

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2008

## OBSAH

01. 05. 2008	VLAK NA LETIŠTĚ RUZYŇ POJEDE NA VÁNOCE 2013. BUDE I METRO .....	4
05. 05. 2008	PARNÍM VLAKEM NA DOBŘÍŠ (PRAHA-BRANÍK - DOBŘÍŠ, 17. KVĚTNA 2008) ..	4
05. 05. 2008	ZA ZLATÝM POKLADEM S POSÁZAVSKÝM PACIFIKEM (PRAHA-BRANÍK - ČERČANY, 24. KVĚTNA 2008).....	5
06. 05. 2008	Z BENEŠOVA DO TRHOVÉHO ŠTĚPÁNOVA VLAKEM BEZ PRŮVODČÍHO .....	5
07. 05. 2008	VYKOLEJENÝ ŽELEZNIČNÍ VŮZ V PŘEROVĚ ZPOZDIL 29 VLAKŮ .....	5
08. 05. 2008	CESTA VLAKEM BUDE OD ČERVNA DRAŽŠÍ, KVŮLI NAFTĚ.....	6
09. 05. 2008	POŠKOZENÉ VEDENÍ V ČESKÉ TŘEBOVÉ ZASTAVILO VLAKY Z MORAVY DO PRAHY .....	6
09. 05. 2008	ČESKÉ DRÁHY UPRAVÍ NĚKTERÉ OBCHODNÍ NABÍDKY, ZMĚNA SE DOTKNE ASI 4 % CESTUJÍCÍCH.....	7
09. 05. 2008	NEZNÁMÁ NEMOC ZABILA CESTUJÍCÍ. V KARANTÉNĚ BYL CELÝ KANADSKÝ VLAK .....	8
10. 05. 2008	PODÍVEJTE SE, JAK BY MOHLA VYPADAT RYCHLODRÁHA Z PRAHY DO Kladna.....	8
12. 05. 2008	V KRUŠNÝCH HORÁCH ZAČNE ODLOŽENÁ OPRAVA TRATĚ Z NEJDKU DO POTUČKŮ .....	9
12. 05. 2008	ZLODĚJI PŘIPŘÁHLI KONĚ K LOKOMOTIVĚ A ODVEZLI JI DO SBĚRNY .....	9
12. 05. 2008	VLAKY KVŮLI VLÁDĚ ROZJEDEME NA SLOVENSKU, HROZÍ STUDENT AGENCY .....	10
12. 05. 2008	KVŮLI MODERNIZACI ŽELEZNICE BUDOU V TÁBOŘE DOPRAVNÍ OMEZENÍ ..	11
13. 05. 2008	LUŽNÁ ZVE NA PARNÍ VÍKEND (ŽELEZNIČNÍ MUZEUM ČD V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA, 17. A 18. KVĚTNA 2008) .....	11
13. 05. 2008	ZAJÍMAVOSTI Z EVROPSKÝCH KOLEJÍ .....	11
13. 05. 2008	V ROCE 2009 ZAČNE REVITALIZACE NÁDRAŽNÍ HISTORICKÉ BUDOVY ŽST. TEPLICE V ČECHÁCH.....	12
13. 05. 2008	POCHOD PRAHA - PRČICE (17. KVĚTNA 2008, JÍZDNÍ ŘÁD) .....	13
13. 05. 2008	NOC V MUZEU (JAROMĚŘ, 17. KVĚTNA 2008).....	14
13. 05. 2008	ZMĚNÍ SE VLAKY PRO FANOUŠKY? DRÁHY TO NEVYLUČUJÍ.....	14
13. 05. 2008	STUDENT AGENCY CHCE S FRANCOUZI DO REGIONÁLNÍCH VLAKŮ.....	15
13. 05. 2008	DRÁHY JEDNAJÍ O ZAVEDENÍ RYCHLÍKU DO BUDĚJOVIC PŘES PŘÍBRAM ...	16
14. 05. 2008	POSLANCI POTVRDILI 12 MILIARD ČESKÝM DRAHÁM NA NOVÉ VOZY .....	16
15. 05. 2008	NÁKLADNÍ VLAK SE U MĚLNÍKA SRAZIL S KAMIONEM (KRALUPY NAD VLTAVOU - NERATOVICE).....	17
15. 05. 2008	PŘEVODEM DRÁŽNÍHO MAJETKU SE BUDE ZABÝVAT EVROPSKÁ KOMISE .	17
16. 05. 2008	MAJITEL STUDENT AGENCY: O PRIVATIZACI ČESKÝCH DRAH MÁM ZÁJEM.	18
16. 05. 2008	SEBEVRAH SKOČIL POD RYCHLOVLAK PENDOLINO (BRODEK U PŘEROVA)	18
16. 05. 2008	DEUTSCHE BAHN MAJÍ OTEVŘENÉ DVEŘE K PRIVATIZACI.....	19
16. 05. 2008	ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ O POVOLENÍ ODSTRANĚNÍ STAVBY: ZRUŠENÁ REGIONÁLNÍ DRÁHA ČEJČ - ŽDÁNICE, ÚSEK UHŘICE U KYJOVA - ŽDÁNICE, 1. ETAPA .....	19

19. 05. 2008	LOKOMOTIVA SE SRAZILA S OSOBNÍM VLAKEM, STROJVEDOUČÍ NEPŘEŽIL (MORAVANY) .....	19
19. 05. 2008	WINTONŮV VLAK PŘIPOMENE OSUDY ŽIDOVSKÝCH DĚTÍ .....	20
20. 05. 2008	BELGIČTÍ ŽELEZNIČÁŘI STÁVKUJÍ .....	21
20. 05. 2008	JÍZDENKY DO NOČNÍCH VLAKŮ NA SLOVENSKO NOVĚ NA ESHOPU ČD.....	21
20. 05. 2008	NEHODU VLAKŮ PRAVDĚPODOBĚ ZPŮSOBILA CHYBA SIGNALIZACE (MORAVANY) .....	22
21. 05. 2008	ZA NEHODU VLAKŮ V MORAVANECH MOHL ZŘEJMĚ PÍSEK NA TRATI .....	22
21. 05. 2008	GULÁŠ VE VLAKU MŮŽE STÁT I TŘI STOVKY .....	23
21. 05. 2008	ČESKÉ DRÁHY ZAVEDOU O LETNÍCH PRÁZDNINÁCH PRO MLADÉ SLEVO LÉTO-26 V NOVÉ PODOBĚ .....	24
22. 05. 2008	ZAČALA OBNOVA TRATI Z BUDĚJOVIC DO HORNÍHO DVOŘIŠTĚ .....	24
22. 05. 2008	SKUPINA ČESKÉ DRÁHY OBHÁJILA POSTAVENÍ V ELITNÍ DESÍTCE DOPRAVCŮ EVROPSKÉ UNIE .....	25
23. 05. 2008	PROJEKT ADRIATIC–BALTIC LANDBRIDGE ÚSPĚŠNĚ ZAKONČEN ZÁVĚREČNOU KONFERENCÍ .....	25
23. 05. 2008	PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ OTEVŘELO NOVÉ „ULTRAČISTÉ“ TOALETY .....	26
23. 05. 2008	O PRAŽSKÁ NÁDRAŽÍ JE ZÁJEM; DŮLEŽITÁ SI JIŽ DEVELOPEŘI ROZEBRALI .. .....	27
26. 05. 2008	DRÁHY VYPIŠOU TENDR NA VLAKOVÉ SOUPRAVY PRO BUDĚJOVICKÉ RYCHLÍKY .....	28
26. 05. 2008	DRÁHY BUDOU INFORMOVAT O VÝLUKÁCH EMAILEM .....	28
27. 05. 2008	SRÁŽKA RYCHLÍKU S MAMUTÍM NÁKLADNÍM VLAKEM: JAK SE TO MŮŽE VŮBEC STÁT? (DOKUMENT NA ČT).....	29
27. 05. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ELEKTRIZACE TRATI ZÁBŘEH – ŠUMPERK, 1. ČÁST .	31
27. 05. 2008	NA PROTEST PROTI REFORMÁM NEPOJEDOU ANI VLAKY (24. ČERVNA 2008) . .....	32
27. 05. 2008	V DUBNU JELO VÍCE NEŽ 90 % VLAKŮ VČAS, JE TO LEPŠÍ VÝSLEDEK NEŽ LONI .....	32
27. 05. 2008	DEN DĚTÍ S POSÁZAVSKÝM PACIFIKEM (30. A 31. KVĚTNA 2008, PRAHA-BRANÍK).....	32
28. 05. 2008	DRÁHY PROVĚŘUJÍ PO TRAGICKÉ SRÁŽCE U MORAVAN VŠECHNY LOKOMOTIVY .....	33
28. 05. 2008	V ČESKÉ KUBICI ZAČÍNÁ REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE .....	33
28. 05. 2008	DRAHÝ BENZÍN ŽENE NĚMECKÉ ŘIDIČE DO VLAKŮ.....	34
28. 05. 2008	AUTOVLAK JADRAN JE NA ZAČÁTEK LÉTA VYPRODANÝ .....	34
29. 05. 2008	NOVÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM O VÝLUKÁCH PRO NOVINÁŘE (ČD) .....	35
29. 05. 2008	ČD A SŽDC SPOUŠTÍ KAMPAŇ O VÝLUKÁCH A NOVÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ .....	35
29. 05. 2008	STÁT LETOS INVESTUJE REKORDNÍCH 27 MILIARD DO MODERNIZACE TRATÍ (PŘEHLED STAVEB).....	36
29. 05. 2008	ŽELEZNICE SPOLKNOU DO PĚTI LET PŘES 120 MILIARD KORUN.....	38
29. 05. 2008	DRÁHY MAJÍ NOVÉHO MASKOTA – MRAVENCE .....	38
29. 05. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	39
29. 05. 2008	ZASTUPITELÉ SE DOHODLI NA PROJEKTU RYCHLODRÁHY PRAHA - RUZYŇĚ – Kladno .....	40

30. 05. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ V ŽST. PRAHA MODŘANY .....	41
30. 05. 2008	JÍZDY PARNÍCH VLAKŮ NA BRNĚNSKU (7. A 8. ČERVNA 2008) .....	41
30. 05. 2008	DRÁHY CHTĚJÍ OD PROSINCE NASADIT LOKOMOTIVY TAURUS .....	42
30. 05. 2008	ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ MEZI LOKTEM A HORNÍM SLAVKOVEM SE MOŽNÁ DOČKÁ OBNOVY.....	42
31. 05. 2008	SPADLÁ TROLEJ ZASTAVILA KORIDOR, VLAKY NABRALY VELKÁ ZPOŽDĚNÍ (ÚVALY).....	43
31. 05. 2008	DEFINITIVNĚ: ČTVRTINU DEUTSCHE BAHN ČEKÁ PRIVATIZACE .....	43

## 01. 05. 2008 Vlak na letiště Ruzyň pojede na Vánoce 2013. Bude i metro

Zdroj: iHNed.cz ([http://domaci.ihned.cz/c4-10149500-24402890-002000\\_d-vlak-na-letiste-ruzyn-pojede-na-vanoce-2013-bude-i-metro](http://domaci.ihned.cz/c4-10149500-24402890-002000_d-vlak-na-letiste-ruzyn-pojede-na-vanoce-2013-bude-i-metro))

Trasa A pražského metra by na letiště měla vést v roce 2016. Ruzyň se tak po britském Heathrow stane druhým letištěm světa, kam povede vlak i metro.

Pražské ruzyňské letiště udělá další krok ke "světovosti". Stejně jako na britské Heathrow na něj pojede jak vlak, tak i metro. Vlakem by se cestující měli na pražské letiště dostat za pět let, nejpozději na Vánoce roku 2013, metrem o tři roky později.



"Po sedmnácti letech diskusí a sporů jsme konečně našli společnou řeč, jak propojit Středočeský kraj a Prahu, i s odbočkou na ruzyňské letiště," shodl se v úterý ministr dopravy Aleš Řebíček s primátorem Pavlem Bémem. Ti ještě se středočeským hejtmánem Petrem Bendlem a starostou Prahy 6 Tomášem Chalupou podepsali "klid zbraní" - memorandum, v němž se politici zavazují, že na Ruzyň vlak pojede.

### Metro na Ruzyň v roce 2016

Modernizovaná trať povede po nynější tzv. buštěhradské dráze a bude končit na Masarykově nádraží, výhledově pak na hlavním nádraží. Hlavní město Praha ale nadále trvá i na spojení centra a letiště metrem. Prodloužení trasy A až do Ruzyně je plánované nejdříve na rok 2016. "Nejsou to konkurenční projekty. Praha se musí spoléhat na svou vlastní síť městské dopravy," dodal primátor Bém.

Podle středočeského hejtmána Petra Bendla se prý každý moudrý Pražák dřív nebo později přestěhuje právě do jeho kraje. A nová trasa, jejíž součástí je i dráha na ruzyňské letiště, spojí právě Prahu s Kladnem. "Praha a Středočeský kraj jsou spojené nádoby, denně do Prahy dojíždí za prací sto tisíc lidí, na Vánoce roku 2013 bychom se měli na této trati svézt," řekl Bendl.

Podobné "memorandum" jako včera už bylo podepsané v roce 2004. Jenže do dohody nejhlasilěji vstoupila městská část Praha 6, která na svém území nese největší podíl pražské části dráhy.

### Ruzyň jako Heathrow

"My jsme byli pravděpodobně největšími troublemakery, považujeme za úspěch, že projekt je šetrný k životnímu prostředí," říká starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa. Trať nebude sloužit nákladní ani koridorové dopravě a vlaky po ní budou jezdit 80 km/h. Na "šestce" má vést patnáct kilometrů trati a podle včera podepsaného memoranda se na ní předpokládají následující zastávky: Dejvice, Dlouhý Lán, Veleslavín, Liboc a Ruzyně, v Praze 7 se plánuje zastávka Bubny a také příležitostná zastávka Letná. Úsek mezi Letnou a Veleslavínem navíc povede pod zemí.

Tomáš Chalupa i v úterý zdůraznil, že pro jeho městskou část je prioritní propojení ruzyňského letiště s metrem. Ale stejně jako ustupují představitelé Prahy a chtějí se dohodnout na vlakovém spojení, tak i odpůrci této dopravní "rozmazlenosti", která je v Evropě unikátní (vlak i metro má pouze londýnské Heathrow), mírní tón.

"Na Praze 6 jsme uzavřeli nepsanou dohodu, že oni nebudou blokovat železnici a my nebudeme kritizovat metro, to už je za námi," říká pražská zastupitelka za Stranu zelených Petra Kolínská.

Ročně se na letiště nebo z něj potřebuje dostat dvanáct milionů cestujících. Primátor Bém v úterý řekl, že město má studie, které dokazují, že oba projekty jsou potřeba. Modernizace železnice by podle odhadů měla stát 13,5 miliardy korun, prodloužení metra A 40 miliard.

---

## 05. 05. 2008 Parním vlakem na Dobříš (Praha-Braník - Dobříš, 17. května 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=44669>)

V sobotu 17. května vyjede z nádraží Praha-Braník parní lokomotiva řady 434.2186 z roku 1917 v čele historického vlaku do Dobříše. Vlak zastaví ve stanicích Praha-Zbraslav, Vrané nad Vltavou, Měchenice, Čisovice, Mníšek pod Brdy a Malá Hraštice. Vlak je sestaven z historických vozů 3. třídy s dřevěnými lavicemi včetně vozu bufetového. Po příjezdu do stanice Dobříš ve 12.41 hod. je v prostorách nádraží připraven koncert skupiny Vlak na Dobříš a jejich hostů.

Kromě koncertu na dobříšském nádraží je možno navštívit muzeum s výstavou historických motocyklů na dobříšském zámku, galerii, interiéry zámku a překrásnou francouzskou zahradu.

Ve 14.05 a v 15.45 hod. se parní vlak vydá na výletní jízdu z Dobříše do Malé Hraštic a zpět. Návrat do Prahy je plánován s odjezdem z Dobříše v 17.45 hod. Tradičně bude v soupravě parního vlaku zařazen i bufetový vůz. Připraveno je pamětní razítko.

---

### **05. 05. 2008 Za zlatým pokladem s posázavským pacifikem (Praha-Braník - Čerčany, 24. května 2008)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=44854>)

V sobotu 24. května vyjede z Prahy parní vlak na trať legendárního „Posázavského pacifiku“. V čele vlaku bude parní lokomotiva 434.2186 „Čtyřkolák“ z roku 1917. Parní vlak projede nejkrásnější trasu pacifiku do Čerčan. Vlak bude sestaven z historických vozů 3. třídy s dřevěnými lavicemi včetně vozu bufetového.

Kromě překrásného okolí železniční tratě vybudované v kaňonu řeky Sázavy s několika tunely a kamennými viadukty mohou cestující z parního vlaku navštívit mnoho kulturních akcí a památek v Posázaví. V Jílovém u Prahy stojí za návštěvu Regionální muzeum těžby zlata v Čechách. Pro zájemce je připravena i prohlídková trasa ve Zlaté štolě sv. Josefa. Po předložení jízdenky na parní vlak je možno získat 50% slevu na vstupném do muzea a zlaté štolu. Nedaleko zastávky Krhanice se nachází vojensko – historické muzeum Lešany, kde bude právě v tuto sobotu slavnostně zahajována sezóna 2008. Vstup do muzea je zdarma. Ve stanici Týnec nad Sázavou lze navštívit Týnecký hrad nebo nedalekou zříceninu hradu Zbořený Kostelec.

---

### **06. 05. 2008 Z Benešova do Trhového Štěpánova vlakem bez průvodčího**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_z\\_benesova\\_bez\\_pruvodciho](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_z_benesova_bez_pruvodciho))

Od května je na trati z Benešova do Trhového Štěpánova nově zaveden tzv. specifický způsob odbavení cestujících. Ve vlacích nejezdí vlakový doprovod a jízdenky na zastávkách prodává přímo strojvedoucí.

„Tento způsob odbavování je obvyklý na méně frekventovaných tratích, kde není potřeba vlakový doprovod. Cestující se s ním setkají například mezi Olbramovicemi a Sedlčany nebo třeba na městské lince Praha-Libeň – Roztoky u Prahy,“ vysvětluje Alois Kašpar, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD pro Prahu a Středočeský kraj.

Jízdenku si mohou cestující koupit předem, nebo o ni hned při nástupu do vlaku požádají strojvedoucího. Nástup je možný jen předními dveřmi motorového vozu. Ve vlacích nejezdí průvodčí, cestující si tak jízdenky označí sami na líčové straně v označovači.

„Pokud bude cestující přestupovat v Benešově na další vlaky a nebude mít pro navazující úsek jízdenku, může si ji koupit bez komplikací u průvodčího v dalším vlaku. V tomto případě neplatí manipulační přírážku 30 korun,“ dodává Alois Kašpar.

Vlaky, ve kterých je zaveden specifický způsob odbavování cestujících, jsou označeny v jízdním řádu i na samotném vlaku symbolem „oka“. Podrobnosti jsou k dispozici ve Smluvních přepravních podmínkách Českých drah pro veřejnou osobní dopravu v Příloze 1 (na internetu [www.cd.cz](http://www.cd.cz) v sekci Cestování vlakem – Čím se řídíme).

