeží Maroka, se zkrátí cestovní doba mezi koncovými stanicemi Casablanca a Tangero vzdálenými přes 300 kilometrů z dnešních 4 hodin a 45 minut na 2 hodiny a 10 minut. Vlaky TGV, za které Maroko zaplatí 400 milionů eur, budou jezdit po nové části trati rychlostí až 320 kilometrů za hodinu, ve zbytku trasy budou dosahovat rychlosti mezi 160 a 220 kilometry za hodinu. Větší část dvoupodlažních souprav se bude vyrábět ve francouzských závodech.

Elektrické jednotky TGV (zkratka názvu Train à Grande Vitesse – vysokorychlostní vlak) vyrábí Alstom od počátku 80. let minulého století, dodnes drží rychlostní rekord mezi kolejovými vozidly. Speciálně upravená souprava dosáhla před třemi lety rychlosti 574,8 kilometru za hodinu. V běžném provozu je možné svést se až 320kilometrovou rychlostí. Soupravy jezdí ve Francii, odkud zajišťují i do sousedních zemí, ve Španělsku (jako AVE), posloužily také jako základ pro vysokorychlostní vlaky používané ve Spojených státech a v Koreji. Vlaky by měly jezdit také v Argentíně.

10. 12. 2010 Nákladní vůz poškodil most, víkendové vlaky přes Vejprty nepojedou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nakladni-vuz-poskodil-most-vikendove-vlaky-pres-vejprty-nepojedou/568362>)

Horská železnice z Chomutova do Vejprty je ode dneška mimo provoz. Jeden z mostů u Českých Hamrů pravděpodobně poškodil náraz nákladního auta a koleje se pohnuly, řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Trať byla uzavřena a připravuje se oprava, začne ale až to počasí umožní. Hrozí tak, že víkendové vlaky z Chomutova do Saska po krušnohorském hřebeni letos v zimě vůbec jezdit nebudou, místo toho budou jezdit náhradní autobusy.

Pravidelná osobní doprava z horské trati zmizela už před třemi lety, pro velký zájem ale zůstaly zachovány alespoň dva páry víkendových spojů z Chomutova do Saské Kamenice, případně až do Lipska. Češi i Němci s nimi jezdí na výlety do hor i na nákupy na druhou stranu hranice. Na všech zbylých vlcích jezdí německé jednotky typu Desiro.

"Při kontrolní jízdě bylo zjištěno, že (někdy na konci listopadu) došlo k nárazu silničního vozidla do ocelového nosníku," řekl ČTK Halla. Most i kolejnice se po nárazu hnuly a bude potřeba je opravit. Jenže to za stávajících klimatických podmínek nejde. "Zhotovitelská firma je zajištěna a připravena, ale vzhledem k nastalé mrazivé povětrnostní situaci a množství sněhu je nutno vyčkat na vhodnější počasí," dodal Halla. Podle webu Českých drah výluka platí do 2. ledna. Termín bude dál upřesňován.

11. 12. 2010 Vlaky Leo Express budou černo-zlaté a vyjdou o třetinu levněji než pendolino

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-leo-express-budou-cerno-zlate-a-vyjdou-o-tretinu-levneji-nez-pendolino-1wg-/ekoakcie.aspx?c=A101210_182130_ekoakcie_vel)

Vlaky Leo Express se přiblížily českým kolejím. Dopravce už má objednáno pět souprav od švýcarského Stadleru, na jaře se začnou vyrábět. Vlakové soupravy budou černo-zlaté a firma za ně dá o třetinu méně peněz, než daly České dráhy za pendolino. RegioJet Radima Jančury, který chce zahájit provoz v polovině příštího roku, stále nemá objednávku na dodání vagonů podepsanu. Společnost Rapid Express, kterou vede syn bývalého majitele Hamé Leoš Novotný, výrazně pokročila ve svých plánech na vstup na českou železnici. Firma už dokončila návrh designu svého vlaku Leo Express, do konce ledna chce představit i interiér. Na jaře se soupravy začnou vyrábět. Vozit cestující by měly přesně za dva roky, každý den osm párů spojů po dvou hodinách mezi Prahou a Ostravou.



Ze všech plánů soukromých firem na vstup na české koleje působí v tuto chvíli projekt Leo Expressu nejrealněji. Firma má už podepsanou smlouvu se švýcarskou firmou Stadler na výrobu pěti souprav a zajištěné financování. Část peněz zajistí investoři z Aakon Capital, mezi něž patří i Novotného otec. "Naši výhodou je, že teď máme tu neekonomičtější variantu na provoz," uvedl Leoš Novotný. Podle něj je vlak například o sto tun lehčí, než kdyby zvolil klasické uspořádání lokomotivy s vagony. "Ušetříme tím ročně desítky milionů korun jen na spotřebě a poplatcích," dodal Novotný. Firma vybírala z několika výrobců, nakonec zvolila švýcarský Stadler. S ním původně počítal i majitel Student Agency Radim Jančura pro svůj projekt rychlovlaku HighJet, ale nakonec od něj odstoupil. Po roce jednání Rapid Expressu se Stadlerem jsou hotové smlouvy a běží příprava na výrobu. Ještě zbývá rozhodnout o podobě vnitřku vlaku. Ten bude mít podle Novotného více než dvě třídy, samozřejmostí má být také internetové připojení.

O třetinu levnější než pendolino

Vlaky Leo Express jsou mírně upravené jednotky Stadler Flirt, mají vlastní design exteriéru a interiéru. Na vývoji spolupracují i Češi: Stadler loni převzal ze zavřeného závodu Siemensu v Praze-Zličíně třicet konstruktérů. Soupravy se budou vyrábět v Maďarsku a v Polsku. Leo Express je také dobrou ukázkou toho, jak "výhodně" České dráhy v minulosti nakupovaly. Za sedm jednotek pendolino, které jsou zatím tím nejluxusnějším, co na českých kolejích jezdí, zaplatily dráhy 4,4 miliardy korun. Pět vlaků Stadler vyjde na 1,5 miliardy. Nejpresnější srovnání nabízí cena za jednu sedačku: v Leo Expressu vyjde na 1,26 milionu korun, v pendolinu na 1,9 milionu. Technologicky je přitom nová souprava od Stadleru o patnáct let dále, i když se na rozdíl od pendolina nemůže naklápět a rychleji tak projíždět oblouky.

Na moderní a převážně rovné trati mezi Prahou a Ostravou však tato výhoda stejně nepřináší výraznou časovou úsporu. Novotného vlak může po úpravách dosáhnout rychlosti 189 kilometrů v hodině. Tu však v Česku, kde je nejvyšší dovolená rychlost 160, nevyužije. Nový dopravce zaměstná maximálně 200 lidí, které však nechce přetahovat od Českých drah, ale sám si je vyškolí. Už v polovině příštího roku by chtěl na koleje vyrazit také RegioJet Radima Jančury, který už má v jízdním řádě i časy spojů mezi Prahou a Ostravskem. Zatím však není jasné, kdy přesně vyjede. Firma sice koupila z Itálie ojeté lokomotivy a upravuje je v Krnově, nemá ovšem stále podepsanu smlouvu na dodávku nových vagonů. "Ladíme její podmínky," říká obchodní ředitel společnosti Jiří Schmidt. Podle něj o svých plánech firma nyní zcela záměrně příliš nemluví, plán vyjet na přelomu prvního a druhého pololetí však dál platí.

Spojení mezi Ostravskem a Prahou si nevybírají dopravci náhodou. Vlak je na této trase rychlejší než auto a existuje silná poptávka. I dráhy tvrdí, že bez započtení odpisů si na sebe pendolino, které jezdí bez dotací, vydělává. Podle Novotného je navíc šance, že kvalitní služby odlákají ze silnic více lidí. V Česku zatím panuje paradoxní situace: lidí ve vlacích ubývá, v řadě evropských zemí je to přesně naopak. Projekt Leo Express ale může narazit na několik problémů. Švýcarské vlaky musí ještě dostat povolení pro provoz na českých kolejích, s jehož získáním mělo problémy třeba pendolino. Otázkou také je, zda se další dopravce na vyčíslenou trať z Prahy na Moravu vejde. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally totiž bylo složité už vyjednat místa pro Jančurův RegioJet. "Obecně považuji za málo pravděpodobné, že by byla volná kapacita v Praze na hlavním nádraží. Bude patrně nutné se poohlédnout po jiné stanici v Praze," míní Hala. Správce kolejí zatím neví, jak by měl situaci, kdy nemůže vyhovět všem dopravcům, řešit.

Rapid Express

Společnost vede syn bývalého majitele potravinářského gigantu Hamé Leoš Novotný (25), jeho otec patří mezi investory, kteří zajišťují financování. Celý projekt má stát 1,5 miliardy korun. Firma chce začít provozovat vlaky pod značku Leo Express od prosince 2012 na trase mezi Prahou a Ostravou. Na rozdíl od RegioJetu Radima Jančury už má podepsanou smlouvu na výrobu vagonů, které mu dodá švýcarský Stadler. Jančura chce začít jezdit během příštího roku, v jízdních řádech, který začínají platit zítra, jsou už napsané časy, kdy budou jeho spoje jezdit. Smlouvu na dodávku vagonů však zatím nemá.

11. 12. 2010 Smrt v hotelovém vlaku našlo 31 lidí (Říkonín, 11. prosince 1970)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109507-smrt-v-hotelovem-vlak-u-naslo-31-lidi/>)

Nejtragičtější nehody na české železnici se staly na hlavních tratích. Na ně se sice při zavádění nového zabezpečení myslí především, ale často ani nové technologie neštěstím nezabrání. Jedno z nejhorších se stalo 11. prosince 1970 u Říkonína na trati z Brna do Havlíčkova Brodu, která ve druhé polovině 20. století sloužila jako hlavní spojnice Brna i Bratislavy s Prahou. Nehoda se stala brzy ráno na vysokém viaduktu v Říkoníně. Noční rychlík Pannonia narazil do vykolejených vozů nákladního vlaku, který sice byl na druhé koleji, vagony ale zasahovaly do trasy rychlíku.

Rychlík Pannonia jezdil déle než půl století, po většinu své existence vozil cestující ze Sofie do Berlína a zpět. I 11. prosince 1970 za sebou už měl cestu z Bulharska přes Rumunsko, Maďarsko a část Československa. Cestující v zájezdovém lehátkovém voze polských železnic, který jel hned za lokomotivou, se právě probouzeli, v restauračním voze zařazeném za ním bylo plno, lidé přišli na snídani. Rychlík opustil Brno s dvacetiminutovým zpožděním a plnou rychlostí se vydal na další část své cesty.

Zatím zastavil u vjezdu do říkonínského nádraží nákladní vlak, který čekal, až bude mít volno k vjezdu do stanice. Souprava byla dlouhá, dosahovala až na viadukt přes Libochovku. Za nákladním vlakem jela od Vlčova samotná elektrická lokomotiva. Měla zastavit u hlásky Níhov, hláskářka však nastavila návěst na volno a pustila lokomotivu do obsazeného oddílu. Zatímco se lokomotiva "Laminátka" S489.0041 blížila ke konci nákladního vlaku, v opačném směru přijížděl do Říkonína rychlík Pannonia.

Lokomotiva S489.0041 narazila na říkonínském viaduktu do konce stojícího nákladního vlaku. Po srážce se vyšinulo osm posledních vozů. Zatímco pomocník strojvedoucího nákladního vlaku vyrazil zjistit na konec soupravy, co se stalo – už tu byl rychlík. "Co tam dělají ty vagony?" zvolal strojvedoucí, než Pannonia vedená lokomotivou S499.0117 vletěla devadesátikilometrovou rychlostí do vykolejených vozů. "Vlak se roztrhl, všude byla spousta skla," popsal průběh nehody druhý strojvedoucí Ján Žemla.

Tragédie však teprve začínala. Nárazem se vážně poškodil první vůz a k lokomotivě zůstal připojen pouze jeho podvozek. Skříň prvního vozu – lehátkového – a celý druhý vagon – restaurační – po střetu s nákladními vagony přepadly přes okraj viaduktu. Zbýlých deset vozů rychlíku zůstalo stát na okraji propasti. "Kdyby popojel snad o půl metru dál, tak se to všechno zřítilo dolů. Pohled do hloubky byl úděsný," vzpomínal návěstník mistr Stanislav Limberk, který vzápětí přispěchal na místo neštěstí. V troskách vozů, které spadly až do třicetimetrové hloubky, zahynulo 31 lidí. Dalších 17 včetně posádky rychlíkové lokomotivy utrpělo při nehodě zranění.