---

### **07. 05. 2008 Vykolejený železniční vůz v Přerově zpozdil 29 vlaků**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/14304-vykolejeny-zeleznicni-vuz-v-prerove-zpozdil-29-vlaku/>)

Přerov - Zpoždění vlaků na trati mezi Přerovem a Břeclaví způsobil v úterý vpoledne železniční vůz, který vykolejil při posunování. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda je 230 000 korun. Viníkem je zřejmě čtyřicetiletý pracovník železnic, který nečekaně přehodil řadič výměny. Policisté případ vyšetřují pro podezření z ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení, uvedla mluvčí přerovské policie Michaela Sedláčková.

Nehoda se stala kolem 17:00 ve chvíli, kdy tažný stroj na trati posunoval tři osobní železniční vozy na jinou kolej. Signalista přehodil výhybku v okamžiku, kdy přes ni přejížděl vlak. Poškozením

železničního vozu vznikla škoda 200 000 korun, dalších 30 000 korun odhadli jako škodu odborníci na kolejovém svršku.

Kvůli nehodě se zpozdilo 29 osobních vlaků, jejichž zpoždění dosáhlo dohromady 298 minut. Nehoda se obešla bez zranění.

---

### 08. 05. 2008 Cesta vlakem bude od června dražší, kvůli naftě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/14455-cesta-vlakem-bude-od-cervna-drazsi-kvuli-nafte/>)

Praha - České dráhy (ČD) od 15. června, kdy začne platit druhá letošní změna jízdního řádu, zvýší ceny některých jízdenek. Další výhodné tarify se zcela zruší. Podle mluvčího ČD Ondřeje Kubalyje důvodem zdražení neustále rostoucí cena elektřiny a především nafty. Cenová změna se má dotknout zhruba čtyř procent cestujících. Generální zdražení jízdného zvažuje vedení drah ke konci roku.

Nejcitelněji se změna dotkne uživatelů kilometrických bank. Knížečka, na kterou je možné ujet 2 tisíce kilometrů za 1 600 korun, bude stát o 200 korun více. Ještě na podzim za ni cestující platili 1 400 korun. Cena jednoho kilometru se tak zvedla během půl roku o 20 haléřů na 90 haléřů. Skončí také možnost výhodného nákupu pěti kilometrických bank najednou.

Ceny se zvýší také u jednodenních síťových jízdenek ČD Net. Za jízdenku, kterou je možné využít na všechny spoje ČD, cestující nově zaplatí 440 korun, což je o 50 korun více než dnes. Analogicky se zdražuje i varianta ČD Net pro dvě až pět osob, místo 780 korun bude stát 880 korun. Podraží také víkendová síťová jízdenka SONE+ pro dálkové vlaky, naproti tomu SONE+ pro osobní vlaky se nemění.

Další výhodné tarify dráhy zcela zruší. Překvapivě se to týká i jízdenky SC Net na vlaky pendolino, kterou dráhy zavedly teprve loni v září. Její výhodou bylo, že ji cestující, ačkoliv zaplatil pouze za cestu pendolinem, mohl využít i na navazující spoje ve Středočeském, Moravskoslezském a Jihomoravském kraji. Ruší se i letní tarif pro mládež Léto-26.

"Takový nárůst cen vstupů, jaký zažíváme nyní, se dal jen těžko předpokládat," řekl k tomu Kubala. Minulý týden nafta rekordně podražila na 32,30 korun za litr, čímž předčila ceny benzinů. Přitom na zhruba dvou třetinách české železniční sítě zajišťují provoz dieselové motorové vozy či lokomotivy. Kubala přirovnal v rozhovoru pro Českou televizi zdražení jako zavedení palivového příplatku, podobně jako k němu musely sáhnout aerolinky. "Pro cestující, kteří přijdou k pokladně a běžně si koupí jízdenku se ale nic nemění," upozornil.

Základní cena jízdného ani slevy na zákaznickou kartu In-karta/Rail plus se zatím nemění. Naposledy zdražovaly dráhy jízdné loni v prosinci, kdy se ceny jízdenek plošně zvedly zhruba o šest až sedm procent. Generální ředitel drah Petr Žaluda nedávno nevyloučil, že by k dalšímu zdražení mohlo dojít opět v prosinci.

---

### 09. 05. 2008 Poškozené vedení v České Třebové zastavilo vlaky z Moravy do Prahy

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/poskozene-vedeni-v-ceske-trebove-zastavilo-vlaky-z-moravy-do-prahy-1ft/domaci.asp?c=A080509\\_110617\\_domaci\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/poskozene-vedeni-v-ceske-trebove-zastavilo-vlaky-z-moravy-do-prahy-1ft/domaci.asp?c=A080509_110617_domaci_jba))

V České Třebové došlo k nehodě, kvůli které se dopoledne zastavil provoz na části koridoru z Prahy na Moravu. Spadlé trolejové vedení poškodilo pantografy lokomotiv. Vlaky nabraly zpoždění, spoje mezi Brnem a Prahou jezdily odklonem přes Havlíčkův Brod. Provoz se obnovil krátce po poledni.

K nehodě došlo krátce po deváté hodině dopoledne. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského se přerušil provoz mezi Českou Třebovou a Ústím nad Orlicí v obou směrech.

"Důvodem je vážné poškození trakčního vedení na trati. Při této závadě došlo k poškození pantografů lokomotiv u dvou spojů a k jejich zpoždění. Na místě závady trakčního vedení na trati dále uvázl vlak Ex 522 Mojmir z Veselí nad Moravou do Prahy," upřesnil Šťáhlavský.

Podle pracovníka nádraží v České Třebové spadlo na lokomotivu trolejové vedení. Zatím se vyšetřuje, co bylo příčinou nehody. Troleje nejspíš strhl rychlík jedoucí z Prahy do Budapešti.

Do prověšeného vedení pak najelo pendolino, které si poškodilo jeden pantograf. Na druhý, nepoškozený, však mohlo pokračovat v cestě do Prahy. Expres z Veselí nad Moravou do Prahy na místě uvázl a železničáři jej museli vyprostit.

Přesnou příčinu ani výši škod České dráhy zatím neznají. Podle náměstka drážní inspekce Jana Kučery může vyšetřování příčin havárie trvat týden i déle. "Musíme vyslechnout všechny strojvůdce vlaků, kteří úsekem projeli. Budeme zjišťovat, v jakém stavu bylo vedení před havárií," řekl ČTK.

Vlaky sice nabíraly zpoždění, ale některé spoje mezi Brnem a Prahou byly odkláněny přes Havlíčkův Brod. "Provoz byl obnoven ve 12:15. Některé dopoledne zpožděné spoje mohou ještě v odpoledních hodinách dojíždět do svých cílových stanic se zdržením," upřesnil mluvčí ČD.

Dohromady bylo nutné odklonit pět vlaků včetně spojů SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou či vlak EuroCity Jan Jesenius z Budapešti do Berlína. Některé vlaky byly nahrazeny autobusy nebo počkaly na konec výluky.

---

### **09. 05. 2008 České dráhy upraví některé obchodní nabídky, změna se dotkne asi 4 % cestujících**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_ceske\\_drahy\\_upravi\\_nektere\\_obchodni\\_nabidky](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_ceske_drahy_upravi_nektere_obchodni_nabidky))

Od 15. června, kdy vstupuje v platnost druhá změna jízdního řádu, mění České dráhy vybrané obchodní nabídky a některé málo využívané budou zrušeny. Od poloviny roku například zanikne aplikace all inclusive síťové jízdenky In-gold, množstevní sleva na kilometrické banky nebo SC Net. Změny se týkají jen malého počtu zákazníků.

Důvodem těchto změn je nutnost vyrovnat se s růstem cen energií, především ropy. V minulých letech se podařilo díky výrazným úsporám v nákladech dostat firmu do černých čísel, rostoucí ceny vstupů, především energií, však neumožňují držet současné nabídky na stávající úrovni dlouhodobě. Zároveň dochází k dílčímu zjednodušení tarifu.

#### **Změny tarifních nabídek ČD od 15. června**

##### **Končí nabídka jízdenky In-gold ve variantě all Inclusive**

Tuto nabídku používala jen minimální skupina cestujících, většina jich dává přednost klasickým variantám síťové jízdenky In-gold.

##### **Končí nabídka jízdenek SC Net ve všech verzích**

Jedná se o specializovanou nabídku pro část uživatelů vlaků SC Pendolino. Velká část cestujících využívá levnější varianty, jako je cestování na zákaznické jízdné s In-kartou/Rail plus nebo v případě studentů pak žákovské jízdné.

##### **Letos nebude nabídka Léto-26**

Tuto sezónní nabídku nahrazuje In-karta/Rail plus s aplikací In-junior. Nabídka Léto-26 byla určena pro období astronomického léta, které je částečně (do konce června a od počátku září) kryto žákovským jízdným. Současně lze ve stejném období jako ekvivalent využívat síťové jízdenky Klasik při nákupu na mezinárodní studentskou ISIC kartu, které jsou tak výrazně levnější.

##### **Úprava ceny Kilometrické banky z 1 600 na 1 800 Kč (tj. z 0,80 Kč/km na 0,90 Kč/km)**

Kilometrická banka si ponechává i nadále výhodu neomezené přenositelnosti mezi cestujícími, ale její podmínky se přiblíží podmínkám slevy na In-kartu. Na delší cesty (nad 100 km) je jízda na kilometrickou banku stále výhodnější o 30 haléřů na kilometr, než obyčejné jízdné. Ještě více se tak vyplatí elektronická síťová jízdenka In-gold.

Před 15 lety stála KMB 1 200 Kč, průměrná mzda byla tehdy 7 004 Kč. Dnes přesahuje průměrná mzda 21 tisíc korun, kilometrická banka ale zdražila za tu dobu o polovinu, takže je pro cestující reálně výrazně levnější, než před patnácti lety. Končí také možnost nákupu pěti kilometrických bank se slevou.

Na dlouhé cesty nad 400 km je kilometrická banka stále jedním z nevyhodnějších dokladů, všechny kilometry nad 400 km mají cestující zdarma.

##### **Zvýšení ceny síťové jednodenní jízdenky ČD Net z 390 na 440 Kč**

Analogicky bude násobkem upravena i varianta pro 2 - 5 cestujících ze 780 na 880 Kč.

##### **Zvýšení ceny síťové víkendové jednodenní jízdenky SONE+ z 390 na 440 Kč**

Úprava ceny se týká pouze varianty s použitím i v dálkových spojkách a ve vlacích vyšší kvality. Původním cílem této nabídky bylo využít volnou víkendovou kapacitu zejména ve vlacích regionální

dopravy pro rodinné výlety a tento záměr není ohrožen, cena varianty za 130 korun pro osobní a spěšné vlaky zůstává nezměněna, stejně jako ceny jízdenek SONE+DB.

### **Zvýšení ceny nabídky „Šťastná eLiška“ pro trasu Praha – Brno ze 70 Kč na 105 Kč**

Levnější varianta této slevy měla charakter dočasné marketingové podpory zavedení Brněnských expresů.

---

## **09. 05. 2008 Neznámá nemoc zabila cestující. V karanténě byl celý kanadský vlak**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/neznama-nemoc-zabila-cestujici-v-karantene-byl-cely-kanadsky-vlak-pyq/zahranicni.asp?c=A080509\\_212628\\_zahranicni\\_jte](http://zpravy.idnes.cz/neznama-nemoc-zabila-cestujici-v-karantene-byl-cely-kanadsky-vlak-pyq/zahranicni.asp?c=A080509_212628_zahranicni_jte))

Kvůli propuknutí zatím neidentifikované nemoci drželi kanadské úřady v karanténě několik hodin 230 cestujících v osobním vlaku, který jel na trase z Vancouveru do Toronta. Ve vlaku zemřela žena a vznikla obava, že příčinou byl akutní syndrom dýchacích cest SARS. To se ale neprokázalo.

Vlaková souprava společnosti Via Rail stála ve stanici Foleyet, asi 800 kilometrů západně od Toronta.

Vlak zastavil ve stanici, která byla včera ráno místního času (odpoledne SELČ) evakuována. Podle policie mělo deset cestujících příznaky podobné chřipce, jeden člověk byl helikoptérou přepraven do nejbližší nemocnice. Na palubu vlaku proto vstoupili zdravotníci v ochranných oděvech.

V karanténě bylo všech 230 pasažérů a 30 členů posádky. Nikdo z nich nesměl vlak opustit. Nakonec se ukázalo, že se o SARS ani jinou nakažlivou infekci nejedná a vlak mohl pokračovat v cestě.

Transkanadské vlaky, které směřují z jednoho konce země na druhý, jsou velmi oblíbené zejména mezi turisty. Odstavený spoj Via Rail vyjel z Vancouveru před třemi dny. Podle nepotvrzených zpráv žena, která později na palubě zemřela, do vlaku nastoupila při jeho zastávce ve městě Jasper v provincii Alberta.

---

## **10. 05. 2008 Podívejte se, jak by mohla vypadat rychlodráha z Prahy do Kladna**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/podivejte-se-jak-by-mohla-vypadat-rychlodraha-z-prahy-do-kladna-p7m-/praha.asp?c=A080509\\_212007\\_praha\\_jte](http://zpravy.idnes.cz/podivejte-se-jak-by-mohla-vypadat-rychlodraha-z-prahy-do-kladna-p7m-/praha.asp?c=A080509_212007_praha_jte))

Moderní vlaková souprava se žene skleněným tunelem a její odraz vrací výlohy obchodů stojících podél trati. Na zastávce obklopené zelení postávají lidé, kteří tu čekají na spoj nebo se tu jen procházejí a odpočívají. Takhle si představuje zmodernizovanou trať z Prahy do Kladna radnice Prahy 6 i Správa železniční dopravní cesty.

Po šestnácti letech dohadování se totiž konečně rozjely práce na projektu očekávané rychlodráhy a správa železnic hned přišla s novými návrhy, jak by mohla vypadat.

Dvoukolejná trať povede zhruba šestikilometrovým tunelem mezi Veleslavínem a Letnou, v němž bude i jedna ze zastávek. Ostatní úseky budou ohraničeny převážně skleněnými protihlukovými bariérami.

"Ta trať bude dvoukolejná, takže umožňuje dvourychlostní režim dopravy. Může zde jezdit normální příměstský vlak, který bude vozit lidi z Kladna do Dejvic a stavět v řadě zastávek. A pak ať tu klidně jezdí expres, který je rychlý a bude mít zastávky jen tam, kde bude stanice metra," navrhuje starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa.

### **Šest nových zastávek**

Mezi Masarykovým nádražím a ruzyňským letištěm bude jedenáct zastávek včetně konečných.

Na takzvané buštěhradské dráze tak ke stávajícím stanicím přibude šest nových – na estakádě u holešovického výstaviště, pak přechodná zastávka na Letné, další nedaleko zimního stadionu Hvězda, pak v Liboci, u obchodního centra Šestka a přímo před letištními terminály.

"Trať by měla umožnit vedení vlaků na trase Praha-Kladno s frekvencí 10 minut a na trase Praha-letiště s frekvencí 15 minut," upřesňuje ředitel





správy železnic Jan Komárek.

To znamená, že mezi Masarykovým nádražím a stanicí Praha-Ruzyně bude jezdit deset vlaků za hodinu, což je téměř stejně jako metro.

Stavět by se mělo začít v roce 2010 a první osobní vlaky by po nové trati mohly jet tři roky poté. V té době musí Středočeši zapomenout na dosavadní železniční spojení s Prahou přes Dejvice.

"Předpokládáme totální výlukou trati v úseku mezi stanicemi Praha-Bubny a Hostivice," dodává Komárek s tím, že vlaky od Kladna budou v Hostivici odbočovat na Jinonice a končit na Smíchově.

---

### 12. 05. 2008 V Krušných horách začne odložená oprava tratě z Nejdku do Potůčků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/14729-v-krusnych-horach-zacne-odlozena-oprava-trate-z-nejdku-do-potucku/>)

Karlovy Vary - V Krušných horách začne od středy odložená oprava železniční tratě z Karlových Varů do německého Johanngeorgenstadtu. Zcela uzavřený zůstane do 27. června úsek mezi Nejdkem a Potůčky. Obnova této důležité železnice využívané hojně turisty měla původně začít už loni v listopadu. Kvůli brzkému příchodu zimy a velkému množství sněhu ale musela být odložena až na letošek, uvedl Pavel Hladík z krajského centra ČD v Karlových Varech.

Nepřetržitá výlukou částečně zkomplikuje dopravu do Krušných hor. Veškeré vlakové spoje budou nahrazeny autobusy, které budou jezdit podle výlukového jízdního řádu. Podle Hladíka ale vzhledem k jejich omezenému prostoru nelze stoprocentně garantovat rozšířenou přepravu zavazadel včetně jízdních kol. Přeprava dětských kočárků bude umožněna do vyčerpání kapacity autobusů. "Do stanice Nové Hamry - zastávka nebudou během výluky autobusy zajíždět," uvedl Hladík.

Na železnici čeká oprava novohamerský tunel a přejezd. Na železnici, kde zajišťují přepravu České dráhy, budou rovněž vyměněny kolejnice a výhybky včetně zřízení takzvané bezстыkové koleje v úseku Nové Hamry - Pernink a Horní Blatná - Potůčky. Zakázku asi za třicet milionů korun získala ve výběrovém řízení společnost Viamont DSP od Správy železniční dopravní cesty. Investice do této krušnohorské dráhy jsou podle železničářů pro její stáří a klimatické vlivy, jimž je vystavena, nezbytné.

Dráha z Karlových Varů do Nejdku, Potůčků a Johanngeorgenstadtu už byla v loňském roce mezi Nejdkem a Potůčky jednou zcela uzavřena, a to také na 45 dní. Náklady v této první etapě modernizace trati představovaly přibližně 18 milionů korun. Opravovala se například první část novohamerského tunelu nebo modernizoval železniční svršek. Oprava krušnohorské železnice z Karlových Varů do Potůčků patřila v roce 2007 mezi největší na regionálních tratích v Karlovarském kraji a stejně tomu je i letos.

Horská část železnice z Karlových Varů do Johanngeorgenstadtu je v úseku od Nejdku druhá nejvýše položená trať v České republice. Nazývá se Krušnohorský semmering a byla dokončena v roce 1899. Z Nejdku přes Nové Hamry do Perninku překonává vlak na 15 kilometrech výškový rozdíl 360 metrů. Projíždí tu třemi tunely a takzvanou novohamerskou smyčkou. Tady se vlak otáčí do protisměru obloukem o poloměru 180 metrů a dostane se až do nadmořské výšky 915 metrů.

---

### 12. 05. 2008 Zloději připřáhli koně k lokomotivě a odvezli ji do sběrný

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/zlodeji-priprahli-kone-k-lokomotive-a-odvezli-ji-do-sberny-pnb-brno.asp?c=A080512\\_100041\\_brno\\_dmk](http://zpravy.idnes.cz/zlodeji-priprahli-kone-k-lokomotive-a-odvezli-ji-do-sberny-pnb-brno.asp?c=A080512_100041_brno_dmk))

Dvěma zlodějům se podařil nevídaný kousek. Nezaměřili se na kryty od kanálů nebo měděné okapy, jako to dělávají někteří jejich kolegové. Ukradli rovnou celou lokomotivu. A způsob, jakým to provedli, byl rovněž velmi kuriózní.

Její majitel, sběratel železničních artefaktů, se vloni vypravil jinou ze svých lokomotiv na mikulášskou projížďku se svými přáteli. Chtěl jim předvést, jak dal kdysi nepojízdný stroj do kupy a opravil jej k nepoznání.

Když ovšem dorazili do Hrušovan u Brna, zůstal stát jako opařený. Jeho "dítě", kterému věnoval spoustu námahy a času, bylo pryč.

Lokomotivu si vyšperkoval. V roce 2001 ji odkoupil jako nepojízdný vrak. Po letech úsilí už však byla připravena znovu vyjet na koleje. Čekala jen na vystavení potřebných dokladů.



"Zdánlivě opuštěné lokomotivy si všimnul jeden nenechavec. Zkontaktoval druhého muže a dohodli se, že lokomotivu nějak zužitkují," popsal mluvčí policie Brno-venkov Aleš Mergental.

Párem koní vytáhli lokomotivu ven z objektu, v němž byla uschována. Zaměstnance najaté firmy pověřili, aby ji rozřezali na kusy. Kov poté odvezli do brněnské sběrně, kde za něj dostali bezmála sto tisíc korun.

Policisté oba podezřelé dopadli a sdělili jim obvinění z trestného činu krádeže. "Čtyřiačtyřicetiletý muž a jeho o rok mladší společník způsobili sběrateli lokomotiv škodu dvě stě šedesát sedm tisíc korun," popsal Mergental.

Výtečníci mohou skončit na šest měsíců až tři roky ve vězení.

---

### 12. 05. 2008 Vlaky kvůli vládě rozjedeme na Slovensku, hrozí Student Agency

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-kvuli-vlade-rozjedeme-na-slovensku-hrozi-student-agency-p7n/eko-doprava.asp?c=A080512\\_100801\\_eko-doprava\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-kvuli-vlade-rozjedeme-na-slovensku-hrozi-student-agency-p7n/eko-doprava.asp?c=A080512_100801_eko-doprava_vem))

Student Agency vážně zvažuje, že zastaví přípravu projektu luxusního rychlovlaku mezi Prahou a Ostravou a celý projekt přeneseme do zahraničí, nejspíše na Slovensko.

Důvodem je dobře utajované rozhodnutí vlády, které má zajistit Českým drahám 12 miliard na nákup nových vozů a souprav. Stát přitom peníze drahám nepošle přímo, ale přes Správu železniční a dopravní cesty.

"Pokud získají tyto prostředky, pak nevidím důvod dál připravovat plánovanou investici do dálkové a regionální dopravy a přesunu své železniční aktivity mimo území České republiky," tvrdí šéf a majitel Student Agency Radim Jančura.

Vláda na sklonku dubna schválila návrh prodat část majetku Českých drah státní Správě železniční a dopravní cesty (SŽDC) za 12 miliard korun. Podle šéfa Sdružení železničních dopravců Jiřího Mužíka jde přitom o stejný majetek, který měl být původně převeden na SŽDC za 400 milionů korun. "Je to skrytá veřejná podpora Českým drahám," říká Mužík.

Podle něj nejde ani o příliš lukrativní majetek v podobě pozemků, ale jen například o traťové stanice. Navíc je podle soukromých dopravců rozhodnutí v rozporu s dřívějším nálezem Ústavního soudu, který zrušil určité části zákona o transformaci státní organizace České dráhy. Zejména pak přílohu, která definuje součásti dopravní cesty.

Náměstek ministra dopravy Jiří Hodač označil Jančurovy argumenty za nesmyslné. "Ten člověk neví, co mluví," řekl ČTK. Podle Hodače jde při převodu majetku právě o vytvoření spravedlivých podmínek pro všechny dopravce, tedy i pro případné Jančurovo budoucí angažmá na železnici. Státní SŽDC se bude místo drah starat o koleje, inkasovat platby za jejich použití nebo vytvářet jízdní řád pro všechny dopravce.

#### Jančura na vlaky zatím šetří

Pro své nové funkce však potřebuje majetek, který nyní vlastní dráhy. Za tento majetek, který je ohodnocen soudním znalcem, musí správa podle Hodače logicky zaplatit. "Jinak to nejde, protože jinak celé vedení ČD zavřou. Nejde prodávat majetek, který vlastní obchodní společnost, pod cenou," řekl Hodač.

Podle něj v úvahu nepřipadá ani jediná alternativa k odprodeji, kterou je snížení základního jmění drah. V takovém případě by ČD údajně přestaly být bonitní pro banky, kterým ručí například za úvěry na pendolina, a skončily by v konkurzu.

Hodač zároveň odmítl, že by platba za majetek mohla být nepovolenou státní podporou, kterou by mohla stíhat Evropská unie. Podle Hodače jde o standardní tržní operaci, a nikoliv dotaci.

Jančura chce podle svých slov do vlaků investovat 5,5 miliardy korun. O rychlovlaku HighJet mluví už dva roky, stále dosud ale není ani jasné, jakého výrobce si vybere. čtete Šéf Student Agency shání 200 milionů Firma totiž šetří na první velkou splátku.

Podle Jiřího Mužíka ze Sdružení železničních dopravců jsou soukromí dopravci připraveni si v případě schválení celé operace stěžovat v Bruselu.

"Vládní návrh je pokusem obejít přísné předpisy Evropské unie. Ve skutečnosti celá transakce představuje skrytou veřejnou podporu, která by měla být posouzena orgány Evropské unie," uvedl Mužík.

Díky penězům navíc, které mají být vázány na nákup nových vlaků, by totiž získaly konkurenční výhodu oproti soukromým dopravcům, kteří nové vozy musí nakoupit bez jakýchkoliv dotací.

---

### 12. 05. 2008 Kvůli modernizaci železnice budou v Táboře dopravní omezení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/14776-kvuli-modernizaci-zeleznice-budou-v-tabore-dopravni-omezeni/>)

Tábor - Obyvatele a cestující v Táboře čekají kvůli modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru další omezení v dopravě. Na přelomu května a června bude na čtyři týdny opět uzavřena nejfrekventovanější městská křižovatka Černé mosty. Příští týden začne také rekonstrukce tratí na nádraží v Táboře, informovali zástupci Správy železniční dopravní cesty.

Modernizaci tratí v Táboře budou provázet několikadenní výluky. První čeká cestující od 13. do 16. května. Hlavní omezení ale musí lidé očekávat přímo na nádraží. "Cestujících se to dotkne pouze při nastupování a vystupování ze souprav a přecházení na krajní nástupiště," řekl ředitel výstavby OHL ŽS Lumír Pyszko. Kvůli rekonstrukci bude uzavřen podchod pod nástupiště, k vlakům se tak lidé dostanou po náhradních přechodech.

Při opravě se ale podchod prodlouží přes celou délku nádraží a poté bude sloužit jako spojnice mezi Blanickým předměstím a centrem města. Vznikne nové nástupiště, čtyři nové výtahy zajistí bezbariérový přístup a na nástupišťích pomohou nevidomým a slabozrakým s orientací vodící pruhy a akustické majáčky.

Hlavní omezení čekají řidiče na křižovatce Černé mosty, po které denně projede 20 000 vozidel a v dopravní špičce se u ní tvoří dlouhé kolony. Přesný termín uzavření zatím zhotovitelé neznají, nyní žádají radnici o povolení čtyřtýdenní uzavírky na přelomu května a června.

Přestavba železniční stanice Tábor je poslední etapou při modernizaci úseku Doubí u Tábora - Tábor, která skončí do července 2009 a vyžádá si 2,8 miliardy korun. Úsek až po tábořské nádraží bude uveden do provozu v úterý. Jeho součástí je také nově vybudovaná zastávka Tábor - Čápův Dvůr, která se slavnostně otevře 15. června.

Při modernizaci trati, která je součástí IV. železničního koridoru z Děčína přes Prahu, Veselí nad Lužnicí, České Budějovice do Dolního Dvořiště, nahradila jednokolejnou trať dvoukolejná. Díky tomu se zvýší rychlost vlaků v některých úsecích až na 160 kilometrů za hodinu. Nyní je nejvyšší povolená rychlost 100 kilometrů v hodině.

---

### 13. 05. 2008 Lužná zve na parní víkend (Železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka, 17. a 18. května 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_19muze.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_19muze.htm))

První letošní parní víkend pořádá Železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka ve dnech 17. a 18. května. V těchto dnech bude vypraven zvláštní parní vlak z Prahy Masarykova nádraží do Lužné u Rakovníka.

Odjezd z Masarykova nádraží je vždy v 8.44 h, příjezd do Lužné v 10.36 h. Zpáteční cesta začíná v Lužné ve 14.41 h, příjezd do Prahy Masarykova nádraží v 16.28 h. Vlak zastavuje také v Praze Dejvicích, Hostivici, Kladně, Stochově, Novém Strašecí a v Řevničově. Ve vlaku platí speciální tarif, jízdenky prodává vlakový doprovod.

Zvláštní parní vlaky pojedou i z Lužné u Rakovníka do Stochova a zpět. V areálu muzea bude možné projet se motorovým parním vozem M 124.001 Komarek. Zahradní železnici s vlastním parním pohonem předvede klub Modellbaupark z Markleebergu u Lipska, dále jsou připraveny ukázky drezín na ruční i motorový pohon, projížďky po úzkorozchodné dráze a další a další zajímavosti.

---

### 13. 05. 2008 Zajímavosti z evropských kolejí

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_19kole.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_19kole.htm))

#### Řada 189 zajíždí do Nizozemí

Od letošního února je zajišťován noční pár spojů mezi Frankfurtem (M) a Amsterdamem lokomotivami Siemens ES 64 F4 verze J, známými pod označením BR 189. DB si pronajala pro zajištění této

přepravy lokomotivu od MRCE Dispolok, která je vybavena zařízením ETCS a nizozemským vlakovým zabezpečovačem ATB.

### Označení „Railion“ zmizí

Deutsche Bahn (DB) opět mění identitu svého označení. V budoucnu počítá s rozdělením svých aktivit do tří samostatných obchodních segmentů „DB Bahn“, „DB Netze“ a „DB Schenker“. DB Bahn bude označením pro osobní dopravu, DB Netze pro infrastrukturu a DB Schenker pro veškeré přepravní a logistické služby.

Název Railion, který před čtyřmi roky nahradil v Německu DB Cargo, bude formálně existovat i nadále, ale nebude mu věnována publicita a posléze zmizí i z lokomotiv. I v současné době totiž není označení lokomotiv v Německu jednotné a nové lokomotivy např. jsou dodávány bez loga Railion, pouze s označením DB. Označení logem DB Schenker se nepředpokládá ani do budoucna.

### Software pro Railteam vyvine SBB

Základním úkolem sedmi západoevropských železničních operátorů, kteří spojili před několika měsíci své úsilí na zavedení společného rezervačního systému v mezinárodní přepravě, nyní pověřili úsek IT švýcarských drah SBB vypracováním a zavedením mezinárodního systému rezervování míst a prodeje jízdenek. Projekt je nazván „Railteam Broker“ (Makléř Railteamu); pověření SBB tímto úkolem bylo s ohledem na dosavadní činnost SBB na tomto poli jistým překvapením.

### Změny v koncernu Siemens

Počátkem roku 2008 došlo k zásadním změnám v organizaci koncernu Siemens, který se rozdělil do tří samostatných sektorů, nazvaných „Industry“ (Průmysl), „Energy“ (Energetika) a „Health-care“ (Zdravotnictví). Součástí těchto sektorů je celkem 15 subdivizí a dvě divize průřezového charakteru: Informační technologie IT a Financování – Finance business.

Siemens Transportation Systems (divize dopravních systémů) se stala součástí divize „Mobility“ (Mobilita) jakožto součást sektoru Industry. Kromě současných obchodních oblastí, tj. především kolejových vozidel a systémů řízení dopravy, byly do rámce Mobility začleněny i obchodní oblasti zabývající se letištní logistikou a automatizací poštovních služeb.

---

## 13. 05. 2008 V roce 2009 začne revitalizace nádražní historické budovy žst. Teplice v Čechách

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_19tepl.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_19tepl.htm))

Projekt revitalizace nádraží v Teplicích je připravován jako jedna z lokalit v rámci projektu Živá nádraží. V současnosti je mezi Českými drahami, a. s., a Bostasem, a. s., jako partnerem vybraným ve výběrovém řízení pro revitalizaci této lokality, vytvořen potřebný právní rámec pro uskutečnění celého projektu. Firma Bostas, a. s., v současnosti intenzivně pracuje na projektové přípravě cílového stavu nádraží po jeho revitalizaci.



Realizace projektu je rozvržena do dvou etap. V první bude opravena historická nádražní budova a proměněna na živé centrum obchodu a služeb, do něž bude zintegrována jeho funkce dopravního zařízení. Ve druhé etapě dojde k výstavbě obchodního centra, situovaného na volném pozemku za současným kolejíštěm. S historickou nádražní budovou bude propojeno nadúrovňovým pěším koridorem, který bude navíc velmi atraktivním architektonickým prvkem.

Příprava projektu je směřována tak, aby přibližně v polovině roku 2009 mohly být zahájeny stavební práce. S ohledem na provozní potřeby železnice proběhne oprava historické nádražní budovy ve dvou fázích s termínem celkového dokončení v roce 2011. Zároveň bude probíhat příprava území pro zmíněnou novou výstavbu na volném pozemku za kolejemi; zde je předpoklad dokončení prací v letech 2013 – 2014 podle průběhu administrativních procesů.

Celkové náklady na první fázi projektu, která zahrnuje kromě vlastní nádražní budovy také celkovou úpravu prostranství přiléhajících k frekventovaným městským prostorům a opravu zpuštěného skladiště, jsou kalkulovány v současnosti na 170–190 mil. Kč. Nová zástavba v etapě 2 pak reprezentuje náklady cca 400 – 450 mil. Kč.

Teplice, jejich návštěvníci i uživatelé železnice se mohou těšit v první řadě na výrazné zlepšení celkového vzhledu i funkčnosti prostoru nádraží. Projekt Živá nádraží je v případě Teplic výrazně předurčen existencí historické nádražní budovy z roku 1858, která je jednou z dominant města a chráněnou nemovitou kulturní památkou celostátního významu.

V současnosti byl již firmou BOSTAS, a. s., zpracován stavebně-historický průzkum objektu, na jehož základě bude připraveno pečlivé zrestaurování nejen romantizující fasády, ale také cenných interiérových prvků, kterými jsou např. hlavní pokladní hala s freskovým stropem, palácové schodiště mezi 1. a 2. patrem či bohatě zdobený sál původní restaurace o výměře přes 320 m<sup>2</sup>. Projekt od začátku kalkuluje s potenciálně vysoce kultivovaným prostředím, které může návštěvníkům nádraží zprostředkovat jeho architektura, jako s komparativní výhodou. Jsme přesvědčeni, že celkový společenský vývoj i struktura nároků lidí bude postupně klást také rostoucí požadavky na kulturu každodenního prostředí jako nedílnou součást kvality našich životů.

Zvolená filosofie pro revitalizaci nádraží v Teplicích vychází z toho, že nádraží bylo vystavěno a lokalizováno v době, kdy železnici náležel určitý technologický monopol a z něj vyplývající prestižní společenská pozice. Cílem našeho projektu je tuto pozici v novém společenském kontextu nalézt a vrátit mu ji.

Obecně jsme zvolili koncept „polyfunkční veřejné budovy“; v konkrétní rovině se jedná o umístění širokého spektra obchodu a služeb. Ve spolupráci s Českými drahami připravujeme podmínky např. pro umístění provozoven tzv. „síťových operátorů“, kteří cestujícím zajistí určitou standardizovanou podobu služeb evropské úrovně. Jde například o prodejny novin, občerstvení, květin, ale také např. o lékárnu.

Ve vyšších podlažích počítáme např. s umístěním služeb souvisejících se zdravotnictvím, s ubytovacími službami, vzdělávacím zařízením atd. Na jedné straně využíváme dobré a velmi snadné a přehledné dostupnosti nádraží téměř všemi druhy dopravy, na druhé straně chceme uživatelům železnice vyjít vstříc nabídkou běžných služeb, která jim ušetří čas. Nádraží Teplice má velký podíl cestujících dojíždějících do práce a za vzděláním a složka úspory času bude hrát čím dále větší roli v každodenních ekonomických úvahách lidí.

Projekt je výjimečný v řadě ohledů – jednak tím, že je svým způsobem „referenční“ – půjde o jedno z prvních skutečně revitalizovaných nádraží v síti, jednak tím, že Teplice získají svou reprezentativní staronovou vstupní bránu odpovídající jejich významu a lázeňskému statutu.

Dále také tím, že by mělo jít o příklad zdařilé funkční a společenské konverze fyzicky, morálně a ekonomicky víceméně dožilého historického objektu, kde jsou zároveň s podnikatelským záměrem obnovovány i jisté kulturní hodnoty, a to nejen v úzkém „památkářském“ smyslu slova – soukromé podnikání tu v konkrétním klimatu města a železnice naplňuje i jednu ze svých opomíjených, ale základních misí – podílet se kromě tvorby zisku i na zachování obecnějšího civilizačního kontinua, bez něž ostatně ani žádná konsolidovaná ekonomika není dlouhodobě možná.

Dopad stavebních prací na cestující bude minimalizován a řešen m.j. plánem organizace výstavby, bylo by však neseriózní tvrdit, že se cestující veřejnosti nedotknou. Naše společnost Bostas, a. s., učiní vše, aby byl s ohledem na rozsah prací vliv minimální a zkomprimovaný do co nejkratšího časového úseku.

---

### 13. 05. 2008 Pochod Praha - Prčice (17. května 2008, jízdní řád)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=45271>)

V sobotu 17. května se koná 43. ročník známého pochodu Praha – Prčice. Letos je připraveno 17 tras pro pěší s různou délkou od 28 po 70 kilometrů, 4 trasy pro cyklisty a navíc jedna trasa pro vozíčkáře. České dráhy jako obvykle vypraví do míst startu několik zvláštních vlaků a pravidelné vlaky budou posíleny. Všem účastníkům pochodu, kteří pojedou vlakem, poskytnou České dráhy výhodné zákaznické jízdné (slevu In-zákazník) bez nutnosti prokazování In-kartou.

První pochodníci, tenkrát jistojistě sami recesisté, se do malebné středočeské krajiny vydali 17. dubna roku 1966. Bylo jich, podle dnes již historických údajů, celkem 469. Původním záměrem, z něhož se po letech vyklubal nejmasovější dálkový pochod s nejdelsí nepřerušenou tradicí, bylo pěšky překonat vzdálenost 100 tisíc loktů českých.

Dnes si již pochod nedokážeme představit bez botičky - škrpálu jako suvenýru. Původně byly odměnou stužky. První botička byla kovová a v roce 1973 si ji odneslo 9471 pochodníků. V loňském roce se pochodu zúčastnilo již více než 20 000 pochodníků. Letos by účast opět měla být rekordní.

### 13. 05. 2008 Noc v muzeu (Jaroměř, 17. května 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=55468>)

V sobotu 17. května proběhne v železničním muzeu v Jaroměři noc v muzeu. Otevřeno totiž bude od 19 hodin až do 1 hodiny ranní. Prohlédnout si můžete stálou expozici historie železniční dopravy, která zahrnuje parní a motorové lokomotivy, osobní a nákladní vozy a různé železniční reálie. Noc a osvětlení dodají muzeu jedinečnou atmosféru. Na návštěvu muzea můžete přijet některým ze zvláštních parních vlaků s lokomotivou 423.0145 "Velkej bejček", které budou jezdit ve večerních a nočních hodinách mezi Jaroměří a Hradcem Králové. Vlak bude sestaven z historických vozů 3. třídy a poveze i bufetový vůz.