Historicky byla říkonínská tragédie čtvrtou nejhorší železniční nehodou a třetí nejhorší nehodou, při které umírali cestující ve vlaku. Docela nejhůře skončila deset let před Říkonínem v listopadu 1960 srážka vlaků u Stěblové, kterou nepřežilo 118 lidí. O patnáct lidí méně zahynulo, když rychlík narazil do stojícího osobního vlaku u nádraží v Šakvicích na Stědý den v roce 1953. V prosinci 1950 zemřelo na přejezdu v Podivíně 34 lidí v autobusu, který vjel před rychlík. Všechny nehody měly společnou oblast kde se staly – jižní Moravu – a také dobu, k nejtragičtějším nehodám na české železnici došlo vždy v pokročilém podzimu nebo v počínající zimě.

12. 12. 2010 Železniční trať z Dívčic do Netolic chtějí zachránit okolní obce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109756-zeleznicni-trat-z-divcic-do-netolic-chteji-zachranit-okolni-obce/>)

Podle nového řádu se postupně zastaví provoz na železniční trati z Dívčic do Netolic. Koleje chtějí získat do svého majetku okolní obce a zastupitelé to projednají příští týden. S provozem by jim měli pomoci soukromí železničáři. Třináctikilometrová trať spojuje obě obce už 115 let. Vlaky by měly

přestat jezdit 26. února. Náměstek hejtmana Jihočeského kraje Martin Kuba (ODS) se nechal slyšet, že doprava po železniční trati je opravdu neefektivní. Proti jsou ale starostové Dívčic a Netolic. Symbolicky teď zatáhli za záchrannou brzdu, koleje chtějí získat. Starosta Netolic Oldřich Petrášek (ODS) informoval, že ministerstvu dopravy byla předložena žádost o převedení dráhy do majetku obce.

Starostka Dívčic Milada Pokorná říká, že pokud by ministerstvo souhlasilo, trať by se pak mohla pronajmout. Podle představitelů kraje nemá takový projekt velkou budoucnost. Koleje ale na pražcích zůstávají, nikdo je trhat nebude a trať si teď může kdokoli pronajmout, jak potvrdil jihočeský hejtman Jiří Zimola (ČSSD). O trať se už zajímají někteří soukromí dopravci. Tvrdí, že jejich provoz by byl oproti ČD výrazně levnější. Společnost RegioJet je podle slov jejího mluvčího Aleše Ondrúje připravena kraji pomoci. Nové dopravce by rádi viděli někteří cestující i starostové. Slibované malé autobusy podle místních situací nevyřeší. V kraji už soukromí železničáři působí – 15 let provozují jindřichohradeckou úzkokolejku. Denně po ní vypraví 30 vlaků.

13. 12. 2010 První privatizované trati do Koutů nad Desnou chybí cestující

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prvni-privatizovane-trati-do-koutu-nad-desnou-chybi-cestujici-p7z/eko-doprava.aspx?c=A101213_1498466_olomouc-zpravy_sot)

První privatizovaná železniční trať v Česku, trasa mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou, má potíže. Železnice je ztrátová a obce v údolí Desné, které ji provozují, teď vymýšlejí, jak ji zachránit. V úvahu připadá i hledání nového dopravce. Trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou zničily v roce 1997 povodně. Její obnova byla pro obce podél trati prioritou číslo jedna a kvůli ní založily Svazek obcí údolí Desné. Další roky daly starostům za pravdu. Na zprivatizované trati patřící Svazku obcí údolí Desné jezdilo několikanásobně víc lidí než "za Českých drah" do povodní. Teď je vše jinak. Cestujících dramaticky ubývá a objevují se pesimistické scénáře, že za několik let už nebude možné trať pro nezáměr cestujících vůbec provozovat. "Propad zájmu o svazkovou trať je opravdu dramatický. V posledních letech to bylo zhruba 15 % každý rok," říká místopředseda Svazku obcí údolí Desné Miroslav Kopřiva.

Zkrachovaly firmy, ubylo cestujících

Starostové dramatický propad přičítali krachu několika velkých firem, kam lidé dojížděli za prací. Jenže propad pokračuje dál. "Je pěkné, že jsme trať po povodních obnovili, ale teď se musíme ptát, co dál. Pokud bude propad ještě několik let pokračovat, budeme muset řešit zásadní problém, zda ji vůbec dál provozovat," míní starosta svazkové obce Loučná nad Desnou Pavel Martínek. Podle něj není myslitelné, aby vesnice platily statisíce za krytí ztrát dopravní společnosti, která pro ně provoz na dráze zajišťuje. "Platíme už přes 200 tisíc za ztráty v autobusové dopravě a obdobnou částku za ztráty vlakové dopravy. Tolik peněz jako obce ve Svazku obcí údolí Desné neplatí vesnice snad nikde jinde v republice," míní Martínek. A to dalších 15 milionů na krytí ztrát vlaků na této trati zaplatil jen loni kraj. "Samozřejmě se budeme snažit trať udržet. Otázka ale je, kolik jsou obce ochotny ještě unést," obává se Martínek.

Den D: 22. prosince

Klíčové datum pro budoucnost trati nastane 22. prosince, kdy se sejde volbami obměněné vedení Svazku obcí údolí Desné. To končící se nedávno rozhodlo řešit krizi vyhledáním nové společnosti, jenž by mohla dopravu na trati provozovat. Slibuje si od toho zjednodušení smluvních vztahů i úspory. Naopak nové vedení si není zatím jisté, zda to je správná cesta. "Víme, že na internetu visí od minulého týdne oznámení o zakázce na zajištění provozu na naší trati. To ovšem nechalo vyhlásit bývalé vedení před volbami. Vůbec teď nedokážu říct, co bude dál, nebo zda budeme něco měnit. Musíte si počkat až po našem prvním jednání," říká nový šéf Svazku obcí údolí Desné Ondřej Kopp. "Nebylo to nic unáhleného. Měli jsme k tomu pádné důvody podpořené analýzami a právními rozbory," obhájuje rozhodnutí Koppův předchůdce Vladimír Mikulec. Současně dodává, že důvodem nebyla nespokojenost s tím, jak dopravu zatím zajišťuje společnost Veolia Transport, ani to, jak se o železniční svršek stará společnost SART. "Spíše nám šlo o to vše sjednotit, a tím systémem i zjednodušit. Mezery jsme viděli právě mezi složitými smluvními vztahy mezi námi a oběma partnery. Kdyby navíc nové výběrové řízení snížilo i cenu, byla by to další výhoda," doplnil Mikulec.

Průkopnická trať

Regionální trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou byla první zprivatizovanou tratí v Česku a stala se průkopníkem při propojování autobusové a vlakové dopravy. Jako vůbec první v republice si mohli lidé už v roce 2002 někde koupit lístek v autobuse a ze Šumperka pokračovat vlakem do Koutů. Stejní lidé teď trati chybí.

Pomůže elektrifikace?

Dalšímu úbytku cestujících má zabránit elektrifikace trať, díky níž by nebylo potřeba přestupovat v Šumperku. Spolu s elektrifikací plánuje Svazek obcí údolí Desné prodloužit železnici zhruba o 600 metrů až pod budovaný obří lyžařský areál v Koutech nad Desnou. Investice za stovky milionů je však nejistá. "Z pohledu možností získat finance od státu nebo Evropské unie, to nevidím příliš reálně," míní místopředseda svazku Miroslav Kopřiva.

14. 12. 2010 Hlavní nádraží v Brně není nafukovací, některé vlaky proto končí v Židenicích

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/hlavni-nadrazi-v-brne-neni-nafukovaci-nektere-vlak-proti-konci-v-zidenicich-1vy-brno-zpravy.asp?c=A101214_1498652_brno-zpravy_bor)

Na několika místech jižní Moravy posílila nedělní změnou jízdních řádů doprava. Zároveň se ale ukázalo, že brněnské hlavní nádraží už větší počet vlakových spojů není s to pojmout. Jeho kapacita je vyčerpaná a některé vlaky tak musejí stavět jinde. Podle nového jízdního řádu, který začal platit v neděli, odpolední spoje na této lince míjejí hlavní nádraží a jedou přímo do Židenic. Důvod? Brněnské hlavní nádraží už více vlaků nepojme. Na problém upozornil Brněnský deník Rovnost. "Nový jízdní řád je sestaven s ohledem na možnosti brněnského hlavního nádraží, aby byla doprava co nejplynulejší. Z tohoto důvodu jsou tři vlaky vedeny z Modřic do Židenic po nákladním průtahu," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Tak budou jezdit cestující po celý rok. Změna byla totiž plánována dopředu a je již uvedena v jízdním řádu. "Kapacita vlakového nádraží je nedostačující dlouhodobě a tvorbu jízdního řádu limituje desítky let," přiznal mluvčí společnosti Kordis, která organizuje dopravu v kraji, Květoslav Havlík.

Nádraží je zastaralé, na nástupištích je málo místa

Provoz nádraží omezuje hlavně zastaralé zabezpečovací zařízení. Vlak může odjet z nádraží teprve ve chvíli, když na dvou úsecích před ním nic nejede. Navíc na nástupištích je málo místa, lidé se tam tísňí a trvá jim déle, než nastoupí a vystoupí. Dalším problémem jsou zastaralé vagony, které nemají bezbariérový přístup, což by odjezd vlaku urychlilo. "Pokud by se na stávajícím brněnském nádraží nezastavil pokrok a trať udržovaly v normovém stavu, všechny dnes provozované vlaky by se tam vešly," tvrdí ředitel nevládní a neziskové organizace Centrum pro efektivní dopravu Petr Šlégr. Nyní je nádraží na hranici svých možností a některé vlaky se mu musejí vyhýbat. A v dopravní špičce se nedaří udržovat patnáctiminutový interval na nejvytíženější regionální lince mezi Brnem a Blanskem. To České dráhy řeší vypravením delších souprav. "Pro cestujícího je však výhodnější, když vlaky jezdí častěji," vysvětluje Havlík.

Problémy může vyřešit přesun nádraží, projekt však stojí

Podle Centra pro efektivní dopravu pochybil zejména kraj a město Brno, které jsou zodpovědné za organizaci veřejné dopravy. "Jejich dopravní koncepce stojí na dávno překonaném projektu odsunutého nádraží," míní Šlégr. Současné problémy tak znovu připomínají otázku, na kterou už před lety hledali Brňané odpověď v referendu: Má se hlavní nádraží přesouvat, nebo ne? "Již před dvaceti lety se tvrdilo, že do Brna se více vlaků nevejde. Je zřejmé, že současný stav je již velmi blízko rozumnému maximu," upozornil Havlík.

Správa železniční dopravní cesty počítá téměř definitivně s nádražím v nové poloze, tedy o zhruba osm set metrů jižněji, než je nyní. "Intenzivně se snažíme o výstavbu nového nádraží v místě stávajícího nákladového nádraží Brno. Nejednotnost názoru a také aktivity občanských sdružení zamítající tuto stavbu působily, že se zatím nic stavět nezačalo," uvedl za Správu železniční dopravní cesty Karel Janků. S tím ovšem kromě občanských sdružení nesouhlasí někteří odborníci. "Současný unikátní přestupní uzel, který mohou Brno závidět po právu v celém světě, je nepřenositelný. Nelze jej vzít a ve stejné kvalitě položit o kilometr jinam. Problém vyřeší až modernizace nádraží v centru," prohlásil Šlégr. Brněnští radní čekají, jak se věci budou vyvíjet. "Trvá územní řízení pro přesun nádraží," sdělil náměstek primátora Ladislav Macek.

Provoz na hlavním nádraží v číslech

Denně přijede na brněnské hlavní nádraží 475 osobních i nákladních vlaků. V pracovní dny projde brněnským hlavním nádražím 60 tisíc cestujících. O víkendy je to 40 tisíc lidí. O chod a dopravu na nádraží se denně stará 46 zaměstnanců Českých drah. Za pět let vzrostl na jižní Moravě objem regionálních vlaků o deset procent.