---

### 13. 05. 2008 Změní se vlaky pro fanoušky? Dráhy to nevyklučují

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/zmeni-se-vlaky-pro-fanousky-drahy-to-nevyklucuji-fup-/krimi.asp?c=A080513\\_105328\\_krimi\\_itu](http://zpravy.idnes.cz/zmeni-se-vlaky-pro-fanousky-drahy-to-nevyklucuji-fup-/krimi.asp?c=A080513_105328_krimi_itu))

Po smrti třicetiletého fanouška Baníku Ostrava, který v sobotu vypadl z vlaku během jízdy do Prahy, se otevřela diskuse o změnách v dopravě fandů. České dráhy nevyklučují, že napříště povevou fanoušky na rizikové zápasy vagonů, u nichž nepůjdou otevírat dveře, dokud vlak pojede.

Dráhy tak reagují na tragickou událost, kdy v sobotu vypadl třicetiletý fanoušek Jiří Bělák při projíždění osady Bezpráví ve východních Čechách z vlaku a zahynul. K takovému opatření chtějí dráhy vyzvat i sami policisté, kteří zajišťují doprovod ve speciálních vlcích pro fanoušky.

Vrchní komisař severomoravské správy policie Milan Klézl řekl už v neděli večer, že severomoravští policisté byli v osudném vlaku pouze v takovém počtu, aby tam byli schopni zajistit pořádek.

"V naší moci není hlídkovat u každých dveří vagonů," upozornil Klézl. "Jsme si však vědomi, že se stala tragédie, při níž byl zmařen lidský život. A proto budeme navrhovat, aby České dráhy v budoucnu při podobných speciálních vlcích pro fanoušky nasadily vagonů, ve kterých nepůjdou dveře během jízdy otevřít," prohlásil vrchní komisař.

#### Dráhy nechtějí dát modernější vagonů

Mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský řekl, že problém, který v sobotu vyvrcholil smrtí jednoho z fanoušků, budou železničáři řešit na jednání se zástupci policie a fotbalových klubů.

"Ale v žádném případě nepůjde o náhradu starých vagonů modernějšími, protože ve vlcích s fanoušky dochází pravidelně k neúměrnému ničení a znečištění vlaku," řekl Šťáhlavský.

Uvedl, že staré vagonů, které železničáři do těchto rizikových vlaků poskytují, nemají blokování dveří a lze je během jízdy otevřít.

"Jediné starší vagonů, které toto blokování dveří mají, jsou vagonů s kupé, ale takové zase nechtějí z bezpečnostních důvodů policisté, kteří fanoušky doprovázejí. Naopak, žádají především vagonů bez kupé," řekl Petr Šťáhlavský.

#### Vagonů s kupé zase nechtějí policisté

Policisté totiž ve vagonech bez kupé mají přehled, co se ve vlaku děje. Fanoušci se také před nimi nemohou v kupé například zamknout nebo schovávat za závěsy. Jeden box se čtyřmi sedadly u dveří je přitom vyhrazen pro policisty. Přesně tak jeli v sobotu i fanoušci Baníku Ostrava.

Mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský řekl, že je možné jednat o tom, že by staré vagonů určené pro přepravu fanoušků mohly být dodatečně vybaveny blokováním dveří.

"Tady je ale otázka, kdo takové opatření bude financovat. To musí řešit policie či fotbalové kluby. My přednostně modernizujeme vlaky, kterými lidi jezdí do práce a děti do školy. Nikomu bychom nevysvětlili, že chceme přednostně modernizovat vagonů, kterými jezdí fanoušci na fotbal," řekl Petr Šťáhlavský.

#### Na dveřích vagonů jsou varovné cedulky

Přesto dodává, že zástupci Českých drah pokládají za důležité, aby i fanoušci byli při jízdě v bezpečí. Případ, který stál jednoho fanouška život, však nepokládá za žádné provinění na straně Českých drah.

"Na dveřích vagonů jsou cedulky, že je nikdo nemá před zastavením vlaku ve stanici otevírat. Pokud je člověk rozumný, tak dveře nikdy při jízdě neotevře. Neměl by je otvírat ani při neplánovaném zastavení někde v poli, neboť neví, kdy se zase vlak náhle rozjede," upozornil mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Řekl, že technici Českých drah okamžitě po dojetí vlaku do Prahy prozkoumali dveře, z nichž třicetiletý fanoušek z Bolatic vypadl. "Dveře byly v pořádku, šly normálně uzavřít a někdo je prostě při jízdě otevřel. Kdo to byl, musí vyšetřit policie," řekl mluvčí Českých drah.

### **Dveře byly pootevřené, tvrdí fanoušci**

Někteří spolucestující Jiřího Běláka ale tvrdí, že dveře byly už při jízdě z Ostravy pootevřené.

"Několik lidí se je sice snažilo zavřít, ale vždy tam zůstala asi pětcentimetrová škvíra. Viděli jsme to na vlastní oči. Teprve, když se to stalo, chodili policisté a dveře zamykali klikou, pak už i tyto dveře držely v zavřené poloze," shodují se nejbližší kamarádi Jirky.

"Není pravda, že by jej policie několikrát u dveří napomínala. Dvě hodiny před tou událostí prospal na sedadle," dodávají.

Někteří fanoušci namítají, že pokud by železničáři dovolili ve vagoncích fanouškům kouřit, neštěstí by se nestalo.

### **Kouření ve vagoncích dráhy povolit nechtějí**

To mluvčí Petr Štáhlavský striktně odmítá. "Nemůžeme dovolit kouření ve vagoncích, byť pětaticet let starých, protože bychom souhlasili s porušováním zákona. Zákon mluví jasně, že ve vlacích se nesmí kouřit, a fanoušci tento zákon porušovali i tím, že kouřili na WC," řekl mluvčí.

Uvedl, že pokud by ale železničáři chtěli striktně dodržovat zákon, museli by okamžitě každého, kdo otevře dveře vlaku, vyloučit na další stanici z jízdy. A každého, kdo si zakouří, by museli pokutovat, případně ho také vysadit.

"Ovšem v takové situaci, kdy je ve vlaku čtrnáct set fanoušků, se snažíme o jakousi toleranci a necháváme je kouřit na záchodech. Pokud bychom totiž striktně dodržovali zákon, mohli bychom vzbudit emoce fanoušků a mohlo by dojít až k eskalaci násilí. Proto se snažíme o určitou mez tolerance, ale dál nemíníme jít," řekl mluvčí Českých drah.

### **Pitva odhalí případný alkohol v těle mrtvého**

Policejní mluvčí z Ústí nad Orlicí Eva Sichrová řekla, že v úterý se uskuteční pitva zemřelého fanouška. "Do středy bychom měli mít výsledky," řekla a na otázku, zda lékaři zjišťovali i případnou přítomnost alkoholu v krvi zemřelého, odpověděla, že soudní lékaři provádějí standardní prozkoumání těla mrtvého, které má prověřit veškeré okolnosti případu.

Přestože mluvčí Eva Sichrová řekla, že technické zabezpečení vlakové soupravy není v kompetenci policie, podle názoru ústeckých policistů by blokování dveří mělo být dnes standardem i pro přepravu fanoušků.

Mluvčí fotbalového klubu Baník Ostrava Bruzl řekl, že o možném financování úpravy dveří ve speciálních vagoncích pro fanoušky slyší poprvé, a proto se k tomu nechce zatím vyjadřovat.

"Ale klub by se jistě nebránil jednání o tomto problému a chce samozřejmě pro své fanoušky to nejlepší," řekl Igor Bruzl.

---

## **13. 05. 2008 Student Agency chce s Francouzi do regionálních vlaků**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/student-agency-chce-s-francouzi-do-regionalnich-vlaku-pdw-/eko-doprava.asp?c=A080513\\_120121\\_eko-doprava\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/student-agency-chce-s-francouzi-do-regionalnich-vlaku-pdw-/eko-doprava.asp?c=A080513_120121_eko-doprava_vem))

Student Agency chystá společný podnik s třetím největším evropským dopravcem, francouzským Keolisem. Nová společnost, ve které by měly obě strany poloviční podíl, má proniknout do kraje dotované železniční dopravy na regionálních tratích.

Informaci MF DNES potvrdil šéf a majitel Student Agency Radim Jančura. "Jednáme zhruba od začátku roku. Teď jsme v kontaktu se dvěma krajskými úřady, které se snažíme přesvědčit, aby vypsaly na provozování železniční dopravy výběrové řízení," uvedl Jančura.

Zástupci Keolisu se k tomu odmítli vyjádřit. "Nebudeme to komentovat," řekl Fabrice Beyssac, který má ve firmě na starost expanzi do střední a východní Evropy.

Regionální železniční doprava je až na pár výjimek doménou Českých drah. Na většině tratí jezdí jen na základě "zvykového" práva, nikoliv podle výběrového řízení. S kterými kraji Jančura jedná, ale nechce říct.

Jančurova Student Agency úspěšně pronikla mezi autobusy, kde vytlačila na dálkových linkách řadu dopravců lepšími službami a nižší cenou. O regionální dopravě uvažoval Jančura už dříve, ale jen v autobusech.

Několik let mluví i o dálkových vlacích, zatím je ale projekt na papíře a včera Jančura pohrozil, že ho odsune na Slovensko kvůli údajné skryté podpoře Českých drah.

Keolis se o vstup na český trh snaží několik let, ale zatím bezúspěšně. "Zájem mají několik let, ale nenašli tu zatím vhodnou dopravní firmu, kterou by mohli koupit," uvedl Michal Poplar-Rostock z firmy Venture Investors Corporate Finance.

Velcí evropští dopravci zvyšují svůj zájem o českou, zejména dotovanou veřejnou dopravu. Keolis má 33 500 zaměstnanců, podniká v sedmi evropských zemích a také v Kanadě.

---

### 13. 05. 2008 Dráhy jednájí o zavedení rychlíku do Budějovic přes Příbram

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/14918-drahy-jednaji-o-zavedeni-rychliku-do-budejovic-pres-pribram/>)

Praha - České dráhy zřejmě v blízké době zavedou nové rychlíkové spojení z Prahy do Českých Budějovic přes Příbram. Jak na dotaz ČTK řekl zástupce drah Petr Šťáhlavský, podnik nyní jedná s ministerstvem dopravy o rozšíření objednávky rychlíků právě o tento spoj. Cestující by tak získali alternativu k vlakům, které jezdí do Budějovic přes Tábor.

Situace na tábořské trati je dlouhodobě neuspokojivá kvůli stavbě IV. železničního koridoru. Dráhy od nového jízdního řádu prodloužily dobu jízdy na téměř tři hodiny, cestující musí navíc počítat s častými zpožděními a výlukami. To vede k úbytku pasažérů, kteří se přesouvají k individuální dopravě nebo využívají rychlejší autobusy.

Situaci by mohlo vylepšit právě nové spojení přes Příbram a Písek, kudy zatím jezdí pouze rychlíky z Berouna do Českých Budějovic. Ty dráhy zavedly s novým jízdním řádem loni v prosinci. Na lince budou jezdit motorové rychlíky, neboť trať není elektrifikována. "V současné době se jedná o možných podmínkách provozu takových vlaků a ještě není definitivně rozhodnuto o jejich zavedení," upozornil však Šťáhlavský.

Spojení jižních Čech s hlavním městem je komplikované nejen po železnici ale i po silnici. Rychlostní silnice R4 končí u Příbrami a z plánované dálnice D3 je hotovo pouhých 15 kilometrů. Jde o nejdelší chybějící dálnici v ČR. Dálnice D3 by měla být hotova kolem roku 2020, nový železniční koridor z Prahy přes České Budějovice do Rakouska o čtyři roky dříve.

Dráhy v současné době provozují zhruba 7500 osobních vlaků denně, z toho je několik stovek rychlíků. Rychlíky objednává ministerstvo dopravy, které za ně platí zhruba čtyři miliardy ročně jako úhradu takzvané prokazatelné ztráty. Stejnou částkou přispívají kraje na regionální spoje.

---

### 14. 05. 2008 Poslanci potvrdili 12 miliard Českým drahám na nové vozy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/poslanci-potvrdili-12-miliard-ceskym-draham-na-nove-vozy-pji-eko-doprava.asp?c=A080514\\_141045\\_eko-doprava\\_pin](http://ekonomika.idnes.cz/poslanci-potvrdili-12-miliard-ceskym-draham-na-nove-vozy-pji-eko-doprava.asp?c=A080514_141045_eko-doprava_pin))

Na cestující na české železnici čekají nové vlaky za zhruba dvanáct miliard korun. A na českou vládu zřejmě stížnost soukromých dopravců u Evropské komise kvůli veřejné podpoře. Změnu rozpočtu ministerstva dopravy, díky které dráhy dostanou tučnou finanční injekci, dnes schválili poslanci.

MF DNES to potvrdil člen rozpočtového výboru Michal Doktor (ODS). Ostatní poslanci už změnu nemusí schvalovat. "Rozpočtový výbor má pravomoc k rozpočtovým změnám delegovanou zákonem," uvedl Doktor.

Peníze se drahám dostanou poněkud krkolomným způsobem. Dráhy je dostanou za prodej majetku státní Správě železniční dopravní cesty. Ta dostane peníze ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Díru v jeho rozpočtu zalepí ministerstvo financí privatizačními příjmy.

Krok se nelíbí soukromým dopravcům, kteří jej považují za skrytou podporu Českých drah. "S nejvyšší pravděpodobností podáme stížnost Evropské komisi, aby to prošetřila," uvedl šéf Sdružení



železničních dopravců Jiří Mužík. Majitel Student Agency Radim Jančura v pondělí uvedl, že pokud návrh projde, odsune svůj projekt na dálkové vlaky Highjet do zahraničí, nejspíše na Slovensko.

Podle původních plánů měly dráhy dostat za převod majetku jen zhruba 400 milionů korun. Podle náměstka ministra dopravy Jiřího Hodače však není jiná možnost, jak majetek z Českých drah na SŽDC převést, než za cenu, kterou uvádí znalecký posudek.

"Jiná forma než odkup není možná. Kdyby to prodávaly dráhy pod cenou, tak je celé vedení ve vězení," dodal Hodač. Podle obchodního zákoníku lze však majetek převést bezplatně.

Převod "mrtvé dopravní cesty" má zajistit dopravcům stejný přístup k českým kolejím. Státní SŽDC se má starat o koleje, inkasovat platby za jejich použití nebo vytvářet jízdní řád. A to bez převodu majetku od Český drah dělat nemůže. Dráhy se mohou v budoucnu těšit i na další bonusy. Zůstávají jim nádraží a provoz řídí stále jejich zaměstnanci. Hodač chce předložit plán dalšího převodu do konce roku.

---

### 15. 05. 2008 Nákladní vlak se u Mělníka srazil s kamionem (Kralupy nad Vltavou - Neratovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/dopravni-nehody/15114-nakladni-vlak-se-u-melnika-srazil-s-kamionem/>)

Mělník - Na železničním přejezdu nedaleko Netřeby na Mělnicku se ve středu o půl deváté večer srazil nákladní vlak s kamionem. Ten na své korbě převážel devět osobních aut. Podle mluvčí střežebné služby má strojvedoucí zlomenou nohu a byl převezen na traumatologii pražské Fakultní nemocnice Na Bulovce. Řidič kamionu vyvázl zcela bez zranění. Příčina nehody není zatím známa. Škoda je přes 11 milionů korun.

Při střetu vykolejily tři vlakové cisterny s naftou. K požáru naštěstí nedošlo díky zásahu hasičů. Nehodu na místě řeší Policie ČR a Drážní inspekce. Zatím je pouze jasné, že řidič kamionu nebyl pod vlivem alkoholu a že světelná signalizace u přejezdu fungovala.

Po nehodě je přerušen provoz na železniční trati mezi Neratovicemi a Kralupy nad Vltavou. Náhradní dopravu zajišťují autobusy. Kdy se trasu podaří zprůjezdnit je těžké odhadovat, podle hasičů může odklizení trvat i několik dnů.

Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského uniklo z poškozené nádrže havarované lokomotivy asi 2000 litrů paliva. Vedoucí odboru životního prostředí mělnické radnice Ctirad Mikeš řekl, že zatím neví, zda vznikla nějaká ekologická škoda.

Podle Šťáhlavského bude nutné na odstranění následků nehody nasadit těžkou techniku, včetně speciálního vyprošťovacího tanku a nejsilnějšího železničního jeřábu s maximální nosností až 125 tun.

Na vlaku vznikla škoda šest milionů korun, z toho pět milionů korun na lokomotivě a milion korun na vagoněch. Na kamionu vznikla škoda 4,5 milionu korun, na železničním svršku byla škoda vypočítána na milion korun a na zabezpečovacím zařízení na 7 000 korun.

---

### 15. 05. 2008 Převodem drážního majetku se bude zabývat Evropská komise

Zdroj: iHNed.cz ([http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-24759000-001000\\_d-prevodem-drazniho-majetku-se-bude-zabyvat-evropska-komise](http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-24759000-001000_d-prevodem-drazniho-majetku-se-bude-zabyvat-evropska-komise))

Majitel Student Agency Radim Jančura totiž do měsíce předloží komisi zprávu o stavu železniční dopravy v Česku, ve které bude kritizovat nestandardní finanční toky mezi státem a drahami.

Evropská komise se pravděpodobně bude zabývat převodem dvanáctimiliardového majetku z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Majitel Student Agency Radim Jančura totiž do měsíce předloží komisi zprávu o stavu železniční dopravy v Česku, ve které bude kritizovat nestandardní finanční toky mezi státem a drahami.

Jančura se domnívá, že pokud komise shledá převod majetku jako nepovolenou veřejnou podporu, budou muset dráhy peníze vrátit a stát zaplatit pokutu. V opačném případě prý přesune plánované miliardové investice do železniční dopravy na Slovensko a do okolních zemí.

Dvanáct miliard korun původně určených pro státní fond dopravy získá Správa železniční dopravní cesty za majetek Českých drah. Dráhy budou muset peníze závazně použít na zlepšení osobní dopravy.

"Evropská komise povolila Česku dotovat nákup nových vlakových souprav do roku 2013 maximální částkou 4,8 miliardy korun. Další dotace jsou povoleny pouze jako úhrada prokazatelných ztrát ve veřejné dopravě. Stát nemůže jen tak dotovat České dráhy, jde o soukromou společnost," řekl Jančura.

Převod majetku kritizuje také šéf Sdružení železničních společností Jiří Mužík. Podle něj jde o stejný majetek, který měl být původně převeden na SŽDC za 400 milionů korun.

Náměstek ministra dopravy Jiří Hodač označil již dříve Jančurovy argumenty za nesmyslné. "Ten člověk neví, co mluví," poznamenal Hodač k Jančurovým vyjádřením. Podle náměstka jde při převodu majetku právě o vytvoření spravedlivých podmínek pro všechny dopravce, tedy i pro případné Jančurovo budoucí angažmá na železnici. Státní SŽDC se bude místo drah starat o koleje, inkasovat platby za jejich použití nebo vytvářet jízdní řád pro všechny dopravce.

Hodač zároveň odmítl, že by platba za majetek mohla být nepovolenou státní podporou, kterou by mohla stíhat Evropská unie. Podle Hodače jde o standardní tržní operaci a nikoliv dotaci.

---

### 16. 05. 2008 Majitel Student Agency: O privatizaci Českých drah mám zájem

Zdroj: iHNed.cz ([http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-24771220-001000\\_d-majitel-student-agency-o-privatizaci-ceskych-drah-mam-zajem](http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-24771220-001000_d-majitel-student-agency-o-privatizaci-ceskych-drah-mam-zajem))

Pokud by stát privatizoval České dráhy, majitel Student Agency Radim Jančura by chtěl koupit jak dálkovou, tak i regionální dopravu. V současné době Jančura naopak chystá stížnost na postup státu, který se skrz správu železnic chystá převést Českým drahám 12 miliard korun.

Poslanecká sněmovna ve středu schválila převod 12 miliard korun ze státního rozpočtu na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Těmito penězi má správa železnic následně zaplatit za majetek Českých drah (ČD), který od ČD získala zákonem.

Sněmovna v březnu definitivně schválila převedení povinnosti provozovat drážní cesty z Českých drah na SŽDC a odpovídající převod majetku. Soukromí dopravci však převod 12 miliard považují za skrytou nedovolenou dotaci a postup státu kritizují.

Majitel známé dopravní firmy Student Agency Radim Jančura dokonce v reakci na to uvažuje, že místo na české koleje nasadí své vlaky na Slovensku. "Když můj budoucí konkurent získá finanční injekci 12 miliard, tak se nedá v této zemi soutěžit," uvedl již dříve. "Prodávají majetek, který jim nikdy neměl patřit, měli by ho převést bezplatně nebo jen za 400 milionů korun, jak bylo v důvodové zprávě zákona," upozornil Jančura.

#### Jančura by do privatizace ČD šel

Právě Jančura ale v pátek avizoval zájem o České dráhy, pokud by je stát chtěl privatizovat. O zájmu Student Agency informoval jako první server Respekt.cz. Ačkoliv ministerstvo dopravy plánuje prodat nákladní dopravu, u osobní dopravy o tom neuvažuje. "Určitě a pouze to bude nákladní doprava, tedy ČD Cargo, protože ta jediná je zisková," uvedl k privatizaci již dříve mluvčí Ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

"Určitě bych měl zájem. Nejenom o dálkovou ale i regionální dopravu," sdělil Respektu Jančura. "Lidé si myslí, že dráhy dělají regionální dopravou nějakou charitu, ale ta je přitom silně dotovaná státem a kraji. Dálkové vlaky naopak provozují na vlastní podnikatelské riziko," myslí si.

V současné době Jančura vypracovává zprávu o stavu železniční dopravy v České republice, kterou hodlá předložit Evropské komisi. Věřící, že pokud se Komisi převod 12 miliard nebude líbit, budou muset dráhy peníze vrátit.

---

### 16. 05. 2008 Sebevrah skočil pod rychlovlak Pendolino (Brodek u Přerova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/15264-sebevrah-skočil-pod-rychlovlak-pendolino/>)

Přerov - Pod rychlovlak Pendolino skočil dnes dopoledne šestašedesátiletý muž v Brodku u Přerova. Nehodu nepřežil. Podle policie šlo zřejmě o sebevraha. Muž vstoupil přímo pod vlak na železničním přejezdu. Drahám se asi po půl hodině podařilo provoz na klíčové trati obnovit po jedné koleji. Krátce po 12:00 byla způjzdňena i druhá kolej.

"Muž nechal auto u přejezdu a skočil přímo pod vlak," uvedl Radek

Joklík z tiskového oddělení Českých drah.

Nehoda se stala v 10:09, zhruba po půl hodině se drahám podařilo dopravu obnovit v místě nehody po jedné koleji. Cestující z Pendolina byli odvezeni do Olomouce, kde mohou využít pravidelných spojů.

Souprava Pendolino nebyla podle Joklíka poškozena a se zpožděním 117 minut pokračovala krátce po poledni v jízdě do Prahy.

---

## 16. 05. 2008 Deutsche Bahn mají otevřené dveře k privatizaci

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=605494>)

Berlín - Firmu Deutsche Bahn (DB) čeká částečná privatizace. Dle plánů vlády velké koalice bude podíl soukromých investorů omezen hranicí 24,9 procent. Informoval o tom zpravodajský server Focus.de.

Dle plánu privatizace nyní čeká společnost restrukturalizace, která je pro vstup na burzu nezbytná. K privatizaci by tak mělo dojít ještě letos na podzim, jak na tiskové konferenci prohlásil předseda dozorčí rady DB Hermut Mehdorn.

Společnost se podle plánů rozdělí podobně jako České dráhy. Osobní i nákladní doprava však budou spadat pod jeden firemní koncern, který ponese název DB Mobility Logistics.

Právě v této firmě budou mít soukromí investoři získat oněch 24,9 procent. Mimo něj budou existovat ještě firmy pro správu sítí, nádraží a energie.

### Odbory vzdorovaly, nakonec ustoupily

Ještě před zasedáním dozorčí rady musely dráhy hasit konflikt s odborovými organizacemi Transnet a GDBA. Dohodu nakonec umožnila záruka odstupného pro zaměstnance v případě výpovědi, jež bude platit až do roku 2023.

Součástí dohody je i záruka toho, že si stát ponechá plných 100 procent ve společnosti, jež bude mít na starosti drážní infrastrukturu.

Odbory na oplátku přislíbily, že nebudou privatizaci a vstup na burzu nijak blokovat či zdržovat.

---

## 16. 05. 2008 Zahájení řízení o povolení odstranění stavby: Zrušená regionální dráha Čejč - Ždánice, úsek Uhřice u Kyjova - Ždánice, 1. etapa

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocianku=2008050007>)

---

## 19. 05. 2008 Lokomotiva se srazila s osobním vlakem, strojvedoucí nepřežil (Moravany)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/lokomotiva-se-srazil-a-osobnim-vlakem-strojvedouci-neprezil-pbi-/krimi.asp?c=A080519\\_070739\\_krimi\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/lokomotiva-se-srazil-a-osobnim-vlakem-strojvedouci-neprezil-pbi-/krimi.asp?c=A080519_070739_krimi_jba))

Na nádraží v Moravanech na Pardubicku se brzy ráno srazila lokomotiva společnosti ČD Cargo s osobním vlakem. Její strojvedoucí havárii nepřežil. Ve vlaku cestovalo dvanáct lidí, tři z nich se lehce zranili.

K nehodě došlo krátce před pátou hodinou ráno. "Jednalo se o střet lokomotivy se stojícím osobním vlakem. Lokomotiva byla tak zdemolovaná, že se záchranáři vůbec nemohli dostat do kabiny strojvedoucího. Hasiči museli použít rozbrušovacího i vyprošťovacího zařízení," sdělila iDNES.cz mluvčí hasičů Vendula Horáková.



Strojvedoucího se podařilo najít v troskách stroje asi po půl hodině. "Lékař na místě konstatoval smrt," dodala mluvčí.

"V osobním vlaku jelo dvanáct lidí. Tři z nich se lehce zranili," řekl iDNES.cz Petr Šťáhlavský z tiskového odboru Českých drah. Lehké zranění utrpěl také strojvedoucí osobního vlaku.

Podle Štáhlavského vrazila lokomotiva do spoje, který je prvním ranním vlakem z Pardubic, proto v něm nejelo mnoho lidí. "Lokomotiva do osobního vlaku jedoucího z Pardubic do České Třebové narazila zezadu a po střetu vykolejila," sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Nehoda se sice stala na hlavním tahu z Pardubic na Českou Třebovou, ale podle ČD nedošlo ke zpoždění vlaků. "Provoz na hlavní trati z Pardubic do České Třebové nebyl zastaven. Vlaky jezdí po ostatních kolejích ve stanici," vysvětlil Štáhlavský.

"Rozbor zabezpečovacího zařízení prokázal, že strojvedoucí lokomotivy měl do stanice vjezd povolen (na vjezdovém návěstidle svítila návěst dovolující jízdu), a to přesto, že staniční kolej byla ještě obsazena osobním vlakem," upřesnil Neusar.

Drážní inspekce nyní vyšetřuje, jak k tomu mohlo dojít. "Definitivní závěry šetření, včetně vyloučení selhání lidského činitele jako jedné z možných příčin nehody, budou známy zřejmě až za několik týdnů," dodal. Předběžná škoda byla vyčíslena na pět milionů korun.

---

### 19. 05. 2008 Wintonův vlak připomene osudy židovských dětí

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/wintonuv-vlak-pripomene-osudy-zidovskych-deti-fr6-domaci.asp?c=A080519\\_144839\\_domaci\\_pje](http://zpravy.idnes.cz/wintonuv-vlak-pripomene-osudy-zidovskych-deti-fr6-domaci.asp?c=A080519_144839_domaci_pje))

Zachránci židovských dětí Nicholasi Wintonovi je 99 let. V den jeho narozenin organizátoři představili projekt s názvem Winton train - Inspirace dobrem. Ten vyvrcholí příští rok v září, kdy na trať Praha - Londýn vyjede zvláštní historický vlak, aby připomenu Wintonovy činy.

"Cílem projektu je inspirovat mladé lidi právě tímto výjimečným skutkem. A proto se zejména oni budou po dva roky publicisticky a umělecky podílet na řadě kulturních a společenských akcí připravovaných v rámci projektu," uvedli organizátoři.

Winton v roce 1939 naplánoval a uskutečnil odjezdy převážně židovských dětí do Anglie. Ty pak během války našly azyl v rodinách britských občanů.

"Dne 1. září 2009 u příležitosti 70. výročí této záchranné mise vypraví České dráhy Wintonův vlak, který projede tehdejší trasu Praha - Londýn," řekla novinářům mluvčí projektu Olga Menzelová Kelymanová.

Historické vagony půjčené z Maďarska potáhne parní lokomotiva. Vlak projede Německem a Nizozemskem. Cestovat v něm budou například potomci zachráněných dětí či umělci.

Vypravenou soupravu po vylodění na ostrovech nahradí britské dobové vozy. Cesta vlaku z Prahy na londýnské Liverpoolské nádraží potrvá čtyři dny.

"Věříme, že vlak přivítá Sir Nicholas Winton osobně," uvedla mluvčí. Wintona příští rok čeká oslava stých narozenin.

Akci Winton train (Wintonův vlak) organizátoři věnují také českému předsednictví v EU v roce 2009. Součástí projektu budou osmý ročník mezinárodního festivalu studentských filmů v Písku a listopadová připomínka takzvané křišťálové noci, tedy pogromu na židovské obyvatele v nacistickém Německu, v Liberci.

V příštím roce se opět setkají Wintovy děti a jejich potomci. Rodiny zachráněných dětí se od války rozrostly na 5000 členů.

Winton, tehdy makléř, přijel před vypuknutím druhé světové války do Československa. Na vlastní nebezpečí začal organizovat záchranné mise pro děti, kterým hrozila smrt v koncentračních táborech. Od března do září 1939 se mu podařilo zachránit šest stovek dětí.

"Poslední vlak měl jet na začátku září, ale už nevyjel. Prvního září 1939 začala válka a všech 250 dětí, které čekaly na odjezd, skončilo v koncentračních táborech," připomněl Zbyněk Honys z Českých drah.

Brit o svém činu nikomu neřekl. Příběh byl zveřejněn poté, co jeho manželka našla náhodou zapomenuté dokumenty o vlakových transportech.

Winton byl za své činy několikrát vyznamenán a povýšen do rytířského stavu. Pod peticí, aby byl vyznamenán také Nobelovou cenou, bylo v únoru 47 tisíc podpisů.

## 20. 05. 2008 Belgičtí železničáři stávkují

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/15633-belgicti-zeleznicari-stavkuji/>)

Brusel - Belgičtí železničáři dnes stávkují. Po zaměstnavateli požadují vyšší platy. Stávka, která začala dvě hodiny před pondělní půlnocí, se dotkne většiny vlakových spojů včetně mezinárodních rychlíků společností Thalys a Eurostar.

Odboráři tvrdí, že nabídka belgických státních drah SNCB na dvouprocentní nárůst platů je nedostatečná. Nelíbí se jim také to, že podle návrhu by přišli o příplatky za práci o víkendy a v noci.

Do stávky se zapojilo takové množství železničářů, že na trať nevyjede ani minimální množství vlaků. Stávka zasáhne i rychlíky, které spojují Belgii s dalšími evropskými metropolemi.

"Zrušili jsme všechny úterní spoje," oznámila Charlotte De Thayeová, mluvčí společnosti Thalys, jejíž rychlovlaky jezdí mezi Brusel, Paříží Amsterdamem a Kolínem nad Rýnem. Firma cestující o stávce informovala několik dní předem, takže podle De Thayeové neočekává žádné větší problémy. Zákazníci si buď mohou lístek vyměnit za jízdenku na jiný termín, anebo dostanou peníze zpátky v plné výši.

Do Belgie nedojedou ani rychlovlaky Eurostar, které běžně spojují Brusel s Londýnem. Dnes se s nimi cestující dostanou pouze z ostrovní metropole do Paříže a zpět.

Konec protestů odboráři naplánovali na 22:00. Pravidelné spoje podle platných jízdních řádů obnoví nejspíše od středečního rána.

---

## 20. 05. 2008 Jízdenky do nočních vlaků na Slovensko nově na eShopu ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_na\\_eshopu\\_jizdenky\\_nocnich\\_vlaku/](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_na_eshopu_jizdenky_nocnich_vlaku/))

České dráhy rozšiřují před letní sezónou nabídku prodeje jízdenek přes eShop ČD o jízdenky eTiket Slovensko. Prostřednictvím internetu bude nyní možné zakoupit jízdenky SparNight a samostatná lůžka a lehátka. Dosud si cestující kupovali tyto doklady jen v pokladnách. Předprodej běží už nyní, poprvé ale mohou lidé použít jízdenky SparNight Slovensko nebo lůžkový či lehátkový příplatek zakoupený v eShopu ČD 15. června.

Jízdní doklady SparNight Slovensko zahrnují jízdné a lehátkový příplatek. Vystavují se do rychlíků s odjezdy z Prahy ve 20:06 (R423 Cassovia), ve 22:06 (R 225 Šírava), v 0:06 (R 421 Excelsior) a také do přímých vozů EN 377/421 Galileo Galilei v úseku Plzeň – Košice (odjezd z Plzně ve 22:08). Počet míst pro každou relaci je omezený a tyto cenově zvýhodněné jízdenky nelze vrátit ani vyměnit. Pokud mají cestující jiný druh jízdenky, například Kilometrickou banku, síťovou jízdenku nebo mezinárodní jízdenku, mohou si v eShopu koupit jen samostatný lehátkový nebo lůžkový příplatek.

„Na Slovensko jezdí mnoho lidí na dovolenou nebo na pracovní cesty a zájem o jízdenky SparNight Slovensko je opravdu velký. Proto jsme chtěli cestujícím nabídnout pohodlnější variantu jejich nákupu,“ říká Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Internetové jízdenky garantujeme pro směr na Slovensko, v opačném směru jsou plně v kompetenci Železniční společnosti Slovensko. Jízdenky pro zpáteční cestu ze Slovenska ale samozřejmě prodávají mezinárodní pokladny Českých drah.“

Jízdenky včetně lehátkového příplatku pro libovolnou cestu nočními vlaky mezi ČR a Slovenskem stojí 438 korun v šestimístním lehátkovém oddílu nebo 490 korun ve čtyřmístném. „Znamená to, že z Plzně do Košic zaplatí cestující stejně jako z Prahy do Popradu,“ vysvětluje Luďka Hnulíková. Samostatný lehátkový příplatek stojí 126 korun v šestimístním kupé nebo 189 ve čtyřmístném. Ceny v korunách se řídí aktuálním kurzem eura.

V eShopu si mohou cestující pořídit také samostatné lůžkové příplatky do tří-, dvou- a jednomístných oddílů. Pokud cestující pojedou v jednomístném oddílu, potřebuje jízdenku pro první třídu, pro všechny ostatní lůžka a lehátka stačí jízdenka 2. třídy.

## 20. 05. 2008 Nehodu vlaků pravděpodobně způsobila chyba signalizace (Moravany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/15658-nehodu-vlaku-pravdepodobne-zpusobila-chyba-signalizace/>)

Moravany (Pardubicko) - Vyšetřovatelé včerejší nehody v železniční stanici Moravany, při které zemřel strojvedoucí a šest osob bylo lehce zraněno, pátrají po příčině havárie. Zatím je pravděpodobné, že náraz lokomotivy do osobního vlaku zavinila technická chyba zabezpečovacího zařízení, nedá se ale vyloučit ani pochybení obsluhy signalizace. Zavinění strojvedoucího nebylo prokázáno.



"V první fázi šetření se předpokládalo, že strojvedoucí lokomotivy projel vjezdové návěstidlo na červenou, to se nakonec ale rozbořem zabezpečovacího zařízení nepotvrdilo. V tuto chvíli nemůžeme vyloučit selhání zabezpečovacího zařízení jako takového, ani vadnou obsluhu zařízení," oznámil mluvčí drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Možnou příčinou tragické nehody je i písek na kolejích. Kvůli němu zařízení pravděpodobně nerozpoznalo, že ve stanici stojí vlak. Výpravčí proto povolila vjezd lokomotivě, která do vlaku narazila. O možné příčině nehody informoval odborník na železniční dopravu a advokát Karel Baborák, který zastupuje zaměstnankyni Českých drah.

Expert si místo nehody osobně prohlédl. "V pondělí silně přšelo a není vyloučeno, že docházelo k prokluzu. Proto strojvedoucí osobního vlaku nebo někdo před ním pomocí zařízení, které je v lokomotivě, kolej vydatně zapískoval. To způsobilo, že kolej ztratila podle železničářské terminologie takzvanou šuntovací schopnost," řekl Baborák. Jinak řečeno zařízení nerozpoznalo, že na kolejích stále stojí vlak. Výpravčí, která byla v budově, neviděla, co se stalo. Podle Baboráka nemá ani povinnost to sledovat. A protože zařízení ukazovalo volnou kolej, mohla postavit vjezdové návěstidlo do polohy volno, uvedl.

Mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar k možné příčině neštěstí pouze podotkl, že inspektoři případ řeší a nemá k němu další podrobnosti. Také si nevzpomíná, že by se podobný případ někdy v minulosti stal. Nechtěl ani předčasně spekulovat o tom, zda by se měly změnit bezpečnostní předpisy.

Správa železniční dopravní cesty tvrdí, že signalizace byla po srážce v pořádku. S jistotou se ale zatím nedá určit, zda během nehody na signalizaci svítila červená, nebo ne. "V tuto chvíli to sto procentně říci nelze, vyšetřovatelé stahují archivy počítačových zařízení a pečlivě se zkoumá činnost v okamžiku nehody. Informace různých odborníků se liší, skutečně nechceme spekulovat," uvedla Anna Kodysová ze správy železniční dopravní cesty.

Výsledky vyšetřování budou drážní inspektoři znát nejdříve za 14 dní.

## 21. 05. 2008 Za nehodu vlaků v Moravanech mohl zřejmě písek na trati

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/za-nehodu-vlaku-v-moravanech-mohl-zrejme-pisek-na-trati-pgo-/krimi.asp?c=A080520\\_214206\\_krimi\\_zra](http://zpravy.idnes.cz/za-nehodu-vlaku-v-moravanech-mohl-zrejme-pisek-na-trati-pgo-/krimi.asp?c=A080520_214206_krimi_zra))

Příčina pondělní srážky vlaků na nádraží v Moravanech na Pardubicku, při které zemřel jeden člověk a čtyři se lehce zranili, je podstatně vážnější, než se původně zdálo. Dokonce se podobná situace nestala poprvé a může se kdykoliv opakovat. Podle odborníků totiž mohl nehodu způsobit písek nasypáný na koleje.