14. 12. 2010 Omezení provozování dráhy – Roční plán výluk 2011 na tratích SŽDC

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/2010/vyhlaska101214.pdf>)

14. 12. 2010 Lokomotiva Škoda 109E konečně pojedje v čele osobního vlaku (15. prosince 2010, IC 571)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/109963-lokomotiva-skoda-109e-konecne-pojede-v-cele-osobniho-vlaku/>)

Cestující, kteří budou ve středu po poledni cestovat vlakem Intercity 571 z Prahy do Břeclavi, budou první, které povede nová elektrická lokomotiva od Škody. V čele osobních vlaků zatím budou jezdit dvě lokomotivy továrního typu 109E, který úředníci považují za řadu 380. Denně mají lokomotivy v čele vlaků mezi Prahou a Brnem resp. Břeclaví ujet asi 600 kilometrů, v každém směru povevou dva spoje. Dosud jezdily nové třísystémové elektrické lokomotivy ve zkušebním provozu s nákladními vlaky, k vidění byly na řadě tratí v celé republice. V čele osobního vlaku se objeví s ročním zpožděním. "Od 15. prosince budou první dvě lokomotivy Škoda 109E zařazeny ve zkušebním provozu v novém grafikonu Českých drah," uvedla mluvčí Škody Jolana Čihová. Při cestě mezi Prahou a Brnem vyzkoušejí nové stroje hned dva ze tří napájecích systémů, které mohou použít ke svému pohonu. Jezdit budou až 160kilometrovou rychlostí.

Lokomotivy, které na odpovídající trati mohou vyvinout až 200kilometrovou rychlost, objednaly České dráhy i pro cesty do zahraničí. Tam zatím nemohou, ale mohly by se do sousedních zemí vydat po dokončení schvalovacího procesu v Česku. České dráhy objednaly u plzeňské Škody 20 lokomotiv typu 109E za 2,6 miliardy korun bez daně z přidané hodnoty. První čtyři lokomotivy výrobce předá dopravní společnosti ještě před koncem roku, zbylých 16 dodá v průběhu roku 2011. Dráhy za lokomotivy možná nakonec zaplatí méně peněz, podle mluvčího drah Petra Štáhlavského nyní obě strany jednájí o možném uplatnění smluvního penále kvůli zpoždění dodávky. Škoda dodala tehdejší Československým státním drahám dosud poslední dodávku nových lokomotiv na počátku 90. let minulého století. Dráhy poté nakupovaly dieselové motorové vozy a elektrické jednotky včetně Pendolin, zatímco potřebu rychlých elektrických lokomotiv řešily úpravami starších typů a pronájemem strojů od železničních společností ze Slovenska a Rakouska.

15. 12. 2010 Stavební povolení: Modernizace trati Rokycany – Plzeň, 2. část Rokycany (mimo) – Ejpovice (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (http://du-praha.cz/drurad/2010/g0177924_vyhlaska.pdf)

Stavba je součástí III. tranzitního železničního koridoru (III. TŽK), jehož optimalizaci schválila vláda ČR ve svém usnesení č. 885 ze dne 13. 7. 2005. Týká se traťového úseku Rokycany – Plzeň, který je stavebně rozdělen do tří částí a navazuje na stavbu Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany. Druhá část traťového úseku Rokycany (mimo) – Ejpovice (mimo) je vymezena stávajícím (evidenčním) kilometrem cca 88,063 – 92,806 (nové staničení km 88,007 – 92,750) ve shora uvedeném katastrálním území. Hlavními aspekty modernizace je dosažení rychlosti 120 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro soupravy s naklápací technikou, zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a požadované propustnosti. Pro zajištění uvedených aspektů stavebník navrhuje kompletní a komplexní rekonstrukci zařízení zabezpečovací a sdělovací techniky, rekonstrukci trakčního vedení, osvětlení v železničních stanicích a zastávkách, rekonstrukci – železničního spodku a svršku, nástupišť ve stanicích a zastávkách, mostů a propustků, přeložky inženýrských sítí a komunikací vyvolaných rekonstrukcí trati a dále, jak je výše uvedeno v rozsahu stavby.

15. 12. 2010 Správa železnic zrušila zakázky za více než miliardu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sprava-zeleznic-zrusila-zakazky-za-vice-nez-miliardu-pdg-eko-doprava.aspx?c=A101215_1499368_eko-doprava_jvo)

Správa železniční dopravní cesty zrušila zakázky na opravy a stavbu tratí za více než miliardu. Končí například dvě sporné soutěže na modernizaci drezín nebo stavba tunelu za půl miliardy. Vítěze má naopak tendr, kde projektant týmu musel být zároveň i elektrikář. Nové vedení Správy železniční

dopravní cesty (SŽDC) začalo výrazně šetřit a zrušilo soutěže za více než miliardu korun. Šest různých zakázek však neskončilo jen kvůli nedostatku peněz. Do některých tendrů se totiž přihlásila pouze jediná firma, což nepřineslo příliš konkurenční boj. A tím pádem ani nižší ceny. Pokračuje naopak jedna z největších projekčních zakázek vyhlášených ještě za minulého vedení, kdy SŽDC šéfoval Jan Komárek. Do ní se sice přihlásilo více uchazečů, ale nakonec se vybírá jen z jednoho. Komárek v září rezignoval, ministr dopravy Vít Bárta do SŽDC poslal Pavla Habartu.

Oprava tunelu za 500 milionů nebude

Největší zrušená zakázka má hodnotu přes půl miliardy korun. SŽDC hledala firmu, která by opravila Střelenský tunel na trati z Valašského Meziříčí do Púchova. Podle mluvčího správy Pavla Hally je důvodem zrušení problém s rozšiřováním tunelu na druhé hlavní spojnici na Slovensku. V Mostech u Jablunkova loni došlo k zavalení části tunelu. Kdyby došlo k podobnému problému i ve Střelenském tunelu, bylo by pak prakticky ochromeno spojení se severní a střední částí Slovenska. "Mohla by nastat nepříjemná situace, že by nebylo možné vést dopravu ani přes objízdnu trasu. Z tohoto logického a preventivního důvodu bylo tedy připravované výběrové řízení na rekonstrukci Střelenského tunelu zrušeno," vysvětlil Halla. Nejnižší nabídku podala společnost Viamont DSP, která i s daní nabízela cenu 416 milionů korun – tedy takřka o třetinu méně, než byl odhad ceny. "Není moc zakázek, takže jsme šli s cenou níže," říká mluvčí firmy Radek Bauer.

Končí však i dvě soutěže na obnovu vlaků, které SŽDC vlastní. Modernizace měřicích a diagnostických vozů železniční infrastruktury měla vyjít na 450 milionů korun. Státní organizace přitom požadovala, aby mohl jezdit měřicí vůz výrazně rychleji, než na kolik jsou tuzemské tratě konstruované. MF DNES v minulosti už na zakázku upozornila, ale SŽDC trvalo na tom, že takové vozy jsou potřeba. Stejně tak je zrušena i soutěž na zpětný leasing a modernizaci 32 drezín za 300 milionů korun.

Do každého z tendrů se však přihlásil jen jeden zájemce. "To nesplňovalo naši představu o soutěži a nemohlo nám dostatečně zaručit, že je nabízená cena nejnižší," dodal Halla. SŽDC zrušila i dodávky na kancelářské potřeby, nákup licencí na některý software nebo počítače a notebooky. Před zrušením byla podle informací MF DNES také soutěž na projektování nové tratě mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí za 220 milionů korun. Ta nakonec pokračuje, i když SŽDC vybírá pouze z jediného zájemce. Zbylé dva vyloučili kvůli nesplnění některých administrativních záležitostí.

Bez elektrikáře ani ránu

Vítěznou firmu už správa vybrala, její jméno sdělí až později. Podle informací MF DNES jde o Metroprojekt patřící pod společnost Sudop, jejíž firmy získávaly dosud drtivou většinu zakázek na drahách. Podmínky SŽDC na tuto zakázku byly přitom tak přísné, že například požadavky na vedoucího týmu splňuje v Česku podle některých soutěžících jen asi pět lidí. Šlo například o to, že projektant musel mít současně elektrikářské i báňské zkoušky. Podle informací MF DNES chtělo nové vedení správy tuto soutěž také zrušit, jenže správa by tak přišla o stamilionový příspěvek z evropských fondů. Kvůli úsporám však SŽDC neruší jen soutěže, ale i pracovní místa. Správce českých železnic tak opustí kolem dvou tisíc lidí, především z administrativy.

Co se ruší a za kolik milionů korun

- Rekonstrukce Střelenského tunelu na trati z Val. Mez. do Púchova – 550 milionů
- Modernizace měřicích a diagnostických vozů – 450 milionů
- Zpětný leasing 32 drezín MUV 69 a jejich modernizace – 300 milionů
- Nákup 38 notebooků, 260 PC a 260 LCD monitorů – 5 milionů
- Nákup licencí produktů LANDesk Management Suite a LANDesk Security Suite v.8.8 – neznámo

15. 12. 2010 Nová lokomotiva odvezla slavnou Hungarii do Břeclavi (109E, EC 171)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110031-nova-lokomotiva-odvezla-slavnou-hungarii-do-breclavi/>)

Takřka neslyšně opustila pražské hlavní nádraží krátce před jednou poledne nová elektrická lokomotiva typu 109E od plzeňské Škody, která poprvé vedla osobní vlak. Zbrusu nový stroj odvezl z Prahy do Břeclavi slavný vlak Hungaria, který od roku 1960 jezdí mezi Berlínem, Prahou a Budapeští. Dnes musí novou lokomotivu na hranicích se Slovenskem vystřídat jiný stroj, Škoda 109E zatím jezdí v Česku pouze ve zkušebním provozu a za hranice nesmí. V budoucnu by pro ni však neměl být problém táhnout Hungarii v celé její



trase z Berlína až do Budapešti. První jízda lokomotivy, kterou Drážní úřad označil řadou 380, neproběhla bez komplikací. Původně měla ve 12:39 odvézt z Prahy do Břeclavi docela jinou soupravu. Protože ale vlak Hungaria (s pravidelným odjezdem z Prahy v 11:39) přijel z Německa více než s hodinovým zpožděním, původně očekávaná souprava odjela s hodinovým předstihem a naleštěná lokomotiva 380.008-3 se nečekaně postavila do čela slavného vlaku.

Od krachu k úspěšné zakázce

Byla to jedna z nejmenších komplikací dlouhého vývoje nové elektrické lokomotivy. Poslední elektrická lokomotiva, kterou ve Škodě vyvinuli, vznikla na přelomu 80. a 90. let, poté se plzeňský podnik potácel ve finančních potížích a významnější zakázky získal až v novém století. V roce 2004 vyhrála Škoda ve výběrovém řízení Českých drah na dodávku dvaceti univerzálních třísystémových elektrických lokomotiv. Projekt Škody 109E zvítězil především díky nižší ceně nad nabídkou Siemensu na dodávku strojů typu ES64U4c (tzv. Taurus). Ačkoli ani jedna z lokomotiv tehdy ještě neexistovala, byl vývoj Siemensu podstatně dál – nový čtyřsystémový Taurus vycházel z tehdy již existující dvousystémové verze. V Plzni připravovali novostavbu. Věřili však, že stihnou svou lokomotivu postavit podobně rychle jako Siemens svůj nový stroj – prototyp měl být hotov v roce 2006 a předán do konce roku 2008 s tím, že dodávka bude kompletní v roce 2009.

Na světle světa

Vývoj zpozdila Technická směrnice pro interoperabilitu (TSI) z roku 2005, ve které Mezinárodní železniční unie (UIC) zpřísnila bezpečnostní požadavky. Zatímco Siemens svůj nový Taurus stihl dodělat ještě před změnou normy, Škodě se to nepodařilo. Projekt se proto musel změnit a prototyp opustil výrobní halu až v létě 2008 a veřejnosti se představil v září téhož roku na berlínském veletrhu Innotrans. Až do jara 2010 probíhaly zkoušky na okruhu v Cerhenicích, současně Škoda vyráběla další kusy. Na konci května se lokomotivy řady 380 konečně vydaly na širokou trať. Dostaly povolení ke zkušebnímu provozu na veřejných drahách, ale pouze s nákladními vlaky. Půl roku proto jezdily ve službách ČD Cargo, s nákladními vlaky byly k vidění po celé republice. S novým jízdním řádem s novými lokomotivami začaly počítat i České dráhy – prozatím k provozu vnitrostátních vlaků mezi Prahou a Brnem, resp. Břeclaví. Dodávka má oproti původnímu plánu dvouleté zpoždění, poslední lokomotivu předá Škoda dopravci až v příštím roce. Navíc ještě není dokončen schvalovací proces v Česku ani v zahraničí, kam by řada 380 měla v příštích letech jezdit.