Ten používají lokomotivy při brzdění v mokru. Písek pomáhal v prudkém dešti zabrzdit i osobní vlak v Moravanech. Kaše z písku pak neumožnila dotek kol soupravy s kolejnicemi, počítačový systém vyhodnotil kolej jako prázdnou a pustil na ni lokomotivu v protisměru.

"Jsem přesvědčen, že písek na kolejích je jediným důvodem srážky. Silně přšelo a strojvůdce osobního vlaku si jeho pomocí přibrzďoval. Písek poté soupravu odizoloval a zařízení vyhodnotilo, že kolej je prázdná," řekl Karel Baborák, který se specializuje na řešení železničních nehod.

Drážní inspekce už v pondělí odpoledne potvrdila, že lokomotiva měla skutečně na semaforu zelenou. Že by za tím mohlo být přehnané pískování, připustil i mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar. "Je to jedna z variant vyšetřování," uvedl.

### **Písek nechal "zmizet" lokomotivu už v osmdesátých letech**

Baborák v osmdesátých letech pracoval i na ministerstvu dopravy a podle něj se už podobný případ jednou na dráze vyšetřoval. "V roce 1981 nebo 1982 se stalo, že se kvůli písku na kolejích pro systém jakoby ztratila lokomotiva. Ale že by se ztratila celá souprava, to dráhy ještě neřešily. Zřejmě byla tahle lokomotiva rozbitá a pustila písku více, než měla," uvedl Baborák.

Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského se však cestující nemusí bát, že by se podobná událost stala znovu. "Na místě jsou odborníci a prověřují všechny možné příčiny nehody. Okamžitě po konkrétních zjištěních přijímáme taková opatření, aby se nic podobného neopakovalo," řekl Šťáhlavský.

"Pro České dráhy je samozřejmě velký oříšek přiznat, že se něco podobného může někdy zopakovat," dodal Baborák.

Šťáhlavský připouští, že by písek mohl odizolovat vlak od kolejí. Avšak jen v případě velké shody náhod. "Přece jen lokomotiva váží 88 tun a společně s třemi vagony byla na kolejích na několika nápravách. Rozhodně není obvyklé, aby lokomotiva masivně vypouštěla písek při brzdění. Je na to přesné dávkování," řekl Šťáhlavský.

Vyšetřování železniční nehody bude pokračovat ještě několik dní. Zatím kolem ní stále existuje několik pochybností. Není třeba jasné, proč strojvůdce před nárazem neutekl do strojovny, kde by nehodu pravděpodobně přežil.

"Když viděl strojvůdce na semaforu zelenou, tak počítal s tím, že má před sebou minimálně dva kilometry volné trati. Když se před ním objevila překážka, musel to pro něj být ohromný šok, který mu mohl zabránit v reakci," dodal Baborák.

Shoda není ani na tom, jestli lokomotiva brzdila, nebo ne. Očití svědci však tvrdí, že lokomotiva před nárazem nezpomalovala.

---

### **21. 05. 2008 Guláš ve vlaku může stát i tři stovky**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/gulas-ve-vlaku-muze-stat-i-tri-stovky-dwn/eko-doprava.asp?c=A080520\\_205658\\_eko-doprava\\_zra](http://ekonomika.idnes.cz/gulas-ve-vlaku-muze-stat-i-tri-stovky-dwn/eko-doprava.asp?c=A080520_205658_eko-doprava_zra))

Třetinka točené plzně za 29, ale i za 78 korun, guláš za 115, ale také za 273 Kč. I s takovými rozdíly se potká cestující, který se jde občerstvit do jídelního vozu ve vlaku. Pokaždé přitom sedí v českém voze a útratu platí na účet společnosti Jídelní a lůžkové vozy (JLV).

Záleží však na tom, kterým vlakem cestuje, a v některých případech i na tom, ve které části trasy se právě nachází.

Třeba v mezinárodním vlaku EC Vindobona zaplatí v úseku od německé hranice po Prahu za "řízek XXL s opékaným bramborem" 323 Kč, mezi Prahou a Brnem ho však stejné jídlo stojí díky akci Happy Hour o stokorunu méně. Za Brnem už však opět platí vyšší cenu.

Podobná pravidla platí i u dalších položek jídelního lístku na této trase. "Tuto nabídku jsme zavedli v úseku, kde je nejvyšší podíl české klientely," vysvětluje Kateřina Topinková, která má v JLV na starosti marketing.

Sleva tak alespoň částečně zmírňuje vysoké ceny na spojích do Německa, Rakouska a Maďarska. "Ty kopírují zahraniční cenovou politiku států, kterými vozy projíždějí. Zároveň jsou stanovovány s ohledem na konkurenční poskytovatele restauračních služeb," doplnila Topinková.

České jídelní vozy totiž nejsou jedinými, s nimiž se cestující na mezinárodních vlcích jedoucích přes Česko setkají. Na některých spojích jezdí také maďarská nebo německá restaurace, na rozdíl od české však u nich není možné na internetu zjistit ceny jídel a nápojů.

### **Levně v pendolinu**

Ceny za občerstvení nemohou nijak ovlivnit ani České dráhy, přestože jsou restaurační vagony řazeny na jejich spojích. "Pokud by vlastník vozu (např. České dráhy, pozn. red.) chtěl ceny regulovat, musel by provozovateli restaurace uhradit případný propad tržeb," říká Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení drah.

Podle něj není ani možné přizpůsobit ceník území státu, po jehož tratích vlak zrovna jede. "Změna cen třeba na česko-německé hranici skutečně není možná," doplnil Šťáhlavský. I proto vychází návštěva jídelního vozu nejlevněji ve vlcích směřujících do Ostravy a na Slovensko, které také provozuje JLV.

Levné je také pendolino a jídelní vozy, které má v pronájmu od drah společnost Urblík. Ta je provozuje na vnitrostátních rychlicích a expresech. Samotné vagony jsou však ve vlastnictví Českých drah, které hradí veškeré náklady spojené s jejich provozem, údržbou a případnými modernizacemi.

Zatímco Urblík platí drahám nájem, smlouva s firmou JLV, ve které mají dráhy 40procentní podíl, je nastavena jinak. "České dráhy si servis v těchto vozech najímají, zároveň ale dostávají tržby za jejich provoz pouze v zahraničí," popisuje na obchodní model Štáhlavský.

Podle něj nyní dochází k přehodnocování smlouvy. Samotným jídelním a lůžkovým vozům se daří. V loňském roce utřily 365 milionů korun, což je téměř o sto milionů více než v roce 2006.

Čistý zisk však činil pouze 6,5 milionu oproti dvanácti milionům v předchozím roce. Do rodiny JLV patří také síť obchodů Pont či výroba baget Dundee.

---

## **21. 05. 2008 České dráhy zavedou o letních prázdninách pro mladé slevu Léto-26 v nové podobě**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_sleva\\_let\\_26](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_sleva_let_26))

Od 1. července do 31. srpna budou moci mladí lidé do 26 let využívat i letos speciální nabídku Léto-26, díky které budou moci jezdit vlakem se slevou 50 % z obvyčejného i zlevněného zpátečního jízdného.

Stačí u pokladny o letních prázdninách předložit osobní doklad nebo průkaz žákovského jízdného a pokladní prodá cestujícím mladším 26 let automaticky jízdenku, která je o polovinu levnější. Sleva 50 % platí také na zpáteční jízdenku, která je sama o sobě už o 10 % levnější. Navíc budou mít cestující, kterým je méně než 26 let, možnost využít na základě osobního dokladu síťové jízdenky KLASIK se slevou 25 %.

### **Sleva 50 %**

V loňském roce byla sleva Léto-26 pouze ve výši zákaznického jízdného, to je v současnosti 25 % z obvyčejného. Letos bude sleva pro mladé cestující dvojnásobná, nebude ale platit po dobu celého astronomického léta od 21. června do 21. září, ale v době letních prázdnin. V období, kdy ještě probíhá školní vyučování, mají studenti nárok na žákovské jízdné, které využívají po celý rok.

### **Sleva 25 % na síťové jízdenky KLASIK**

Během letních prázdnin mohou využívat všichni cestující, kterým ještě nebylo 26 let, slevu 25 % na síťové jízdenky, pouze na základě předložení osobního dokladu, podle kterého pokladní pozná věk zákazníka. Pokud cestující studuje a má mezinárodní kartu ISIC, může slevu 25 % využívat celý rok.

Síťové jízdenky umožní držitelům cestovat neomezeně všemi vlaky Českých drah na území ČR, v povinně místenkovém pendolinu je navíc potřeba platná rezervace.

---

## **22. 05. 2008 Začala obnova trati z Budějovic do Horního Dvořiště**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/15912-zacala-obnova-trati-z-budejovic-do-horniho-dvoriste/>)

Jivno (Českokobudějovicko) - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahájila v těchto dnech hlavní obnovu jednokolejné tratě z Českých Budějovic do Horního Dvořiště, která je součástí IV. železničního koridoru. Ten má do budoucna spojit Prahu s Lincem. Modernizace 59 kilometrů dlouhého úseku přijde na 1 235 miliard korun, z toho zhruba 904 milionů korun uhradí EU, informovali zástupci investora a sdružení stavebních firem. Práce mají skončit příští rok v červnu.

Hlavní část rekonstrukce se dotkne trasy z Omlenic do krajského města. Stavbaři vymění železniční svršek i spodek, obnoví odvodnění, přestaví 19 mostů a zpevní propustky. Po dokončení prací budou moci vlaky jezdit až stokilometrovou rychlostí. Nyní tam soupravy směřují jezdit maximálně sedmdesátkou.

"Hlavní práce potrvají ve velké nepřetržité výluce do 26. června. Během ní dojde k rekonstrukci všech mostů v celém úseku, všech propustků. Vše bude připraveno na podzimní výlukou od 4. září do 2. října, kdy začne obnova svršku," uvedl Ondřej Göpfert ze SŽDC.

Stavbě předcházela elektrizace trati, modernizace zabezpečovacího zařízení a obnova železničních stanic. Rekonstruovat tak zbývá už jen některá místa, například stanici Holkov a zejména většinu



mezistaničních úseků. Někde trať oddělí od okolí protihlukové stěny. Opravy se dočká i most ve stanici Rybník, kde se rozchází trať z Českých Budějovic do Českých Velenic a Horního Dvořiště.

S budováním koridoru budou spojené výluky, rekonstrukce zasáhne i dopravu v Českých Budějovicích. Od 8. do 14. června stavbaři uzavřou železniční přejezd v Křížíkově ulici, objížďka povede Novohradskou ulicí. Od 15. června řidiči neprojedou přes přejezd v Novohradské ulici, náhradní trasa povede Křížíkovou a Mánesovou ulicí. Od 12. do 25. června bude uzavřen přejezd na nádraží v Kaplici.

První koridor vede z Děčína přes Prahu, Pardubice, Českou Třebovou a Brno do Břeclavi, druhý z Petrovic u Karviné přes Přerov do Břeclavi plus odbočka z Přerova na Olomouc a Českou Třebovou. Oba koridory byly dostavěny v roce 2004 a dohromady stály 73 miliard korun.

Ve výstavbě jsou třetí koridor z Chebu přes Plzeň, Prahu, Českou Třebovou, Přerov a Ostravu na slovenské hranice a čtvrtý koridor z Děčína přes Prahu, Tábor, České Budějovice a Horní Dvořiště na hranice s Rakouskem. Vyjdou celkem na asi 110 miliard korun a hotovy budou nejdříve v roce 2016.

---

### 22. 05. 2008 Skupina České dráhy obhájila postavení v elitní desítce dopravců Evropské unie

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp\\_cd\\_v\\_elitn9\\_desitce\\_dopravcu](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp_cd_v_elitn9_desitce_dopravcu))

Dopravní společnosti ze Skupiny České dráhy si v roce 2007 udržely elitní postavení v rámci železničních dopravců v Evropské unii. Podle předběžných statistik Mezinárodní železniční unie (UIC) je Skupina ČD v EU na pátém místě v objemu přepraveného nákladu a solidním devátém místě v počtu cestujících.

„České dráhy přepravily 181,9 milionu cestujících, obsadily devátou příčku a zařadily se v EU ke státům, které se blíží hranici 200 milionů cestujících za rok,“ říká Roman Štěrba, poradce ekonomického náměstka generálního ředitele ČD.

V osobní dopravě patří první příčka německému koncernu DB, který přepravil celkově téměř 2 miliardy cestujících. Přes jednu miliardu přepravených cestujících vykázala pak už jen francouzská SNCF.

Před Českými drahami se umístila italská Trenitalia ze Skupiny FS, španělská RENFE, holandská NS, polská Skupina PKP, belgický holding SNCB a rakouský koncern ÖBB. Desátou příčku obsadily portugalské železnice, které přepravily o 50 milionů cestujících méně než ČD.

#### Počet cest na jednoho obyvatele

České dráhy si v rámci států EU udržují také jedno z předních míst v počtu cest vlakem, které připadají na jednoho obyvatele. „Na jednoho občana včetně seniorů a kojenců připadá přibližně 18 jízd vlakem za rok,“ uvádí Roman Štěrba. „To je jeden z nejlepších výsledků v celé evropské pětadvacítce.“

Z železnic, které přepravily v rámci Evropské unie více cestujících než ČD, je vyšší hodnota jen v Německu, Nizozemí, Rakousku a Belgii. Naopak méně cest na obyvatele připadá v Itálii, ve Španělsku nebo v Polsku.

#### Nákladní doprava

ČD Cargo přepravilo 90,9 mil. tun zboží a obsadilo pátou příčku v přepravě nákladu v Evropské unii. Lídrem je německý koncern DB prostřednictvím své nadnárodní dceřiné společnosti Railion. Na dalších příčkách se umístila polská PKP, francouzská SNCF a rakouský koncern ÖBB. Méně zboží po železnici přepravují národní dopravci dokonce i ve velkých a vyspělých státech EU jako jsou Itálie nebo Španělsko.

---

### 23. 05. 2008 Projekt Adriatic–Baltic Landbridge úspěšně zakončen závěrečnou konferencí

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_20proj.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_20proj.htm))

Dne 23. dubna se v Benátkách uskutečnila závěrečná konference projektu Adriatic–Baltic Landbridge, který byl realizován v rámci iniciativy společenství Interreg IIIB CADSES.

Závěrečná konference byla výsledkem dvouleté aktivní spolupráce 23 partnerů ze 6 členských zemí EU (Německo, Polsko, ČR, Slovinsko, Rakousko, Itálie) pod vedením italského kraje Veneto. Cílem projektu bylo zlepšení celkového stavu dopravy mezi Baltem a Jadranem. O průběhu realizace jsme vás informovali v minulých číslech Železničáře.

Závěrečná konference byla velice dobře hodnocena ze strany všech účastníků z řad Evropského parlamentu, komise, výboru regionů a národních ministerstev. Např. za Ministerstvo dopravy ČR se jednání zúčastnil náměstek ministra dopravy ing. Emanuel Šíp. Za dva roky intenzivní práce se podařilo vytvořit užitečné materiály, které budou v budoucnu využitelné jak pro další projekty, tak pro komunikaci s národními i evropskými orgány.

Z pohledu ČD, a. s., se podařilo prosadit do všech závěrečných zpráv a rozhodujících dokumentů všechny pro nás důležité informace. Byla zdůrazněna potřeba zajištění spolufinancování našich akcí v oblasti interoperability a multimodální dopravy, po konzultaci se SŽDC byly popsány klíčové investice do železniční dopravní cesty, které jsou nutné pro zajištění bezproblémové dopravy (osobní i nákladní), a byly popsány hlavní problémy železniční dopravy i návrh řešení (výše poplatků za použití železniční dopravní cesty, stav implementace interoperability, problematika veřejných logistických center).

Velkým přínosem projektu bylo navázání důležitých obchodních kontaktů v Polsku a Itálii, které budou v budoucnu využitelné především v oblasti nákladní přepravy pro zahájení nových linek. Projektu jako celku se podařilo zvýraznit v Evropě trochu opomíjené dopravní spojení sever–jih. ČD se pak také podařilo zdůraznit význam kontejnerového terminálu ČD v Lovosicích a dostat ho do povědomí nových potenciálních zákazníků zejména v Itálii, Polsku, Slovinsku a Německu.

Na závěr bychom chtěli zdůraznit, že veškerá práce ČD, a. s., byla oceněna všemi zúčastněnými partnery. České dráhy se v rámci projektového konsorcia prezentovaly jakožto aktivní a iniciativní subjekt, který byl vždy připraven precizně zpracovat zadané úkoly, poskytnout profesionální podporu v dalších řešených oblastech a aktivně se účastnit při řešení problémů, které nastaly v průběhu realizace. Za to bychom chtěli, jakožto vedoucí projektu, poděkovat všem našim pracovníkům, kteří se realizace účastnili.

Pozn. red.: Pokud má někdo zájem o výstupy projektu, může se podívat na webové stránky projektu na adrese: <http://www.ablandbridge.eu> nebo kontaktovat ing. Aleše Bartheldiho, který má k dispozici interní dokumenty projektu.

---

### 23. 05. 2008 Pražské Hlavní nádraží otevřelo nové „ultračisté“ toalety

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/prazske-hlavni-nadrazi-otevrela-nove-ultraciste-toalety-pzx/-eko-doprava.asp?c=A080523\\_124622\\_eko-doprava\\_pin](http://ekonomika.idnes.cz/prazske-hlavni-nadrazi-otevrela-nove-ultraciste-toalety-pzx/-eko-doprava.asp?c=A080523_124622_eko-doprava_pin))

Cestující na Hlavním nádraží v Praze mají možnost využít nových toalet. Dnes po otevření to ve všech místnostech nezvykle vonělo, na umyvadlech byly květiny a na zemi ani smítko prachu. Otázkou je, zda tato ultračistota vydrží. Firma Grandi Stazioni, která rekonstrukci provádí, tvrdí, že s tím nebude problém.

Dopomoci tomu má ostraha, která bude veřejné záchodky neustále hlídat. Otevřeno bude od 6 do 22 hodin. Kromě dozoru bude mít firma na starosti také například udržování pořádku.

Cestujícím je kromě použití toalet za 10 korun k dispozici také sprcha za 40 korun a zapůjčení ručníku za deset korun. Oproti cenám na současných záchodcích jde o mírné zdražení. Kabinka zde stojí 7 korun, pisoár 5 korun.

#### Nepovolaným vstup zakázán

Ostraha na záchodech i celková rekonstrukce má také za úkol snížit počet bezdomovců a drogově závislých lidí, kteří se na nádraží často pohybují. "Pokud nějakého takového člověka uvidíme, na nové toalety ho nepustíme," uvedl mluvčí Grandi Stazioni Martin Hamšík. Podle něj ale možná bude těžké takové osoby vždy poznat.

Proti drogově závislým na nových záchodcích žádná opatření nejsou. Modrá světla, jako jsou například v barech i některých kinech, pod kterými narkomani nenajdou žílu, tu nejsou. "S tím jste mě překvapili," odpověděl na otázku iDNES.cz, zda toto zařízení firma plánovala, Martin Hamšík.

Nové toalety společně se zázemím pro přepravu zásilek ČD Kurýr navazují na první fázi revitalizace nádraží, která byla ukončena loni v prosinci.

"Otevření nových toalet a zázemí pro ČD Kurýr je dalším viditelným krokem k vyšší kvalitě služeb pro cestující a návštěvníky. Postupně budeme nabízet nové služby a možnosti nakupování

pro veřejnost až do ukončení rekonstrukce nádraží," dodává Andrea Odoardi, jednatel společnosti Grandi Stazioni Česká republika.

Druhá fáze zahrnuje ještě budování nového Zákaznického centra Českých drah, kde si cestující budou moci koupit jízdenky a získat informace o spojích. V sousedství ČD centra bude úschovna zavazadel.

Celkem v rámci druhé fáze rekonstrukce v dolní i horní části nádraží vznikne 3000 m<sup>2</sup> nových obchodních ploch. Konec této fáze je naplánován na prosinec letošního roku. Nádraží by mělo být kompletně převedeno do nového v roce 2011.

Kromě nových záchodů nádraží už dříve zprovoznilo obchody s módou a s knihami.

### Rekonstrukce za jednu miliardu

Cestující čekají v souvislosti s rekonstrukcí přes léto některá omezení. Uzavře se severní část vstupní haly, což bude také zahrnovat vchody do metra, a současně se ukončí opravy fasády ve střední části haly. Vstup do obou směrů metra bude zachován v jižní části.

Kromě pražského Hlavního nádraží opravuje firma Grand Stazioni také nádraží v Karlových Varech a Mariánských Lázních. Rekonstrukce všech tří nádraží vyjde na zhruba jednu miliardu korun.

Kromě těchto nádraží se různí developeři zajímají i o další. Do rozvoje drážních pozemků hodlají investovat miliardy eur. Velké proměny čekají především Smíchovské, Žižkovské a Masarykovo nádraží.

"Praha je v podstatě rozebraná, zájem o pražské železniční reality je enormní," řekl na nedávné konferenci Czech Real 2008 ředitel odboru nemovitostních projektů Českých drah Karel Tabery.

K nejzajímavějším akcím patří chystaná revitalizace Smíchovského nádraží. Tu bude financovat Sekyra Group v rámci společného podniku Smíchov Station Development. Jak uvedl výkonný ředitel firmy Leoš Anderle, hodlá Sekyra v následujících deseti až 15 letech do výstavby na Smíchově investovat až 600 milionů eur (zhruba 15 miliard korun).

Na Smíchově by měla v podstatě vzniknout nová městská čtvrť s obchodní či kancelářskou plochou 400 tisíc metrů čtverečních. Součástí projektu jsou i byty.

---

### 23. 05. 2008 O pražská nádraží je zájem; důležitá si již developeři rozebrali

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16097-o-prazska-nadrazi-je-zajem-dulezita-si-jiz-developeri-rozebrali/>)

Praha - Developerské firmy mají velký zájem o pražská nádraží a přilehlé pozemky. Podle sdělení Českých drah jsou u všech důležitých nádraží již uzavřeny smlouvy se strategickými partnery. Ti hodlají do rozvoje drážních pozemků investovat miliardy eur, velké proměny čekají především Smíchovské, Žižkovské a Masarykovo nádraží.

"Praha je v podstatě rozebraná, zájem o pražské železniční reality je enormní," řekl na nedávné konferenci Czech Real 2008 ředitel odboru nemovitostních projektů Českých drah Karel Tabery. Většinu projektů řeší dráhy pomocí společných podniků s partnery z řad developerských společností. Ty kromě financování nových staveb obnoví i nynější budovy drah.

K nejzajímavějším akcím patří chystaná revitalizace Smíchovského nádraží. Tu bude financovat Sekyra Group v rámci společného podniku Smíchov Station Development. Jak uvedl výkonný ředitel firmy Leoš Anderle, hodlá Sekyra v následujících deseti až 15 letech do výstavby na Smíchově investovat až 600 milionů eur (cca 15 miliard korun).

Na Smíchově by měla v podstatě vzniknout nová městská čtvrť s obchodní či kancelářskou plochou 400.000 metrů čtverečních. Součástí projektu jsou i byty.

Novou čtvrť bude stavět Sekyra také v areálu žižkovského nákladového nádraží, kde hodlá investovat 500 milionů eur (12,5 miliardy Kč). Podle Taberyho je Žižkov výjimečný tím, že jde o jediný takzvaný brownfield mezi pražskými nádražími, tedy o nevyužívaný průmyslový a skladový areál, kde se železniční doprava pravděpodobně zcela zruší.

Naopak na významu nabude Masarykovo nádraží v centru Prahy, které čekají zásadní změny. Revitalizace se ujme ING Real Estate Development. Zkrátí se například nástupiště, takže se rozšíří prostor pro odbavení cestujících. Jako náhrady se pro běžný provoz zprovozní i první dnes nevyužívaná poštovní kolej. V první fázi se rekonstrukce dočká zchátralá výpravní budova.

Zároveň na "Masaryčce" vznikne lukrativní parcela, kterou hodlají dráhy s ING získat zrušením zpustlého kolejiště podél ulice Na Florenci. "Není to ale jednoduché k řešení," upozornil Tabery. Zrušení byť nevyužívané koleje trvá ve správním řízení až 1,5 roku.

V plánech revitalizace Masarykova nádraží je i jedna rarita. V prázdných budovách starého depa vznikne technické železniční muzeum. Paradoxně však nebude napojené na koleje, takže exponáty se sem budou muset přenášet jeřábem.

Další projekt obnovy nádraží a výstavby komerčních prostor se chystá v Holešovicích; přípravné práce ale komplikují nevyřešené majetkové vztahy. Koleje například leží na pozemcích města, město naopak využívá drážní pozemky a výpravní budova je na pozemcích třetích osob. Situaci má vyřešit společný podnik všech zúčastněných.

Samostatnou kapitolou je hlavní nádraží, kde má vzniknout moderní dopravně obchodní centrum. Rekonstrukce, která by měla skončit v roce 2011 se ujala společnost Grandi Stazioni. Podle Taberyho však práci nabírají zpoždění, protože se objevily nečekané závady. "Chystají se dodatky ke smlouvě, aby se zlepšilo smluvní postavení Českých drah," řekl Tabery.

Kompletní přeměny se dočkají také některá mimopražská nádraží. Údajně velkolepý developerský projekt se chystá v Českých Budějovicích, obnova čeká například nádraží v Karlových Varech, Teplicích nebo Chomutově. Méně projektů je na Moravě, kde rekonstrukce v uplynulých 20 letech financoval stát.

---

### 26. 05. 2008 Dráhy vypíší tendr na vlakové soupravy pro budějovické rychlíky

Zdroj: FinančníNoviny.cz ([http://www.financninoviny.cz/vyhledavani/index\\_view.php?id=314751](http://www.financninoviny.cz/vyhledavani/index_view.php?id=314751))

Praha - České dráhy chtějí na novou linku Praha - Příbram - České Budějovice nasadit nové motorové vlakové jednotky; v nejbližších dnech na jejich dodání vypíší výběrové řízení. Řekl to Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení drah. Nové vozy chtějí dráhy mít nejpozději v listopadu, aby je mohly v prosinci se začátkem nového jízdního řádu nasadit do provozu.

Dráhy chtějí koupit celkem osm motorových nízkopodlažních jednotek, část z nich by jezdila také na trati Praha - Kladno - Rakovník. Typ a cena vzejde podle Šťáhlavského z veřejné soutěže.

Mezi železničáři se nejčastěji hovoří o jednotkách Desiro od Siemense. "Pokud to vypíší, tak se určitě rádi zúčastníme. Ale nemohu k tomu říci nic dalšího, dokud to nebude černé na bílém," řekla za Siemens Veronika Němcová. Cena vlaků Desiro se pohybuje v řádech desítek milionů korun.

Spojení Prahy s Českými Budějovicemi přes Příbram a Písek si jako alternativu k trase přes Tábor vyžádalo ministerstvo dopravy. "Chceme, aby železnice byla konkurenceschopná, aby jí lidé dávali přednost, takže musí být také komfortní a rychlá," řekl mluvčí MD Karel Hanzelka.

Na nákup nových souprav dráhy počítají s penězi, které dostanou od Správy železniční dopravní cesty. Jde celkem o 12 miliard korun za majetek, který SŽDC od drah obdrží v souvislosti s oddělením funkce provozovatele dráhy a dopravce. Někteří konkurenční dopravci tyto peníze považují za skrytou nepovolenou státní dotaci.

Zastaralý vozový park patří k nejpalcivějším problémům osobní dopravy ČD. Některé vagony či celé soupravy jsou staré více než 40 let. Zmíněných 12 miliard tak bude vázáno výhradně na obnovu vozů pro osobní dopravu. Letos chtějí dráhy například koupit 100 ojetých osobních vagonů z Německa.

---

### 26. 05. 2008 Dráhy budou informovat o výlukách emailem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16463-drahy-budou-informovat-o-vylukach-emailem/>)

Praha - Cestující, kteří často jezdí vlakem, se od čtvrtka snadněji dozvědí o železničních uzavírkách. České dráhy a Správa železniční dopravní cesty budou informovat o traťových výlukách emailem. Vyplývá to z dnešního sdělení ČD. Emaily bude dostávat zdarma každý, kdo si je objedná. Výluky kvůli stavebním pracím jsou podle vedení Českých drah nejčastější příčinou zpoždění, cestující přitom o nich často nevědí.

Cestující si v systému zaregistruje číslo trati, kterou využívá, a pokud se na ní vyskytne výluka provozu, dostane do schránky elektronické upozornění. Výluky trápí pasažéry především na tratích z Prahy do jižních a západních Čech, kde se budují nové železniční koridory. Při přerušení provozu musejí vystoupit z vlaku a použít na část cesty autobus.

České dráhy hodlají pomocí nové služby zlepšit svůj obraz u veřejnosti. Cestující podle vedení drah viní za zpoždění právě dopravce, ačkoliv často prý je na vině činnost SŽDC, která koleje staví a opravuje. Za zpoždění již dráhy dokonce dostaly pokutu od Olomouckého krajského úřadu. Vedle zpožděných spojů je největším problémem drah zastaralý vozový park.

### 27. 05. 2008 Srážka rychlíku s mamutím nákladním vlakem: jak se to může vůbec stát? (dokument na ČT)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/srazka-rychliku-s-mamutim-nakladnim-vlakem-jak-se-to-muze-vubec-stat-1gk-tec-technika.asp?c=A080526\\_221830\\_tec-technika\\_pka](http://technet.idnes.cz/srazka-rychliku-s-mamutim-nakladnim-vlakem-jak-se-to-muze-vubec-stat-1gk-tec-technika.asp?c=A080526_221830_tec-technika_pka))

27.5.2008 - Jak se dva protijedoucí vlaky ocitly ve stejný čas na jedné koleji? V součtu téměř 200km/h rychlost obou kolosů měla za následek 23 mrtvých, desítky zraněných a jedenáctiměsíční vyšetřování.

Dokumenty o katastrofách se vrací na obrazovky České televize a na stránky Technetu. Tentokrát se ale nepodíváme na katastrofu leteckou, ale vlakovou. Konkrétně jednu z nejhorších vlakových nehod, které se v Kanadě kdy udály. Dodnes není zcela jasné, proč se kolosální, dvoukilometrový nákladní vlak ocitl na stejné koleji s protijedoucím rychlíkem. Vyšetřování ovšem ukázalo mnohé nedostatky a pomohlo prosadit bezpečnější systémy a procedury.



#### Dokumentární rekonstrukce Kritické okamžiky

Tento článek vychází z kanadské dokumentární rekonstrukce Mayday, kterou vysílá Česká televize pod názvem Kritické okamžiky. Článek připravujeme ve spolupráci s ČT.

Většina snímků v článku pochází právě z dílu Kritické okamžiky: Čelní srážka (Mayday: Hinton train collision), který vysílá Česká televize na programu ČT1 v úterý 27. května od 20:00.

Jack Hudson, strojvedoucí Kanadských drah, jezdil svou pravidelnou trasu už několik let. Z Jasperu, kde bydlí, do Edsonu, a zase zpátky. Skalisté hory a krásy okolní kanadské přírody už měl nejspíš zcela vryté do paměti. Koleje, stereotyp.

Spolu s dvěma kolegy se chystal na zpáteční cestu do Jasperu. V Edsonu naspal jen asi tři hodiny. Jeho kolegové, kteří se k němu na nádraží připojili, na tom nebyli o mnoho lépe.

Mark Edwards, pomocný strojvedoucí, bude Hudsonovi pomáhat s ovládáním brzd. Třiatřicetiletý průvodčí Wayne Smith se posadí do služebního vozu na konci soupravy. Jeho úkolem je informovat kolegy o tom, co se děje za nimi. Ačkoli budou sedět v jednom vlaku, vzdálenost mezi nimi bude téměř dva kilometry - souprava číslo 413 vezla obilí, kovové trubky a chemikálie o celkové hmotnosti 11 tisíc tun. Průvodčí také udržuje kontakt s posádkou a ujišťuje se o jejich bdělosti.

#### Všechno v pořádku

V 6:40, 8. února 1986, vyrazil vlak na cestu do Jasperu. Po stejné koleji proti němu jel transkontinentální rychlík, směřující do Edmontonu. Jízda protijedoucích vlaků je na těchto tratích nutností a samozřejmostí. Na předem určených úsecích a podle propracovaných schémat se vlaky koordinovaně vyhýbají. Zde k tomu účelu sloužil úsek poblíž stanice Harwegen. Trať se zde rozdvouje a umožňuje vyhnout se.

Když strojvedoucí Hudson přijížděl k výhybce, nařizovalo mu návěstidlo zpomalit. Oznámil to vysílačkou i Smithovi do zadního vozu. To byla jejich poslední konverzace. Dispečer v Edmontonu přehodil výhybku a nákladní vlak přešel na výše položenou kolej.

V nedalekém Hintonu, dvacet kilometrů od Hargwenu, stál na nádraží zmíněný expres. Po spojení Super Continentálu a Skeeny se sestával z 14 vozů (dvě dieselové lokomotivy vpředu, jedna nečinná zapojená uprostřed). Na pátém místě byl zapojen vyhlídkový vagón, nabízející 94 cestujícím výhled na okolní krajinu. V rychlíku bylo také 14 stevardů a sedm členů posádky. Rychlík se rozjel. Podávala se snídaně.

Dosud bylo vše v pořádku. Jenže nákladní vlak se na horní koleji nezastavil. Dokonce ani nezpomalil. Projel výhybkou a vrátil se zpět na společnou kolej, na hlavní trať, přímo do cesty protijedoucímu rychlíku, kolem návěstidla s třemi svítícími červenými. Rychlost - 95 km/h. Nic netušící posádka rychlíku pokračovala na východ. Srážce už nyní pravděpodobně nešlo zabránit.

"Dal jsem se do řeči s jedním Angličanem, který seděl zády ke směru jízdy, a jen tak mimoděk jsem se mu koukal přes rameno. V dálce jsem zahlédl světlo," vzpomíná pan Cuttle, jeden z cestujících. "Já

jsem tu trať neznal. Myslel jsem, že je to vlak, který jede po vedlejší koleji a za chvíli nás mine." Ale žádná vedlejší kolej v tomto úseku nebyla.

### Srážka o rychlosti 200 km/h

Oba vlaky do sebe čelně narazily rychlostí v součtu téměř dosahující 200 km/h. Nákladní vozy se vršily jeden přes druhý. !Valilo se to jako vlny. Vzduchem létaly vagony s obilím a desetimetrové roury, jako by to byly dětské plastové hračky," vypráví Cuttle.

Jeden z vozů nákladního vlaku byl nárazem vymrštěn z kolejí, dopadl na rychlík a došlo k mohuté explozi. Cestující a posádka se snažili dostat z hořících a zdemolovaných vagónů.

"U námořnictva mě vycvičili, abych jednal rychle a spontánně. Sklo na jednom ze zadních oken bylo popraskané. Vyskočil jsem a svou vlastní hlavou jsem ho prorazil," líčí hrůzné chvíle Cuttle. Pak zařval na ostatní cestující, aby leželi za ním. Několik z nich ho následovalo.

Téměř dva kilometry od místa srážky se zastavil i vůz s Waynem Smithem. Průvodčí si všiml, že v dále stoupá kouř a šlehají plameny. Netušil ale, co se stalo. Volal opakovaně lokomotivu: "Asi jsme vykolejili! Vepředu něco vybuchlo! Pozor, vezeme nebezpečné chemikálie! Držte se od nich! Pozor! Nepřibližujte se k nákladu!" Ale nikdo mu neodpovídal.

Zavolal na dispečink, aby oznámil explozi. To už do vysílání vstoupil i průvodčí z rychlíku: "Vagony se převrátily, zavolejte záchranku. A taky mnoho vozů hoří!"

"Jaký byl signál v Dalehurstu?"

"Cože?" nechápal Smith dispečerovu otázku.

"Jaký byl signál na návěstidle v Dalehurstu?"

"To nevím. Volal jsem jim několikrát. Snažil jsem se jim dovolat - ale neozývali se."

"Měla tam svítit červená."

"Museli ji projet. Zkoušel jsem se s nimi spojit, ale nikdo mi neodpověděl."

Smith se vydal k místu neštěstí. Mezitím už na místo dorazila i policie. Policista Linnell byl obrazem zkázy konsternován: "Byl jsem v šoku. To, co jsem tam viděl, bylo naprosto neskutečné. Sloužil jsem čtrnáct let u námořní pěchoty. Viděl jsem následky teroristických útoků a myslel jsem, že už mě nic nepřekvapí. Ti cestující utrpěli řadu zranění, tržné rány, popáleniny... V restauračním voze jsme objevili dvě těla v těsném objetí. Později se zjistilo, že to byli manželé. To mnou hluboce otřásl."

### Vyšetřování

Havárie u Hyntnu byla největším vlakovým neštěstím v Kanadě za posledních pětatřicet let. Škody na majetku přesáhly třicet milionů dolarů. 23 osob zahynulo a 71 jich bylo vážně zraněno.

Z posádky nákladního vlaku číslo 413 přežil pouze Wayne Smith. Jedině on mohl poskytnout vysvětlení, jak ke srážce nákladní soupravy s rychlíkem došlo. Od jeho svědectví se očekávalo, že vnese do celého případu jasno.

Osobní i nákladní vlaky jezdily po této trati bez jakýchkoliv problémů mnoho let. Co se tentokrát stalo? Během následujících jedenácti měsíců vyslechl soudce René Foisy 150 svědků a nejrůznějších specialistů.

Nejprve bylo třeba prověřit funkčnost návěstidel. Kanadské dráhy a nezávislý audit shodně potvrdily, že v době nehody fungovalo zařízení správně.

"V žádném případě se následkem poruchy nemůže rozsvítit zelená. Kdyby v systému došlo k výpadku, naskočila by na obou stranách trati červená a zastavila by jak nákladní vlak tak i rychlík," vysvětluje Eugene Kowch. Usoudil také, že nikdo na místě návěstidlo nepřepnul.

Soudce se zabýval i selháním jiné techniky - Smith totiž uvedl, že se nemohl spojit vysílačkou s lokomotivou. Experti proto prozkoumali všechny vysílačky. Na tratích se také vyskytují tzv. hluchá místa, kde je rádiová komunikace téměř nebo zcela nemožná. V úvahu byla vzata i polární záře, která by mohla kvalitu příjmu ovlivnit. Postupně vyšetřovatelé tyto možnosti jednu po druhé vyloučili.

Při analýze údajů ze speciálních snímačů u kolejí (tzv. detektorů horkoběžnosti) vyšlo najevo, že lokomotiva projížděla kolem detektoru šedesátkou. Když ho ale míjel služební vůz, vlak se pohyboval rychlostí 74 kilometrů v hodině. A to navzdory návěstidlům, která mu nařizovala zpomalit. Ukázalo se také, že nákladní vlak před srážkou vůbec nebrzdil. To nasvědčovalo tomu, že vlak nebyl pod kontrolou.