16. 12. 2010 Zpožděné a netopící vlaky připravily šéfy polských drah o prémii

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zpozdene-a-netopici-vlak-y-pripravily-sefy-polskych-drah-o-premie-py4/-eko-zahranicni.aspx?c=A101216_144844_eko-zahranicni_vel)

Několikahodinová zpoždění vlaků, zima ve vagonech, nedostatek informací o provozu na železnici a chyby v novém jízdním řádu budou stát šéfy společností patřících pod polské dráhy roční prémii. Tamní ministerstvo infrastruktury tímto krokem reagovalo na problémy, které měla trojice společností patřících do skupiny Polských drah (PKP). Bezúspěšná situace panuje na polských kolejích od neděle. Cestující na své spoje čekají i několik hodin, aniž by měli jakékoli informace, a na většině polských nádraží je zmatek. Může za to zavedení nových jízdních řádů, které jsou plné chyb, i sněhová kalamita, s níž se železničáři nedokáží vypořádat. Webové stránky polských drah jsou přetíženy a nápor zmatených zákazníků nezvládají ani infolinky.

Vlaky často neodjíždějí z nástupiště uvedeném v jízdním řádu, přijedou pozdě, nebo odjedou dříve, než by měly. "Přišla jsem čtvrt hodiny před plánovaným odjezdem vlaku, ale ukázalo se, že už je deset minut pryč," postěžovala si deníku Gazeta Prawna jedna z cestujících na nádraží v Poznani. Podobné situace v Polsku denně zažívají i desítky dalších cestujících. Například na nádraží v Katovicích mate zákazníci polských drah informace v jízdním řádu, podle které mají některé spoje odjíždět z pátého nástupiště. Takové nástupiště totiž v Katovicích vůbec není.

Místenka na chodbě

Problémy jsou i s rezervačním systémem. "Koupil jsem si místo v první třídě z Vratislavi do Varšavy, ale zjistil jsem, že sedadlo s takovým číslem ve vagonu není," popsal svůj zážitek cestující, který pětihodinovou cestu nakonec musel prostát na chodbě. Poláci si navíc stěžují, že ve vlacích často nefunguje topení a okna dostatečně netěsní. Svě o tom vědí lidé, kteří před několika dny cestovali z Varšavy do Poznaně. Cesta, která normálně trvá okolo tří hodin, se kvůli poruše vlaku protáhla na sedm a půl. Vagony, kterým nefungovalo topení, několik hodin stály ve tmě uprostřed polí. "Vřískot dětí, pláč, takový malý horor," zhodnotil jízdu vlakem jeden z pasažérů.

Krok ministra infrastruktury Cezary Grabarczyka tak pro cestující může být alespoň částečnou satisfakcí. Tři ředitelé a jejich zástupci přijdou o roční odměny v řádu několika desítek tisíc zlotých (stovek tisíc korun). Podle polských médií však takový trest do budoucna sotva co změní. "Polské dráhy jsou nereformovatelnou organizací, kde se nějaké změny dějí buď velmi pomalu, nebo vůbec," tvrdí Adam Grzeszak z polského týdeníku Polityka. Stát, který je vlastníkem PKP, si s touto společností podle něho neví rady.

17. 12. 2010 Dráhy vyplácejí odškodné za zpoždění, dosáhne na něj málokdo

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-48694560-za-zpozdzeni-drahy-vydaly-jen-600-tisic>)

Pokud je vlak zpožděn kvůli počasí nebo závadě na kolejích, cestující odškodnění nedostane. Přestože vlaky nabírají kvůli sněhu nebo opravám tratí velká zpoždění, z odškodnění, které České dráhy cestujícím vyplácejí, to není poznat. Dráhy přepočítaly vydané peníze a zjistily, že v domácí i mezinárodní přepravě vyplatily lidem zhruba 600 tisíc korun. Přitom původně počítaly se zhruba dvoumilionovými náklady. Důvodem jsou přísně nastavené podmínky, kvůli nimž na náhrady dosáhne jen málokdo.

Přísně podle Evropy

Většinu kompenzací zaplatily dráhy pasažérům, kteří cestovali mezinárodními rychlíky. Odškodné dostalo zhruba 800 lidí. "Náklady přesáhly půl milionu korun a většinou šlo o dobropisy, které cestující využije při nákupu dalších služeb ČD," popsal mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Zatímco na vnitrostátních linkách dostávají lidé náhrady teprve tři měsíce, na mezinárodních spojích musejí dráhy odškodňovat podle nařízení Evropské unie už od loňska. Zmíněná čísla jsou tedy za období od ledna do listopadu. V 75 procentech případů nemohly podle mluvčího za zpoždění samy České dráhy, ale závady na kolejích či jiní dopravci.

"Za zimu nemůžeme"

V českých podmínkách železničáři nemají tak přísný metr jako u mezinárodních spojů. Pokud zpoždění způsobí v tuzemské dopravě majitel kolejí, tedy Správa železniční a dopravní cesty, lidé náhrady nedostanou. Stejně tak když se vlak zpozdí kvůli přírodním vlivům. A to je právě hlavní trik, na který nespokojení cestující často doplácejí. Například včera na trati mezi Prahou a Děčínem čekali až 100 minut. Kvůli mrazu totiž popraskaly koleje. "Toto svádění viny by se mělo změnit. Cestující v konečném důsledku nezajímá, kdo zpoždění způsobil," říká Miloslav Zítka, člen prezidia Svazu cestujících ve veřejné dopravě.

Kompenzace v tuzemské dopravě nemají dráhy ještě přesně spočítány. Novinka platí od září. "Podle prvotních údajů lze říci, že jsme vydali tisíc dobropisů v hodnotě zhruba sto tisíc korun," řekl Petr Šťáhlavský. Podle Svazu cestujících ve veřejné dopravě čísla vypovídají o tom, že dráhy mají systém nastaven příliš přísně. "Ukazuje se to zejména v domácí přepravě. Těch sto tisíc je v podstatě nic," komentoval Miloslav Zítka.

Odškodnění v domácím drážním provozu má i další omezení. Aby na něj člověk dosáhl, musí cestovat pouze ve vlacích vyšších kategorií SuperCity, EuroCity nebo InterCity. Jízdenky také v žádném vlaku nesmějí být levnější než 300 korun (včetně slev). V praxi to znamená, že cestující se zákaznickou jízdenkou nemá šanci na odškodnění ani ve zpožděném rychlíku z Prahy do Brna, protože hodnota lístku nedosahuje požadované výše.

České dráhy budou v odškodňování podle stejných pravidel pokračovat i v roce 2011. Nejzajímavější novinkou, a to náhradní dopravu, chtějí zajišťovat znovu u všech spojů, tedy i u osobních vlaků. Podle pravidel mají lidé v krajním případě nárok i na to, aby jim dráhy proplatily taxík. Za tři měsíce trvání projektu to podnik stálo zhruba dvacet tisíc korun. Cestující mají na taxík nárok, když jim vinou zpoždění ujede poslední spoj a není možné, aby ve stanici zastavil rychlík nebo je do cíle dopravil autobus.

Dráhy v závěji

Zpoždění nebylo v posledních dnech kvůli sněhové kalamitě u drah ničím výjimečné. Přestože přírodní kalamita vyvazuje dráhy z placení kompenzací, lidé se dočkali alespoň náhrad za nepohodlí. Průvodčí například nabíjeli lidem elektronické jízdenky padesátikorunovým kreditem, když netopilo topení. Jiní cestující ale využívali ze stejného důvodu raději modernější osobní vlaky, kde měli větší jistotu, že bude topení fungovat. Kvůli sněhu vlaky nejezdily na čtyřech regionálních tratích. Kalamita nabořovala jinak příznivá čísla, kterými se do té doby dráhy chlubily - v listopadu byla přesnost vlaků podle drážních čísel 92,9 procenta. Zpoždění nad 60 minut se týkalo desetin všech spojů, kterých ČD vypravily více než 200 tisíc. Přitom nehody, usmrčené osoby na trati, zásahy policie či špatné

počasí se podílely na zdržení vlaků ze 40 procent. Dráhy přepraví ročně kolem 165 milionů cestujících.

Kdy mají lidé nárok na odškodnění

- U všech vlaků v případě, že jim vinou zpoždění ujede poslední spoj. Dráhy zařídí, aby například ve stanici zastavil rychlík, proplatí lidem lístek na autobus nebo účet z taxíku.
- U vnitrostátních spojů vyšší kvality (SC, EC, IC) například za nefungující topení či velké zpoždění. Lidé musejí mít ovšem jízdenku dražší než 300 korun a zpoždění musejí zavinit samy dráhy například pozdním nástupem vlakové čety. Zpoždění kvůli výlukám nebo sněhové kalamitě dráhy neodškodňují.
- V mezinárodní přepravě platí pravidla podle EU. Dráhy tak odškodňují i za zpoždění, které samy nezpůsobili. Taková zpoždění činila 75 procent z celkového počtu.

17. 12. 2010 Vlakové spojení Šluknovska s Děčínem přes Německo asi padne

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlakove-spojeni-sluknovska-s-decinem-pres-nemecko-asi-padne/571545>)

Vznik železničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz je velmi vážně ohrožen. Saský zemský sněm uložil dopravcům na příští dva roky ještě větší škrtky, než se očekávalo. Příští rok mají Sasové oproti letošku ušetřit asi 24 milionů eur (asi 605 milionů korun), v roce 2012 potom 35 milionů eur. To bude znamenat redukce objednávky, včetně plánovaného vlakového spojení Šluknovského výběžku a Děčína přes Německo. Konkrétní podoba redukcí závisí na dopravcích a jejich koordinátorovi, zjistila ČTK.

Snahy na obnovu přeshraniční spojky se objevily před pěti lety. Ústecký kraj si všiml toho, že kdyby jezdily vlaky přes Německo, cesta z odlehleho Šluknovského výběžku do zbytku kraje by se zkrátila na polovinu. Kilometry ujeté na německém území by platilo Sasko, na české straně Ústecký kraj. Obě strany podepsaly o obnově přechodu memorandum a česká Správa železniční dopravní cesty už zrekonstruovala celé nádraží v Dolní Poustevně a natáhla koleje až na hranici. Teď se ale zdá, že vynaložených 35 milionů korun bylo zbytečných.

Sasko totiž začalo šetřit na veřejné dopravě a návrhy na výši úspor se během podzimu stále zvyšovaly. Všechny návrhy na změnu smetl zemský sněm ze stolu už ve čtvrtek, a tak dostanou dopravci pro příští rok o 24 milionů eur méně, uvedla agentura DPA. V roce 2012 dostanou dokonce o 35 milionů eur méně. Jaké linky se budou rušit a případně odkdy, to je na jednotlivých dopravcích, kteří se musejí srovnat s novými podmínkami. "O dalších krocích ohledně trati Sebnitz – Dolní Poustevna musí rozhodnout Dopravní svaz Horního Labe (VVO)," sdělilo ČTK saské ministerstvo dopravy. Návazná trať ze Sebnitz do Bad Schandau figurovala na seznamu ohrožených spojů velmi vysoko a pokud by se z ní vlaky příští rok opravdu vytratily, celý projekt by tím padl. "Po německém území bychom vlak samozřejmě sotva platili. Bylo by hodně paradoxní, abychom financovali dopravu tak bohatého státu," řekl ČTK vedoucí odboru dopravní obslužnosti Ústeckého kraje Jakub Jeřábek. Česká strana prý nemá po zasedání saského sněmu zatím žádné informace.

Paradoxní je i situace v rozložení německých financí. Zatímco na objednávku spojů peníze nejsou, na stavbu tratě mají vyčleněné peníze i vyřízené stavební povolení, potvrdilo ČTK několik zdrojů. Trať byla přerušena po druhé světové válce, na německé straně chybí asi 200 metrů kolejí. Češi plánovali, že by do izolovaného Šluknovského výběžku jezdily vlaky ve dvouhodinovém intervalu. Kdyby jejich záměr nevyšel, obnovený přechod by měl smysl už jen pro nákladní dopravu. Ta z oblasti v posledních letech ale také prakticky vymizela.

18. 12. 2010 Arriva prepíše polskou železniční mapu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110251-arriva-prepise-polskou-zeleznicni-mapu/>)

Tradiční polští železniční dopravci ztratili Kujavsko-pomořské vojvodství. Ve výběrovém řízení na zajištění regionální dopravy v příštích deseti letech zvítězila společnost Arriva, která dosud provozovala jenom část linek. Každoročně ujedou vlaky Arriva v Kujavsko-pomořském vojvodství přes dva miliony kilometrů, podle mluvčího mateřské firmy Arriva Deutsche Bahn Olivera Schumachera se tak zvýší objem železniční dopravy v regionu o patnáct procent. Provoz začne Arriva zajišťovat v příštím roce. Regionální dopravu v Kujavsko-pomořském vojvodství zatím z větší části zajišťuje společnost Przewozy Regionalne. Ta vznikla jako dceřiná firma státem vlastněné skupiny PKP – původně státní železniční společnosti –, později ji ale převzalo vojvodství. Firma v současnosti modernizuje svůj vozový park prostřednictvím nových elektrických a diesellových jednotek vyrobených

v Německu i Polsku, jejím symbolem však stále zůstávají především staré elektrické vlaky s dřevěnými lavicemi. Polské železnice v posledních letech poznaly konkurenci osobních dopravců v té nejhorší podobě. Ještě v době, kdy Przewozy Regionalne patřily do skupiny PKP, začalo tvrdé přetahování se sesterskou společností PKP Intercity, která zajišťuje výhradně dálkovou dopravu. Výsledkem bylo vzájemné neuznávání dokladů, zmatek pro cestující a úpadek pověsti obou dopravců.

19. 12. 2010 Trať do Hostašovic byla po 121 letech zrušena, obce z ní chtějí cyklostezku

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/trat-do-hostasovic-byla-po-121-letech-zrusena-obce-z-ni-chteji-cyklostezku-14f-ostrava-zpravy.asp?c=A101214_1499165_ostrava-zpravy_stk)

Od neděle platí nový jízdní řád, spoj z Nového Jičína do Hostašovic by v něm ale lidé hledali marně. Trať spojující tato dvě města byla totiž po 121 letech provozu uzavřena. Přepravu cestujících, kterou rok a půl zajišťovala náhradní autobusová doprava Českých drah, převzaly dvě nové autobusové linky. Nepříliš využívanou železnici definitivně pohřbily loňské letní záplavy. Trať dlouhou zhruba deset kilometrů poničila blesková povodeň, příval vody byl totiž tak silný, že na mnoha místech koleje zprohýbal a vytrhal i s pražci. "Rozsah poškození byl značný. Podle odhadů by musela Správa železniční dopravní cesty do obnovy trati investovat až 80 milionů korun," uvedl Miroslav Novák, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje. Podle něj navíc železnice nebyla dostatečně využívána cestujícími. "I kdyby k povodni nedošlo, trať byla jednou z těch, u kterých ministerstvo dopravy zvažovalo zrušení," řekl. Obce na trase se snažily železnici obnovit. Později se shodly na tom, že by na jejím místě měly raději cyklostezku. Náklady na její zřízení jsou však vysoké, Nový Jičín, Hodslavice, Hostašovice a Mořkov, kterými má cyklotrasa procházet, proto žádají o bezúplatný převod pozemků pod trať.

Udělat z tratě cyklostezku je levnější než ji zbourat

Požadavku vyhovělo zatím jen ministerstvo obrany, které vlastní vlečku mezi Bludovicemi a Hodslavicemi. Správní řízení s převodem státního majetku na obce většinou trvají několik měsíců. Jednání stále probíhají i v tomto případě. Kraj bezúplatný převod majetku podporuje. "Když to velmi zjednoduším, pro stavbu cyklostezky by stačilo odstranit koleje a pražce. Stezka se dá budovat i na náspu. Stát to vyjde levněji, než kdyby musel odstranit železnici na pláň, tedy se vším všudy. To je daleko nákladnější," přiblížil Miroslav Novák. "Cyklostezku chceme, ale je třeba získat dotaci z Regionálního operačního fondu. Pokud se nám vše podaří, mohli bychom s pracemi začít v roce 2012," řekl místostarosta Nového Jičína Jaroslav Dvořák.

Místo vlaků autobusy

Náhradní autobusovou dopravu Českých drah, která zde fungovala rok a půl, v neděli nahradily dvě pravidelné linky ODISu. Ta s číslem 622 jezdí přes Hodslavice, linka 665 přes Životice u Nového Jičína. Cestující si musí zvyknout na nové ceny jízdného a přemístění přestupního uzlu. Místo v Hostašovicích budou lidé na vlak přestupovat v Mořkově. Jízdní řád zatím není definitivní. Časem se má přizpůsobit požadavkům cestujících.

Historie tratě

- 1888 – Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda začala stavět železnici z Hostašovic do Nového Jičína
- 1. 6. 1889 – Zahájení provozu
- 1938 – Koleje mezi Hodslavicemi a Bludovicemi byly vytrhány, okupační úřady tak přerušily dopravu
- 1941 – Znovuobnovení trati
- 24. – 25. 6. 2009 – Blesková povodeň
- prosinec 2010 – Úplné zrušení trati

20. 12. 2010 Taje, co nasněžilo, stojí D5 a čtyři trati

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110404-taje-co-nasnezilo-stoji-d5-a-ctyri-trati/>)

Po týdnů plném sněžení začal v Česku snít tát. Teploty ve většině regionů vystoupily nad nulu, mrzne už pouze ve vyšších polohách. Během dne mohou teploty vystoupit až ke čtyřem stupňům. Tající sněh ovšem místy opět namrzá, meteorologové proto varují před náledím a ledovkou, místy se mohou tvořit

také sněhové jazyky. Pod vahou tajícího sněhu padají stromy, které narušují provoz na železnicích i silnicích. Další železniční a silniční tahy se potýkají s následky mrazu a sněhu. Celkem musely České dráhy zastavit provoz na deseti tratích v šesti krajích, šest z nich se už železniční správě podařilo zprůjezdit.

Mrazivý týden skončil a nastalo velké předvánoční oteplení. Teploty během dne vystoupí na jihu a západě republiky až ke čtyřem stupňům. Například ve Středočeském kraji k nim teploměry dosáhly už dopoledne. Především v oblastech, kde zůstanou teploty blíž k nule, hrozí tvorba náledí a ledovky, varování Českého hydrometeorologického ústavu platí až do čtvrtka. Během dne bude zataženo, v Čechách občas a na Moravě a ve Slezsku místy bude pršet nebo padat déšť se sněhem, v polohách nad 600 metrů bude sněžit. Teploty se během dne budou pohybovat mezi - 2 a + 2 stupni Celsia, na jihu a západě Česka vystoupí až k +4 stupňům. V Čechách a na horách bude foukat vítr o rychlosti až 10 metrů za sekundu s nárazy o rychlosti 15 až 20 metrů za sekundu.

Sníh a stromy leží na tratích

Od začátku zimy platí, že když se změní počasí, odnesou to nejhůře lidé, kteří chtějí jet vlakem po trati Praha – Beroun – Plzeň. Také dnes nastaly problémy na této dráze, a to hned na dvou místech. Potíže se podařilo vyřešit až kolem druhé hodiny odpoledne. U vyšehradského nádraží v Praze se porouchalo trakční vedení, dopoledne proto jezdily rychlíky se zpožděním, zatímco regionální vlaky od Berouna končily už na smíchovském nádraží. Mezi Hořovicemi a Zbirohem zase spadly na trať stromy. Jezdilo se sice po jedné koleji, ale vlaky mezi Prahou, Berounem a Plzní jezdily se zpožděním 30 až 60 minut.

V Libereckém kraji vlaky nejezdí na dvou tratích na Frýdlantsku, které nejhůře postihla sněhová kalamita v minulém týdnu. V Moravskoslezském kraji je nesjízdná úzkokolejka Třemešná – Osoblaha, kde v pátek v závějích uvázl vlak a vzhledem ke specifičnosti dráhy se ji dosud nepodařilo uvolnit. Až po jedné hodině odpoledne se otevřela hlavní trať z Jeseníku do Krnova. Ta byla u Třemešné zcela zavátá, železničáři na jejím zprůjezdnění pracovali od brzkého rána. Vlaky stále nejezdí také v části trasy z Ostravy do Valašského Meziříčí, v Karlovarském kraji stojí lokálka Štědrá – Toužim. Odpoledne objevili železničáři lom na kolejnici u Nezamyslic na hlavní trati z Brna do Přerova, po které jezdí i rychlíky na linkách Brno – Ostrava a Brno – Olomouc. Náhradní autobusy jezdily zhruba hodinu, než se kolej podařilo opravit.

Tratě zcela uzavřené kvůli počasí

- trať 038 (Raspenava – Bílý Potok p. S.) v úseku Raspenava – Bílý Potok p. S.
- trať 039 (Frýdlant – Jindřichovice p. S.) v úseku Frýdlant – Jindřichovice p. S.
- trať 298 (Třemešná – Osoblaha) v úseku Třemešná – Osoblaha
- trať 323 (Ostrava – Valašské Meziříčí) v úseku Frenštát p. R. – Valašské Meziříčí

20. 12. 2010 Nehoda vlaku v Kamenných Žehrovicích: 15 zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110412-nehoda-vlaku-v-kamennych-zehrovicich-15-zranenych/>)

Na nádraží v Kamenných Žehrovicích na hlavní železniční trati mezi Kladnem a Rakovníkem narazila do osobního vlaku posunovací lokomotiva. Při střetu bylo zraněno patnáct lidí. Informovala o tom záchranná služba. Záchranáři na místě pracovali asi dvě hodiny. Poté začalo vyšetřování příčin nehody, které bude probíhat zřejmě až do večera. Před polednem ale bylo nádraží otevřeno, vlaky mohou projíždět po dalších kolejích.

Nehoda se stala v 8 hodin a 55 minut, uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Dvoudílná dieselová jednotka Regionova v 28kilometrové rychlosti narazila do stojící motorové lokomotivy "Bardotky" dopravce ČD Cargo, která posunovala s jedním nákladním vozem. "Strojvedoucí uviděl na koleji, po které přijížděl, stojící lokomotivu. Proto zatáhl za rychlobrzdu a běžel se schovat dovnitř vlaku. Došlo k nárazu, při tomto nárazu bylo zraněno třináct lidí – z toho jak strojvedoucí, tak i vlakvedoucí," popsala průběh nehody mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Záchranáři původně odhadovali, že na místě bylo asi patnáct zraněných lidí, později se objevily i jiné údaje, nakonec však potvrdili původní číslo. Jeden člověk byl zraněn vážně, vrtulník ho převezl



do nemocnice. "Měl úraz hlavy a otřes mozku," uvedla mluvčí záchranné služby Tereza Janečková. Podle Drážní inspekce způsobila nehoda také hmotnou škodu ve výši 4,1 milionu korun – čtyřmilionová škoda je na motoráku, stotisícová na staré lokomotivě.

22. 12. 2010 ČD chtějí Railjety, jednájí o jejich nákupu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110722-cd-chteji-railjety-jednaji-o-jejich-nakupu/>)

Moderní soupravy Railjet v modro-bílé Českých drah – taková může být blížká budoucnost železnice. ČD totiž jednájí s Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) o převzetí opce na nákup šestnácti souprav určených pro rychlou dálkovou dopravu. Řekl to generální ředitel Českých drah Petr Žaluda v Dvaceti minutách Radiožurnálu. Rakouský dopravce objednal u Siemensu 67 Railjetů, kvůli ekonomickým problémům ale zřejmě neodebere posledních šestnáct jednotek. ČD přitom už dříve naznačovaly, že v budoucnu chtějí obměnit svoji flotilu právě prostřednictvím tzv. netrakovních jednotek – nedělitelných souprav s řídicím vozem, ale bez lokomotivy.

"Jednáme o tom, zda existují právní možnosti, to znamená, zda existuje možnost využít opce, které rakouské dráhy mají," řekl Petr Žaluda Radiožurnálu. Od oznámení ředitele drah k nákupu nových vlaků ale povede ještě dlouhá cesta, která nemusí skončit úspěšně. Problém může být v evropské legislativě, protože by nákup vzhledem k převzetí opce měl proběhnout bez výběrového řízení. Žaluda navíc upozornil, že obchod může zhatit už finanční náročnost koupě. Šestnáct Railjetů by mělo stát 4,5 miliardy korun.

Jednotky Siemens Viaggio, které ÖBB provozuje pod názvem Railjet, jsou tvořeny sedmi vozy – čtyři z nich jsou druhé třídy, dva první třídy a jeden je kombinovaný s oddílem první třídy a bistro. Uspořádání sedadel je velkoprostorové, pouze část jednoho z vozů první třídy nabízí za příplatek částečně oddělené prostory, tzv. Premium Class. Souprava může jezdit až 230kilometrovou rychlostí. ÖBB nasadily k Railjetům lokomotivy Taurus od Siemensu, z jehož čela vychází také design řídicího vozu – na první pohled tak je Railjet na obou koncích stejný. ČD by ale jednotky zřejmě provozovaly se svými lokomotivami od Škody.