## Lidský element

Jako u mnoha nehod, i zde je pravděpodobně na vině lidský element. Soudce Foisy kontrolou zdravotní dokumentace strojvůdce Hudsona zjistil, že měl tento četné zdravotní problémy: měl vysoký krevní tlak, problémy s alkoholem, cukrovku. Při srážce Hudson zahynul na četná poranění, nešlo ale vyloučit mozkovou nebo srdeční příhodu. Na základě psychologických posudků ovšem vyloučili možnos sebevraždy.

Mohlo to ovšem být mnohem jednodušší? Co když oba muži v lokomotivě usnuli? "Jack Hudson spal před nástupem do služby tři a půl hodiny. A to jenom za předpokladu, že po příchodu z práce ihned ulehl a vstal těsně předtím, než se ráno zase objevil na nádraží. Edwards byl nachlazený a tu noc před jízdou spal pět hodin. Průvodčí Wayne Smith na tom byl podobně, také se pořádně nevyspal..." vypočítává psycholožka Smileyová. Uvádí, že narušený biorytmus a monotónní, stereotypní prostředí jsou faktory přispívající k tomu, že i zodpovědný pracovník neovládne své tělo a usne.

Na to se pochopitelně pamatuje. V kanadských lokomotivách je nainstalována "pedál bdělosti", který musí strojvůdce držet sešlápnutý. Pokud tlak povolí, ozve se po několika sekundách hlasitý signál. Když ani potom posádka nereaguje, vlak se automaticky zastaví.

Soudce ale zjistil, že se tento bezpečnostní mechanismus v zájmu pohodlí často obchází: "Strojvedoucí tento postup obhajovali tím, že obzvláště na dlouhých tratích je velmi obtížné udržet nohu ve strnulé poloze. Někdy proto pedál zatíží bednou s náhadím nebo jiným těžkým předmětem, aby se mohli za jízdy protáhnout. Bohužel si zvykli tento trik používat na stále delší úseky cesty."

Ale i přes všechna tato selhání tu byl ještě Smith, který mohl zatažením za záchranou brzdu vlak zastavit a neštěstí zabránit. Proč této možnosti nevyužil?

"Seděl jsem u stolu ve služebním voze, když jsme minuli traťovou značku, u které jsem vždycky volal dopředu, abych zjistil, co ukazuje přibližovací návěstidlo v Dalehurst," vypovídal po dvouměsíční pauze Smith. Ale tehdy na jeho volání nikdo neodpověděl. "Šedá vysílačka byla hluchá." Tvrdil, že zkoušel volat i na jiných kanálech, to ovšem nesouhlasí s výpověďmi ostatních strojvedoucích z dané oblasti.

Když vlak míjel první návěstidlo, Smith si prý všiml, že na něm svítí signál nařizující vlaku zpomalit. Byl dostatečně zkušený a věděl, že další návěstidlo bude nejspíš přikazovat zastavit vlak. Strojvedoucí se mu ale neozval, nebrzdil... přesto Smith nepoužil záchranou brzdu. "Měl jsem pocit, že strojvedoucí mají vlak pod kontrolou. Zdálo se mi, že po celou dobu vlak řídí. Vůbec mě nenapadlo, že bych měl zasáhnout." Soudce byl zděšen: "Co víc by se ještě muselo stát, aby ho to přimělo jednat?"

Ve své závěrečné zprávě ovšem soudce neobvinil jednoho konkrétního člověka. Naopak ve dvoustránkovém dokumentu přičetl vinu několika osobám a faktorům, a také zvykům a postupům Kanadských drah.

- Jack Hudson nerespektoval světelné signály, které mu nařizovaly zastavit
- Pokud nebyl Hudson schopen plnit své povinnosti, měl ho zastoupit pomocník Mark Edwards. Ale ani on nereagoval a vlak nezabrzdl
- Průvodčí Wayne Smith porušil provozní předpisy tím, že nepoužil záchranou brzdu, jakmile se mu nepodařilo spojit se s posádkou lokomotivy
- Dráhy věděly o špatném zdravotním stavu Hudsona.
- Dráhy tolerovaly porušování předpisů, jakými bylo blokování pedálu bdělosti či naskakování za jízdy

"Předpisy se musí dodržovat. Jakmile nad nimi převládnu kamarádské vztahy a bratříčkování, začne docházet k problémům, které pak vyústí v tragédii, jako byla tahle," uzavřel Foisy.

Dráhy od té doby nainstalovaly nový systém bdělosti. Tento systém je důmyslnější než pedál bdělosti. Pokud se strojvedoucí nevěnuje řízení vlaku, ozve se houkačka a vlak posléze zastaví. A deset let po jeho zavedení devadesát procent strojvedoucích přiznalo, že je zvukový alarm alespoň jednou probudil. Dráhy se od té doby prý také snaží poskytnout zaměstnancům více času na odpočinek.

---

## 27. 05. 2008 Stavební povolení: Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk, 1. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080526stavpov.pdf>)

### 27. 05. 2008 Na protest proti reformám nepojedou ani vlaky (24. června 2008)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=606421>)

Praha - Ke generální stávce 24. června se připojí i železničáři. S největší pravděpodobností se po poledni na jednu hodinu zastaví všechny vlaky.

"Vlaky nepojednou," řekl Aktuálně.cz první místopředseda odborového svazu železničářů Jaroslav Pejša, který nepředpokládá, že by odborové ústředí tuto formu stávky odmítlo.

O podrobnostech stávky podle Pejši rozhodne vedení odborů na svém jednání počátkem června. S velkou pravděpodobností se stávka uskuteční tak, že soupravy dojedou do nejbližší stanice, kde zastaví a vyjedou zase až po hodině.

Vedení Českých drah na chystanou stávku zatím nereagovalo, protože od odborářů zatím žádnou oficiální informaci nedostalo. "Nevíme, jestli půjde o stávku symbolickou nebo skutečnou. Nevíme, jestli se nakonec stávka dotkne cestujících. Jakékoliv závěry jsou předčasné," řekl Aktuálně.cz mluvčí drah Ondřej Kubala.

---

### 27. 05. 2008 V dubnu jelo více než 90 % vlaků včas, je to lepší výsledek než loni

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_v\\_dubnu\\_jelo\\_pres\\_90procent\\_vlaku\\_vcas](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_v_dubnu_jelo_pres_90procent_vlaku_vcas))

Vlaky Českých drah dodržely v měsíci dubnu jízdní řád na 90,6 %, a to navzdory intenzivní stavební činnosti Správy železniční dopravní cesty. Stavebních výluk bylo letos dokonce o 800 víc než loni, přesto dojelo větší množství spojů načas. Spolehlivost vlaků v České republice je tak srovnatelná s ostatními zahraničními železnicemi.

„Loni v dubnu jelo přesně podle jízdního řádu 88,9 % vlaků, díky organizačním opatřením se nám ale podařilo letošní výsledek zlepšit,“ říká Miroslav Jasenčák, ředitel odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy. „Větší část zpoždění jsme přitom nemohli ovlivnit a neumí to ani žádný jiný dopravce. V dubnu byla nejčastější příčinou zpoždění rychlíků a expresů závada na trati, šlo o téměř 39 % případů. Za dalšími 23 % zpoždění pak stojí vnější vlivy, jako jsou zásahy policie, lékařů, sebevraždy a nehody na přejezdech.“

Statistika dokládá, že dopravce může ovlivnit méně než pětinu zpoždění dálkových vlaků. V dubnu se závady dopravce (např. poruchy lokomotiv a vagonů) podílely na zdržení osobních vlaků jen z necelých 12 %.

Část zpoždění osobních vlaků vzniká také kvůli čekání na přípoje. Je to okolo 11 %. K tomu doplňuje Ludka Hnulíková, ředitelka odboru osobní dopravy: „Mohli bychom zrušit čekání na přípoje a zlepšit přesnost některých vlaků, ale na druhou stranu by to znamenalo zhoršení kvality a spolehlivosti Českých drah pro zákazníky, kteří musejí na své cestě využít navazující vlaky. Přitom většina zpoždění obvykle nevzniká, jak dokazují statistiky, z naší viny. Přesto i čekání na přípoj má své limity - jsou jimi propustnost jednokolejné trati, obraty souprav na navazující spoje s dalšími přípoji, přípojné vazby s autobusovou dopravou v rámci IDS a v neposlední řadě i dostatek nástupišť ve velkých uzlech.“

Bez zajímavosti není ani fakt, že přibližně 6 % zpoždění je způsobeno přepravními důvody, tedy například nástupem či výstupem většího počtu cestujících než je obvyklé, nebo při nárazové zvýšené přepravě cyklistů s jízdními koly.

---

### 27. 05. 2008 Den dětí s Posázavským pacifikem (30. a 31. května 2008, Praha-Braník)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=56057>)

V pátek 30. května a sobotu 31. května se na nádraží Praha-Braník koná akce Den dětí s posázavským pacifikem. Pro malé i velké je připravený bohatý program po oba dny, v pátek od 8 do 16 hodin a v sobotu od 10 do 16 hodin.

Mezi stanicemi Praha-Braník a Praha-Modřany bude jezdit malý parní vláček s lokomotivou 310.072 Kafemlejnek z roku 1899. Mezi Braníkem a Hlavním nádražím pojedou při zahájení akce a po jejím skončení souprava nejmodernějších motorových vozů pro regionální tratě. V průběhu akce bude tato motorová souprava vyjíždět z Braníka na vyhlídkové jízdy na „Most intelligence“ nad branickým



nádražím přes řeku Vltavu. Ve stanici Praha-Braník bude probíhat výstava současných lokomotiv Českých drah s možnou prohlídkou strojovny a kabiny strojvedoucího a výstava exponátů z historie železniční dopravy. Pro děti jsou připraveny jízdy na inspektorské drezíně z roku 1853 a v historickém motoráčku řady M 131.1 Hurvínek. Přijede i parní válec Mamut z roku 1930. K dispozici budou suvenýry, pamětní list, razítko, model parní lokomobily a hasičská technika ČD. Pro děti je připraven bohatý program a soutěže od DDM Prahy 5.

---

### 28. 05. 2008 Dráhy prověřují po tragické srážce u Moravan všechny lokomotivy

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/drahy-proveruji-po-tragicke-srazce-u-moravan-vsechny-lokomotivy-pyd/krimi.asp?c=A080527\\_214620\\_domaci\\_zra](http://zpravy.idnes.cz/drahy-proveruji-po-tragicke-srazce-u-moravan-vsechny-lokomotivy-pyd/krimi.asp?c=A080527_214620_domaci_zra))

Srážka vlaků na Pardubicku, při které minulý pondělí zahynul strojvůdce, vyvolala mimořádnou kontrolu všech lokomotiv. Lidé z Českých drah v těchto dnech prohlížejí stovky strojů a lokomotiv. Chtějí zjistit, jestli na některé z nich není vadné zařízení na pouštění písku.

Právě ten totiž podle Drážní inspekce zavinił srážku vlaků v Moravanech na Pardubicku.

"Preventivně kontrolujeme pískovače úplně všech hnacích vozidel," potvrdil tiskový mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Drážní inspekce totiž došla k závěru, že právě kvůli písku, který používají lokomotivy při brzdění na kluzkých kolejích, selhalo zabezpečovací zařízení tratě.

"Je to velká a závažná událost," řekl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Jeho lidé potvrdili první teorii odborníků, že písek na kolejích odizoloval osobní vlak, bezpečnostní zařízení vyhodnotilo kolej jako prázdnou a pustilo na ni další lokomotivu.

"Příčinou srážky je porucha pískovače lokomotivy a následné vysypání velkého množství písku na koleje. Při deštivém počasí vznikla kašovitá emulze, která obalila styčné plochy kol a hlav kolejnic. Tak došlo k přerušení součinnosti kol s kolejovými obvody, a tím pak k ovlivnění činnosti zabezpečovacího zařízení," píše se ve zprávě Drážní inspekce.

#### **Strojvedoucí: To se už nesmí opakovat**

Federace strojvůdců se obává, že by se ze stejného důvodu mohly někde vlaky střetnout znovu. "Po odpovědných pracovnících Českých drah budeme požadovat, aby byla urychleně přijata všechna potřebná opatření, aby se podobné tragédie na železnici již nemohly opakovat," uvedl prezident Federace strojvůdců České republiky Petr Čechák.

České dráhy zatím nechtějí prozradit, jak chtějí dalším nehodám zabránit. "Děláme všechno pro to, aby se to opakovat nemohlo. Finální závěr vyšetřování ještě ale není definován, musíme proto počkat na výsledky a už teď dělat sami aktivně preventivní opatření," doplnil Kubala.

K preventivním krokům sáhli už i sami strojvůdci. Ti mají nově zakázáno (s výjimkou rizikových situací) používat při brzdění písek. Případné rozbití pískovače musí hlásit hned na nejbližším nádraží.

Případ vyšetřují České dráhy, Drážní inspekce i policie. "České dráhy by měly skončit vyšetřování do dvou měsíců. My budeme šetřit možná ještě déle," dodal Kučera. Podle železničářů se zatím podobná nehoda na území České republiky ještě nikdy nestala.

---

### 28. 05. 2008 V České Kubici začíná rekonstrukce železniční stanice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16678-v-ceske-kubici-zacina-rekonstrukce-zeleznicni-stanice/>)

Česká Kubice (Domažlicko) - V železniční stanici Česká Kubice na Domažlicku začíná rekonstrukce. Stanice získá nové koleje, nástupiště, výhybky a hlavně zabezpečení, vše za 170 milionů korun. Zvýší se bezpečnost, vstup do ČR bude důstojnější, což zajistí nárůst turistů ze západu, uvedl Václav Šťastný, ředitel Správy železniční dopravní cesty, Stavební správy Plzeň (SŽDC).

Stavba, která skončí příští rok v květnu, je financována z 85 procent z evropského operačního programu Doprava. Stavby budov, kolejí a nástupišť, které začnou v červnu a skončí už v srpnu, tvoří polovinu nákladů stavby; druhou pak zabezpečení trati, které bude, podobně jako kolejiště, odpovídat evropským standardům. Dvaadvacetikilometrový úsek z Domažlic do německého Furth im Waldu bude digitalizován a od června 2009 zůstane stanice Česká Kubice zcela bez obsluhy. Ovládaná bude z Domažlic. "Oba zabezpečovací systémy Deutsche Bahn a Českých drah budou kompatibilní. Obsluha ve Furthu i v Domažlicích bude mít přehled o všech vlacích.

Nástupiště bude přizpůsobené pro imobilní občany, vznikne nový akustický i vizuální informační systém, nové bude i osvětlení. "Trať je zařazena do evropského železničního systému a musí vyhovovat evropským normám," řekl vedoucí oblasti Drážního úřadu František Kuška.

Podle Ivana Míška, ředitele stavební firmy EDIKT, začne stavba 15. června, od tohoto dne bude mezi Domažlicemi a Furthem jedenáctidenní nepřetržitá výluka; poté do 1. srpna nárazová. Na úseku pojedou náhradní autobusy.

Stavba je po budovaném III. koridoru z Plzně do Chebu druhou letošní největší investicí SŽDC v Plzeňském kraji. Po roce 2016, kdy by měl být hotov koridor z Chebu až do Prahy, má začít budování III. odbočného koridoru z Plzně přes Domažlice do Řezna za desítky miliard korun. Na tento koridor Donau - Moldau Bahn z Prahy do Německa dokončila nyní SŽDC studii proveditelnosti.

Nejnákladnější stavbou bude tunel do Německa, ještě není známa jeho poloha. Ministerstvo dopravy, kraj a SŽDC chtějí na stavbu odbočného koridoru peníze EU. Nová stanice Česká Kubice bude po jeho dokončení využívána pro regionální dopravu.

---

### 28. 05. 2008 Drahý benzín žene německé řidiče do vlaků

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=606530>)

Berlín - Prudce rostoucí ceny benzínu nutí německé řidiče přesezat z aut do vlaků.

Počet jízd v prvním čtvrtletí tohoto roku se v porovnání s rokem předchozím zvýšil o 20 milionů. Informoval o tom server Stern.de.

Společnost Deutsche Bahn tvrdí, že takto profituje z rostoucích cen pohonných hmot.

"Stále více řidičů si raději koupí lístek, než aby natankovali," komentoval stroze předseda drah Karl-Friedrich Rausch.

Bližší pohled na výsledky sice trend potvrzuje, ale není již tak senzační. V absolutních číslech totiž se totiž počet přepravených osob zvýšil "jen" o 2,3 procenta z 868 milionů v roce 2007 na 888 milionů v roce letošním.

Nejvíce zákazníků přibylo rychlovlakům ICE, které spojují největší města ve Spolkové republice. Největší přírůstek byl konkrétně zaznamenán na trase Berlín - Hamburg.

---

### 28. 05. 2008 Autovlak Jadran je na začátek léta vyprodaný

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16741-autovlak-jadran-je-na-zacatek-leta-vyprodany/>)

Praha - Rychlík Jadran, který od počátku léta spojí Prahu s chorvatským pobřežím, bude letos jezdit každý den. Sezonní autovlak je na první dny svého provozu už téměř vyprodaný. Řekl to dnes mluvčí drah Ondřej Kubala. První vlak vyrazí na cestu, která trvá dvaadvacet hodin, poprvé 20. června a naposledy 5. září.

"Na 20. června je kapacita na přepravu automobilů již vyprodaná a u lůžek a lehátek zbývají poslední místa, na další den to vypadá podobně," řekl Kubala. Trasa vlaku povede přes Brno, Bratislavu a maďarské území do chorvatského Splitu. Vedle lůžkových a lehátkových vozů se souprava skládá z běžných vagonů druhé třídy.

Cena jízdenek se proti loňsku díky silné koruně mírně snížila. Mezinárodní jízdné se totiž vždy počítá v eurech. Nejlevnější je tarif City Star, který lze využít pouze jako zpáteční jízdenku. Cestující musí navíc strávit v Chorvatsku alespoň jednu noc ze soboty na neděli. Jízdenka City Star stojí 3 899 Kč, majitel zákaznické karty za ní zaplatí 3 070.

Pokud chce pasažér alespoň část cesty strávit vleže, musí si připlatit. Za lehátko v oddíle se šesti osobami 268 korun, v oddíle se čtyřmi osobami 399 korun a v lůžkovém voze, kde jsou tři místa, 519 korun. Proti loňsku se snížila cena za přepravu vozidel. Za převoz auta jedním směrem zaplatí pasažér 1460 korun, loni to bylo 1600. Motocykly zlevnily z 1127 korun na 1040 korun.

Autovlak z Prahy do Splitu dráhy provozovaly od roku 2003 jako zvláštní spoj s týdenní frekvencí. V roce 2006 tento spoj zrušily a v nové podobě jej znovu zavedly loni, tentokrát jako pravidelný rychlík, který jezdí denně. Loni vlak přepravil téměř 12.000 lidí a 850 automobilů či motocyklů.

Chorvatsko je dlouhodobě nejoblíbenější cílem Čechů. Podle chorvatských oficiálních statistik sem loni zavítalo téměř 700.000 Čechů, neoficiální odhady však hovoří až o 900.000. Část českých turistů se totiž ubytovává v soukromí či je hoteliéři kvůli úsporám neregistrují na úřadech. Dvě třetiny turistů z ČR míří na