"Pokud by se to podařilo, tak bychom měli velmi zásadně obnovený vozový park, co se týče mezinárodních spojů," uvedl Žaluda. ČD by tak vlastně získaly 112 nových vagonů. V současnosti mají pouze 61 vozů první a druhé třídy, které splňují nároky na provoz za západními hranicemi, současně jsou klimatizované a mohou jezdit až 200kilometrovou rychlostí. Další 99 vagonů nabízí cestujícím klimatizaci (u části z nich se v současnosti dosazuje) a může jezdit alespoň 160kilometrovou rychlostí. I nákup Railjetů by ale byl pouhou drobností v rámci celkové obnovy vozového parku ČD. Páteří dálkové dopravy je více než 600 vozů ze 70. a 80. let minulého století, které dráhy nikdy nerekonstruovaly a dlouhodobě zanedbávaly jejich údržbu.

25. 12. 2010 První vlak do Brodu nedojel, bránila mu skála (Havlíčkův Brod, 22. prosince 1870)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/prvni-vlak-do-brodu-nedojel-branila-mu-skala-fex-/jihlava-zpravy.asp?c=A101220_1502202_jihlava-zpravy_dmk)

Přes nádraží v Havlíčkově Brodě projíždí vlaky pravidelně už 140 let. Přesně 22. prosince 1870 ve městě slavnostně otevřeli nádražní halu, kterou dělníci ve spěchu dokončili. Vlaky měly jezdit už o týden dříve, ale dělníci termín nestihli. Místní i tak vítali první cestující s velikým nadšením. V roce 1870 se tak tehdejší Německý Brod stal nejstarším železničním uzlem na dnešní Vysočině a začala do něj proudit doprava od Kolína, v dalších letech se železniční síť rozrostla směrem na Jihlavu, Hlinsko, Žďár nad Sázavou a Humpolec. I když nejstarší koleje položili dělníci do Golčova Jeníkova už o rok dříve, teprve Brod se stal železniční křižovatkou.



Lidé běželi ke kolejím, aby viděli ten zázrak

Železnice se na Vysočinu dostala nečekaně rychle. Dráha se začala plánovat teprve v roce 1868. "Iniciativy se chopila soukromá společnost Rakouská severozápadní dráha. Souhlas se stavbou obdržela 8. října 1868," uvedl historik a zástupce ředitele havlíčkobrodského okresního archivu Miloš Tajovský. Osmnáctého listopadu 1870 v podvečer mířil do Brodu vůbec první vlak s parní lokomotivou a s jedním vagonem. Lidé tehdy běželi ke kolejím, aby ten zázrak moderní techniky viděli na vlastní oči. Koleje měly spojit Prahu s Vídní po trase z Nymburku přes Golčův Jeníkov, Německý Brod,

Jihlavu a Znojmo. Na část trasy do Brodu vyjel vlak už po dvou letech. "Z dnešního pohledu je to téměř neuvěřitelné tempo," uznává železniční historik Petr Fiala.

Nádraží mělo být jinde

Okamžitě po schválení koncese se Brod probudil z ospalého maloměsta v jedno velké stavební centrum. Začaly do něho proudit oddíly dělníků z celé Evropy. Odborníky na budování drah v té době byli zejména Italové. "Soudobý kronikář přirovnal čínorodé pracovní hemžení k době největší hornické slávy ve 13. století," líčí Tajovský. Oficiálně se železnice začala v Brodě stavět 26. ledna 1869. Z centra města se vydal mohutný průvod do míst, kde mělo vyrůst budoucí nádraží.

Původně ale mělo být brodské nádraží úplně jinde. První plány počítaly s jeho umístěním nad dnešní Humpoleckou ulicí. "Z toho ovšem sešlo kvůli potížím s výkupy pozemků a nedostatečné rozloze pro budoucí rozvoj stanice. Bylo tedy zvoleno řešení prostornější, ovšem technicky a stavebně náročnější," pravil Tajovský. Lokalita dnešního nádraží byla členitá, převezeny musely být tisíce tun zeminy a skály. Dělníci museli také upravit koryto Šlapanky, která svým tokem zasahovala do potřebných pozemků.

Kvůli zdržení dělníků se otevření dráhy posunulo

Práce ale i přes časté odstřelování skalnatého podloží postupovaly raketovým tempem. Už na sklonku října 1870 byla trať před dokončením. A 18. listopadu v podvečer už do Brodu mířil vůbec první vlak s parní lokomotivou a jedním vagonem. Na nádraží ale ještě nedojel. Před Černým mostem tomu bránila poslední vyčnívající skála. Lokomotiva zůstala stát v místech dnešní staré Jihlavské ulice. "Sbíhali se k ní lidé z celého města, aby ten zázrak moderní techniky viděli na vlastní oči," popisuje Miloš Tajovský. Na nádraží vjel až další vlak 24. listopadu. Vezl technickou komisi, která kontrolovala celou trať. Zprovoznění trati bylo povoleno, pravidelná doprava měla být zahájena 15. prosince. Kvůli nedokončeným prostorům nádražní budovy se však termín o týden posunul.

Díky dráze se Vysočina přiblížila světu

A i pak přibývaly nové kilometry železnice velice rychle. Už 25. ledna 1871 byla připojena Jihlava. Ještě ten samý rok byla uvedena do provozu i trať z Brodu do Hlinska. Vysočina se tím pádem počátkem sedmdesátých let předminulého století o trochu více přiblížila světu. Některé její části ale na železnici musely čekat další desítky let. "Soukromý kapitál se do kraje nehrnul. Závazky tak musely převzít obce a sdružení místních podnikatelů. Projekty pak pokračovaly formou skromnějších lokálních drah," uvedl Tajovský. A tak k uvedení do provozu železnice do Žďáru nad Sázavou došlo až roku 1898. Do Tišnova se dalo po kolejích dojet o sedm let později. V roce 1905 byl zahájen provoz i na trati z Brodu do Humpolce. Plány na její další prodloužení se ovšem nikdy neuskutečnily. Význam brodské železniční stanice dále vzrostl v padesátých letech minulého století, kdy byla zprovozněna nová trať do Žďáru.

Železnice na vysočině

- Délka kolejí v kraji je 852 km (plus soukromé vlečky a Jindřichohradecké místní dráhy).
- Elektrifikované tratě měří 370 kilometrů.
- Nejstarší trať vede od Kolína do Golčova Jeníkova. Byla uvedena do provozu v roce 1869.
- Nejmladší tratí je koridor z Havlíčkova Brodu do Brna. Uveden do provozu byl v roce 1953.
- Počet zastávek a stanic v kraji je 147.
- Nejvýše položené místo na trati je Nová Buková (665 m. n. m. A dokonce 88 % tratí leží výše než 400 m. n. m.).
- Největší sklon trati je v úseku Zastávka u Brna – Rapotice (26 promile).
- Nejdelsí úsek bez železničního přejezdu je Havlíčkův Brod – Řikonín (směr Brno) – 78 km.
- Stáří kolejí je 20 až 30 let (34 %), respektive 30 až 40 let (41 %).

25. 12. 2010 Každý čtvrtý dálkový spoj Českých drah má zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110882-kazdy-ctvrty-dalkovy-spoj-ceskych-drah-ma-zpozdeni/>)

Zpoždění vlaku už nejednomu cestujícímu zkomplikovalo život. V Česku každý čtvrtý dálkový spoj Českých drah přijede do cíle pozdě. To je mnohem větší číslo zpožděných vlaků, než s jakým se dopravce pravidelně chlubí. Zatímco totiž v celkovém součtu všech spojů vykazují tuzemské vlaky

více než devadesátiprocentní přesnost, tak ty, které převezou lidi po republice na nejdelší vzdálenosti, jsou opožděné mnohem častěji.

České dráhy pravidelně tvrdí, že patří mezi nejpřesnější dopravce v Evropě. Avšak cestující musí kolikrát čekat desítky, v extrémních případech i stovky minut na zpožděné vlaky. Přitom právě přesnost je klíčový statistický údaj, měřící spolehlivost dopravce. Háček je v tom, že České dráhy prezentují vždy jen součet za osobní i dálkové vlaky. Jenže právě tuto 91procentní přesnost ovlivňují hlavně čísla víc než šesti tisíc osobních spojů denně. Naopak rychlíky nebo soupravy Eurocity jsou na tom výrazně hůř.

Příčina je v rozporu plynoucího ze statistiky rozdělující vlaky do jednotlivých skupin. Věvodí jí nejpřesnější Pendolina, o procento méně vykazují spěšné a osobní spoje, následované dále 84procentními expresy a vnitrostátními rychlíky. Na úplném chvostu jsou pak právě mezistátní spoje. Miroslav Jasenčák, ředitel odboru řízení provozu ČD: "Vlivy (na zpoždění) se pohybují v rozsahu kolem čtyřiceti procent, které nemůžeme ovlivnit ani my ani cizí železniční správy. Jsou to nehody, sebevraždy osob, střetnutí na přejezdech."

Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského je to dáno tím, že osobní vlaky mají kratší trasy, rychlost není tak vysoká, a tak v případě nějakého rychlostního omezení kvůli pomalé jízdě nevzniká takové zpoždění. "Zhruba čtvrtinu všech zpoždění způsobují závady na infrastruktuře, lomy kolejnic, závady signalizace a poruchy troleje," komentuje statistiky Šťáhlavský. Další dvacet procent zpoždění prý vzniká, když vlaky čekají na zpožděné přípoje. Pokud má v tuzemsku zpoždění vnitrostátní vlak, cestující nedostane od železnice žádné odškodnění. Česká republika si totiž na rozdíl od většiny jiných států vymohla výjimku z nařízení Evropské unie, podle kterého musí dopravci lidem za pozdní příjezd vracet část peněz.

25. 12. 2010 U Mariánských Lázní narazil vlak do stromu, strojvůdce zranilo rozbité sklo

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/u-marianskych-lazni-narazil-vlak-do-stromu-strojvudce-zranilo-rozbite-sklo-17v/-vary-zpravy.asp?c=A101225_213048_vary-zpravy_abr)

Osobní vlak narazil večer do stromu spadlého na trať před vjezdem do železniční stanice Mariánské Lázně. Mluvčí krajských hasičů Martin Kasal informoval, že strojvůdce byl při srážce zraněn, cestující z nehody vyvázli bez zranění. Provoz na trati byl přerušen. Strom spadl na trať patrně kvůli silnému sněžení. Vlak přijíždějící od Chebu už před ním nestačil zastavit a rozbilo se mu čelní sklo, uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Strojvůdce utrpěl řezná poranění od rozbitého skla a šok, byl převezen k dalšímu ošetření. Ve vlaku bylo zhruba deset cestujících, kteří došli do stanice pěšky. "Provoz byl na trati do vyšetření případu dočasně přerušen," uvedla mluvčí.

27. 12. 2010 Přestupní jízdenky budou platit v dalších příměstských vlacích

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/prestupni-jizdenky-budou-platit-v-dalsich-primestskych-vlakich-p86/-praha-zpravy.asp?c=A101227_105001_praha-zpravy_ab)

Na dvou tratích příměstských vlaků budou platit jízdenky pražské městské hromadné dopravy. Dosud tu mohli cestující používat pouze předplatní kupóny. Obyčejné jízdenky z Prahy tak začnou platit od 1. ledna 2011 mezi Řeporyjemi a Nučicemi a Hostivíci a Rudnou u Prahy. Jednotlivé spoje na obou zmíněných tratích tak budou plně integrovány do systému pražské MHD. "Plná integrace znamená, že ve vlaku platí nejen předplatní jízdní doklady PID, ale i přestupní jízdenky PID pro jednotlivou jízdu," uvedl Filip Drápal, mluvčí organizace Ropid, která sestavuje jízdní řády pražské MHD. Železniční stanice Zbuzany, Rudná u Prahy, Nučice a Hostivice-Litovice tak budou vybaveny označovacími strojkami PID. "Cestující je povinen před nástupem do vlaku označit jízdenku v tomto strojku. Ve vlacích lze používat jízdenky označené v prostředcích městské dopravy nebo integrovaných autobusových linkách PID," uvedl Drápal.

Jaké doklady platí ve vlacích

Kromě přestupních jízdenek pro jednotlivou jízdu platí na tratích předplatní jízdní doklady Pražské integrované dopravy (to jest "tramvajenky", doplňkové kupony), krátkodobé časové jízdenky (to znamená jízdenky na 24 hodin, 3 nebo 5 dní). Ve vlacích neplatí SMS jízdenky.

27. 12. 2010 České dráhy zmodernizují 64 bezbariérových vagonů pro rychlíky a expresy (BDbmsee, BDhmsee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9375/>)

České dráhy vyhlásily soutěž na dodavatele modernizace 64 bezbariérových vagonů pro expresní vlaky a rychlíky. Vozy z konce 80. let konstruované již tehdy pro rychlost až 160 km/h projdou kompletní rekonstrukcí, při které bude instalován nový interiér, dosazena klimatizace, nové plošiny umožňující nástup vozíčkářů i bezbariérové WC s uzavřeným systémem. Modernizací projde 64 kombinovaných vozů 2. třídy se zavazadlovým oddílem, které jsou navíc upravené pro přepravu vozíčkářů (současné řady BDbmsee a BDhmsee). Vagóny byly vyrobeny v letech 1987 a 1988 ve východoněmecké vagónce v Bautzenu a ve své době patřily mezi nejmodernější vagóny v tehdejší „východním bloku“ s maximální rychlostí až 160 km/h.

„Pro tento vůz jsme díky jeho moderní konstrukci vhodné k modernizaci zvolili rozsáhlejší rekonstrukci,“ uvádí náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a vyjmenovává novinky, se kterými České dráhy počítají, a které ocení především cestující: „Kompletní výměnou projde interiér vozu, kde bude zachováno několik klasických oddílů s 6 místy a nově chceme vytvořit menší velkoprostorový oddíl. Zachován bude oddíl pro vozíčkáře, kompletně zrekonstruována bude bezbariérová toaleta a nově koncipován bude také prostor pro uložení 6 jízdnic kol.“ Antonín Blažek dále dodává další výhody, které modernizovaný vůz nabídne svým cestujícím: „Samozřejmostí bude klimatizace a ve všech oddílech počítáme s elektrickými zásuvkami 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících. K pohodlnému nástupu do vozu a průchodu mezi vozy přispějí dveře s elektrickým pohonem ovládané tlačítky. Vozy budou vybaveny také elektrickou zdvihací plošinou, která umožní pohodlný a bezpečný nástup vozíčkářům. Ke snadné orientaci všech cestujících na jejich cestě přispěje nový audiovizuální informační systém.“

Rozsáhlými změnami projdou i některé technické celky skryté zraku cestujících, které však znamenají dobré fungování celého vozu a bezpečnější cestování. Rekonstrukce se dotkne například podvozku GP 200 S a brzdy vozu. Podvozek bude doplněn o elektromagnetickou kolejnicovou brzdou a celý brzdový systém bude upraven pro činnost tzv. ep brzdy s možností přemostění záchranné brzdy. Tento brzdový systém je nezbytný pro provoz v delších tunelech. Nový a výkonnější bude také tzv. centrální zdroj energie, který napájí klimatizaci, osvětlení, el. zásuvky 230 V 50 Hz, nástupní plošiny pro invalidy a další elektrická a elektronická zařízení.

České dráhy předpokládají náklady na modernizaci bezbariérových vagonů ve výši 1,5 miliardy Kč a splnění celého kontraktu do 36 měsíců od jeho podpisu. Vozy budou po své modernizaci nasazeny na všechny typy dálkových spojů od vlaků EuroCity a InterCity po vnitrostátní rychlíky. Modernizace bezbariérových rychlíkových vozů navazuje na již zahájené projekty modernizace 58 kusů vozů pro vlaky EuroCity a InterCity, revitalizaci 110 rychlíkových vagonů a modernizaci 21 restauračních vozů. Vozy 1. a 2. třídy z těchto rekonstrukcí zvýší kvalitu cestování ve vlacích EuroCity, InterCity a ve vnitrostátních rychlících již v průběhu roku 2011.

28. 12. 2010 Jančura bude na Slovensku provozovat dotované vlaky (RegioJet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancura-bude-na-slovensku-provozovat-dotovane-vlak-y-p01-eko-doprava.aspx?c=A101228_173050_eko-doprava_vem)

Společnost RegioJet Radima Jančury získala od slovenského ministerstva dopravy devítiletou smlouvu na provoz osobních vlaků mezi Bratislavou, Dunajskou Stredou a Komárnem. První Jančurovy vlaky by na trať měly vyjet na jaře 2012. "Včera jsme podepsali smlouvu," potvrdil v úterý navečer mluvčí firmy Aleš Ondrůj. "Nabízíme nový koncept regionální dopravní obslužnosti, zdvojnásobíme počet spojů," dodal Ondrůj. Dosud jezdí na téměř stokilometrové trati osm párů vlaků denně, o víkendů je provoz řidší. Další spoje pak jezdí jen na části trati. RegioJet, který je dceřinou firmou Student Agency, slibuje také zkrácení jízdny mezi Bratislavou a Dunajskou Stredou ze 70 na 43 minut. Podle informací deníku Sme nasadí RegioJet na trať vlaky značky Bombardier. Ve špičce by měly mít kapacitu až 300 lidí, všechny soupravy také budou klimatizované.

Žluté vlaky prorazí na Slovensku dřív než doma

Jančurova firma požaduje otevírání trhu na železnici také po tuzemských krajích a ministerstvu, ty se k tomuto kroku však příliš nemají. Řada krajů naopak na konci loňského roku podepsala desetileté smlouvy s Českými drahami. Poptávku na zajištění dopravy mezi Bratislavou a Komárnem zveřejnilo ministerstvo už v roce 2009. "RegioJet byl jediný, kdo se do tohoto řízení přihlásil," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Krajčovič. Jančura je tak prozatím se svými vlaky úspěšnější za hranicemi než doma. "Podobně jako při zavádění eura udělalo nyní Slovensko to, na co nemělo Česko odvahu,"

glosuje krok slovenského ministerstva Ondrůj. Podle něj slovenské ministerstvo ušetří oproti současnosti desetinu nákladů, avšak provoz na trati se zdvojnásobí. ZSSK dostává výrazně vyšší dotace, než například České dráhy. Současně musí ale platit více za použití kolejí, než platí dopravci v tuzemsku.

29. 12. 2010 Pražské hlavní nádraží hlásí další zpoždění. Italové opět nesplnili termín

Zdroj: iHNed.cz (<http://obrazem.ihned.cz/c1-49053110-prazske-hlavni-nadrazi-hlasi-dalsi-zpozdeni-italove-ani-napodruhe-nedodrzeli-termin>)

Rekonstrukce měla být dokončena před dvěma lety. Poté se termín posunul na letošní březen. Ani tehdy ale nebude hotovo. Radiožurnál upozornil, že italská firma Grandi Stazioni, která má podle smlouvy s majitelem (České dráhy) nádraží opravit a dalších třicet let provozovat, prostě nestíhá. Třeba historická Fantova budova je pořád v dezolátním stavu. A termíny dokončení prý nejsou jasné – odhad zní rok 2014. Vše se také prodraží, z 650 milionů korun je najednou více než jedna miliarda. Na opravu, tentokrát ze státních peněz, čekají i dva oblouky obrovské litinové střechy nádraží. Jenže potřebných 700 až 800 milionů korun stále schází. Do nového se má převléknout i park u vstupu do nádraží zvaný Sherwood, ovšem bezpečněji by tu mělo být až v roce 2012.

29. 12. 2010 V Libereckém kraji chybí peníze na modernizaci železnice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/111191-v-libereckem-kraji-chybi-penize-na-modernizaci-zeleznice/>)

Ani korunu nemá zatím stát v rozpočtu na obnovu a modernizaci železničních tratí v Libereckém kraji. Tamní hejtmanství to však kritizuje. Bez investic do kolejí nenabídnou slibované pohodlí ani objednané nové vlaky. Podle ministerstva dopravy ovšem nepatří trati na Liberecku mezi ty hlavní a peníze chybějí všude. Do tratí v Libereckém kraji dal stát za posledních pět let 615 milionů korun. Podle kraje je to výrazně méně, než by vzhledem k počtu obyvatel odpovídalo. "Priority vyhodnocení SŽDC jsou jiné, než je Liberecký kraj. Dlouhodobě je vidět, že do Libereckého kraje neputují žádné peníze," uvedl radní Libereckého kraje pro dopravu Martin Sepp (ČSSD).

Podle mluvčího ministerstva dopravy Jakuba Ptačinského nejsou alokovány peníze pro větší investiční akce v Libereckém kraji a současný stav veřejných prostředků to ani nedovoluje. Liberecký kraj přiměl dopravce kupovat nové soupravy. Ani ty ale podle něj po starých kolejích nepojedou rychleji. Největší problémy jsou teď na trati z Liberce do Tanvaldu. U Proseče nad Nisou jezdí vlaky přes přejezdy pouze dvacetikilometrovou rychlostí. "Na trati 036 mezi Libercem a Harrachovem skutečně dochází k poměrně významnému prodloužení jízdní doby," uvedla ředitelka KORID LK Pavlína Velikovská. Podle vedoucí odboru dopravy libereckého krajského úřadu Stanislavy Jakešové chybí zabezpečení a nejsou tam místa pro vyhýbání vlaků.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vyčíslila investice v širším libereckém regionu na více než miliardu korun a s ministerstvem dopravy připomíná i opravy tratí poškozených povodněmi. "Připravujeme stěžejní investiční akci optimalizace traťového úseku Liberec – Tantal d s předpokládanými náklady ve výši přibližně 1,4 miliardy korun," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Priority ministerstva dopravy má určit v lednu až tzv. dopravní superkoncepce. Liberecký kraj zatím zjišťuje, jestli by vlaky na poškozené trati nebylo možné nahradit kloubovými autobusy.

30. 12. 2010 2010 a železnice – malé pohledy do budoucnosti

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/110444-2010-a-zeleznice-male-pohledy-do-budoucnosti/>)

I když na železnici zůstalo na první pohled po celý rok 2010 vše při starém, začal se zvedat vítr změn. Zatím však šlo spíše o ojedinělé výkyvy – pomyslné pohledy do budoucnosti. Zatímco České dráhy v kapse s desetiletými smlouvami na zajištění dopravní obslužnosti v krajích začaly vypisovat výběrová řízení na nová vozidla, k jejichž nákupu se zavázaly, společnost Regiojet Radima Jančury se rozhodla ukázat cestujícím i krajům, oč přišly, když dlouhodobé smlouvy neuzavřely raději s ním. Na jejich prezentační jízdy s pronajatým moderním vozidlem zareagovaly České dráhy vypůjčením obdobného motoráku – a tak několik týdnů jezdili cestující v novém. Poté ale reklamní jízdy skončily a lidé se museli vrátit do starého. Změny teprve začínají, nové motoráky ČD se mají v běžném provozu objevit až v roce 2011.

Koupíme všechno, ale ne dnes

České dráhy na počátku roku zrušily jedno ze dvou velkých výběrových řízení, které vyhlásily v roce 2009. Týkalo se dodávky ojetých vagonů ze zahraničí, které měly dostat dálkovou dopravu z nejhorsího. Druhé velké výběrové řízení, které se týkalo pronájmu moderních motorových vozů, zrušily dráhy ještě v roce 2009 – a tak do nového roku vstoupily s čistým stolem a zastaralým vozovým parkem. Následně však ČD vypsal několik dalších tendrů, které už dobehly až do konce, a tak se podařilo uzavřít kontrakt na dodávku nových motorových vozů s výrobcem Stadler, na rekonstrukci vozů pro vlaky IC s ŽOS Trnava, na rekonstrukci starých restauračních vozů s ŽOS Vrutky nebo na minimalistickou revitalizaci starých rychlíkových vozů s firmou Janoza. Kromě toho získala společnost PARS další kontrakty na rekonstrukci starých regionálních motoráků na tzv. Regionovy. Další výběrová řízení na nové dieselové i elektrické jednotky pro regionální dopravu probíhají.

Smrť výběrových řízení má ale řadu háčků. Jejich hlavním přínosem by měla být razantní modernizace vozového parku v regionální dopravě – na kterou se ale dráhy soustředily už v minulých letech mnohem více než na dopravu dálkovou. V té stále tvoří páteř provozu vagonů ze 70. a 80. let známé koženkovými lavicemi, hlukem a špatnou údržbou. Přestože vozy nejsou přestárlé – podobně staré jsou i některé vagony, které německá DB či rakouské ÖBB posílají na mezistátní vlaky, a nikdo si na ně nestěžuje – zoufale jim chybí údržba. Navíc komfort, který vagonů východoněmecké produkce nabízejí cestujícím, byl už v době jejich vzniku ubohý oproti západoněmeckému standardu. Jejich rekonstrukci však dráhy neplánují, ohlášená revitalizace by měla především odstranit následky dlouhodobé podúdržby. Ve vozech zůstanou lavice, běžné záchody s propadlístem i zalamovací dveře. I v regionální dopravě zůstalo ke konci roku vše při starém. Soutěže na dodávky nových vozidel buď ještě probíhají, nebo stanovily začátek dodávek na příští rok. Nová vozidla tak sice budou – ale ne hned.

Novinky se zpožděním

Několik trvalých "oken do budoucnosti" se otevřelo už před koncem roku 2010. Na severu Čech se o to postarala Arriva, která v předcházejícím roce vyhrála výběrové řízení, a její motoráky Desiro začaly letos v prosinci jezdit z Liberce přes německou Žitavu do Varnsdorfu a Rybníště. I České dráhy se mohou pochlubit významnou novinkou ve svém vozovém parku – dlouho očekávaná lokomotiva řady 380 od Škody začala před koncem roku jezdit ve zkušebním provozu v čele dálkových vlaků ČD mezi Prahou a Brnem, resp. Břeclaví. Předání první lokomotivy se ale výrazně zpozdilo, navíc dráhy zatím nedostaly celou sérii nových lokomotiv, kterých má být celkem dvacet. Už od května ale byly nové stroje k vidění na českých kolejích, když jezdily nejprve na zkoušku v čele nákladních vlaků dočasně ve službách ČD Cargo. Nákladní dopravci začali během roku zkoušet také další řadu moderních lokomotiv Siemens ES64F4 – nákladní bratrance známých Taurusů.

České dráhy, které se potýkají s nedostatkem moderních lokomotiv i vagonů, si nadále pronajímaly několik lokomotiv od rakouských ÖBB a také německé Arrivy. Elektrické lokomotivy Taurus jezdily podobně jako v roce 2009 v čele většiny vlaků Eurocity mezi Prahou a Vídní, na jednom páru vlaků nově vyrážely i z Prahy do Drážďan. Dieselové lokomotivy Herkules potom vodily po celý rok rychlíky z Plzně do Bavorska.

Ve žluté na Kozí dráhu a do Domažlic

Po dlouhé odmlce se opět začali ozývat soukromí dopravci. Poprvé se velké soukromé železniční projekty objevily poté, co začalo jezdit Pendolino mezi Prahou a Ostravou. Vše však skončilo zrušením projektu RT Expres – v té době přitom již byly jeho vlaky zanesené do jízdního řádu. Letos si společnost Regiojet, která patří autobusovému dopravci Student Agency podnikatele Radima Jančury (současně předsedy představenstva Regiojetu), na jaře pronajal dvě dieselové jednotky Siemens Desiro z Německa a čtvrt roku s nimi vozil cestující. Nejprve jezdil za korunu v krajích, které v roce 2009 odmítly nabídku společnosti na převzetí regionální železniční dopravy, v létě zajišťoval provoz spěšných vlaků z Plzně do Domažlic za běžnou cenu. Zatímco při jízdách po turisticky atraktivní Kozí dráze na Děčínsku praskaly vlaky ve švech, později už byl zájem menší. Přesto se dvojicí žlutých vlaků svezlo 200 tisíc cestujících.

Během roku 2010 začal Regiojet shromažďovat také svůj vlastní vozový park. Z Itálie koupil elektrické lokomotivy, které vyrobila Škoda v 90. letech a vypsal výběrové řízení na nákup osobních vozů. V jízdním řádu, který začal platit v prosinci, jsou uvedeny spoje Regiojet z Prahy na Ostravsko, které však začnou jezdit až "od vyhlášení", zřejmě v polovině roku 2011. Regiojet také stále usiluje o získání části regionálních tratí. Do Bruselu poslal stížnost na postup krajů při loňském přidělení dlouhodobých smluv na zajištění regionální dopravy Českým drahám.

Kromě Regiojetu oznámil příchod na železnici – rovněž na linku Praha – Ostrava – dopravce Leo Expres. Chce zahájit provoz po začátku platnosti jízdního řádu 2011/2012, v prosinci ohlásil, že bude

jezdit s elektrickými jednotkami od Stadleru. Ještě v době platnosti aktuálního jízdního řádu by měl vyjet také soukromý noční expres z Prahy do Košic. Provozovat ho má společnost Wagon Slovakia, která však zatím neoznámila nic konkrétního. Její vlak má začít jezdit – podobně jako Regiojet z Prahy na Ostravsko – "od vyhlášení".

Žaluda versus Bazala

Během roku ovlivnily dění na železnici i spory kolejových bossů. Zatímco občasné špičkování mezi zástupci Regiojetu a Českých drah ani výroky odboráře Jaromíra Duška o korupci na ředitelství drah a zvedání tužky neměly nakonec výraznější následky, zprvu nenápadný audit ve společnosti ČD Cargo skončil personální smrští ve vedení společnosti. V létě odvolala valná hromada společnosti představenstvo i s jeho předsedou Josefem Bazalou. Do čela společnosti krátce nastoupili lidé z vedení mateřských Českých drah v čele s generálním ředitelem Petrem Žaludou, později se novým předsedou představenstva ČD Carga stal Jiří Vodička a spolu s ním přišli i noví ředitelé financí a provozu. Žaludovo vedení drah, které stálo za nečekanou změnou v čele Carga, zdůvodňovalo odvolání Josefa Bazaly obstrukcemi v průběhu auditu. Ten měl zjistit, proč se společnost, o níž se očekávalo, že bude zisková, propadla do ztráty. V říjnu audit skončil, podle Jiřího Vodičky ukázal, že ČD Cargo pod Bazalovým vedením hospodařilo chybně, podnik vypravoval vlaky se zápornou marží nebo si nevýhodně pronajal vagony.

Personální změna proběhla také v čele další z nejvýznamnějších železničních organizací. V říjnu rezignoval Jan Komárek, ředitel Správy železniční dopravní cesty – vlastníka a správce kolejí a veškeré další infrastruktury s výjimkou nádraží. Místo něj byl řízením SŽDC pověřen dosavadní náměstek generálního ředitele Pavel Habarta.

Jistě, nový pane ministře

Nejenom na železnici se leccos změnilo po červnových volbách, a to především poté, co v srpnu nastoupila nová vláda. Ministr dopravy Vít Bárta se rozhodl, že bude šetřit, a začal se přetahovat se stavebními firmami – mimo jiné se společnostmi, které rekonstruují železniční trati. Stavby se dokonce nakrátko zastavily, nakonec stavební firmy slíbily státu zlevnění prací a koridory začaly opět vznikat. Proškrtnán byl ale seznam staveb, které měly vznikat v příštích letech. Definitivní stop dostala třeba vysokorychlostní trať z Prahy do Berouna, která měla vést tunelem pod Barrandovem a později na ni měla navázat další část vysokorychlostního koridoru do Plzně a Mnichova.

Ministerstvo dopravy pod vedením Víta Bárty začalo vyžadovat snížení nákladů také po svých provozních organizacích včetně Správy železniční dopravní cesty. Ta v září oznámila, že chce ušetřit část nákladů tak, že přestane udržovat některé málo vytižené lokálky. Kraje poté skutečně zrušily objednávku regionální dopravy na několika tratích a ministerstvo dopravy zahájilo správní řízení o jejich zrušení. Vzhledem k odporu krajů a především občanů a obcí je nakonec seznam tratí, kde doprava ustala, pouhým zlomkem původního návrhu Správy železniční dopravní cesty.

Co dál?

V příštím roce se objeví ve službách ČD nové motoráky a vyjedou možná i tři soukromé vlaky. Bruselští úředníci se budou dále zabývat stížností Regiojetu na zadání dlouhodobých smluv na regionální dopravu Českým drahám a možná se začne schylovat k výběrovým řízením na některé trati, které mohou kraje ČD přece jenom sebrat. Během roku téměř jistě nedojde k zásadní obměně vozového parku drah – i kdyby se jim nečekaně podařilo získat nové vagony nebo soupravy pro dálkovou dopravu, jejich výroba a dodávka nějakou dobu potrvá...

30. 12. 2010 Kolektivní smlouva v ČD do ledna nebude, zaměstnanci si pohorší

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/111269-kolektivni-smlouva-v-cd-do-ledna-nebude-zamestnanci-si-pohorsi/>)

Svaz odborářů služeb a dopravy nepodepíše kolektivní smlouvu s Českými drahami na rok 2011. Informoval o tom dnes šéf svazu Jaromír Dušek s tím, že chce dál jednat. Zbývajících osm odborových centrál už smlouvu s drahami podepsalo, jejich zástupci další jednání odmítají. Kolektivní smlouva tak na dráze zřejmě nezačne platit, což mimo jiné znamená kratší dovolenou pro zaměstnance a delší pracovní dobu ve všech profesích.

Svaz odborářů služeb a dopravy považuje za hlavní problém, proč s podpisem smlouvy otálí, zmrazení platů zaměstnanců drah pro příští rok. Kvůli inflaci by to pro zaměstnance podle Duška znamenalo faktické snížení mezd. Volá proto po dalším jednání o nové podobě kolektivní smlouvy, do Silvestra je podle Duška stále dost času dohodnout pro drážní zaměstnance příznivější podmínky. Kromě vyšších platů svaz požaduje také změnu pravidel, podle kterých se určují počty placených

odborových funkcionářů. Ta podle vyjádření svazu diskriminují malé odborové organizace, Svaz odborářů služeb a dopravy by chtěl, aby mu jich dráhy platily více. To ale odporuje platné dohodě.

České dráhy jsou ochotné o nové podobě kolektivní smlouvy jednat, ale muselo by to být se zástupci všech devíti odborových organizací. Vedení drah nicméně nepředpokládá, že by ostatní odborové svazy chtěly na návrh odborářů služeb a dopravy přistoupit. To přiznává i Dušek, z ostatních osmi odborových organizací podle něj reagovaly na výzvu jeho svazu k dalšímu jednání o kolektivní smlouvě pouze tři, a to záporně.

Odboroví partneři Duškův svaz kritizují: "Svým postupem opakovaně zabránili pokračování v kolektivním vyjednávání na Českých drahách, a to přesto, že účast odborové organizace na kolektivním vyjednávání je ze zákona povinná," konstatovaly ostatní odborové svazy ve společném prohlášení. "Já 30. prosince nehodlám s panem Duškem vyjednávat celou kolektivní smlouvu znova," prohlásil dnes prezident Federace strojířů Jindřich Hlas. Obdobně se k novému jednání staví i předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ten považuje kolektivní smlouvu za dohodnutou a očekává připojení podpisu zástupce Svazu odborářů služeb a dopravy.

I tak je ale sporné, zda je kolektivní smlouva skutečně neplatná. "Osm odborových svazů podepsalo a ten devátý z jednání odešel, takže může existovat právní výklad, že vlastně opustili kolektivní vyjednávání," vysvětlil Pejša. Rozhodnout o platnosti smlouvy ale nakonec zřejmě bude muset soud. Odboráři, kteří Duška za jeho postup kritizují, se hodlají obrátit také na ombudsmana. Nahrává jim to, že Duškův svaz reprezentují jen necelá 3 procenta zaměstnanců drah.

Když se dva perou, třetí se směje a čtvrtý pláče

Milan Lokvenc, prezident Federace železničářů: "Teď nastoupí režim zákoníku práce, což znamená o dva týdny dovolené méně, ozdravné pobyty nebude muset zaměstnavatel pořádat žádné, a to mu ušetří krásné peníze." Rozhodnutí o platnosti kolektivní smlouvy ale nepadne do konce roku, zaměstnanci drah si tak paradoxně pohorší. Dráhy se totiž v takovém případě budou po Novém roce řídit ve vztahu ke svým zaměstnancům pouze zákoníkem práce, který je však mnohem tvrdší než drážní smlouva, jež pracovní vztahy upravuje nyní. Zaměstnanci tak přijdou o část benefitů, například o týden dovolené navíc nebo o kondiční ozdravné pobyty. Některé pracovníky by dokonce podle Pejši mohly dráhy propustit. Pro dráhy samotné by byl takový stav výhodnější.
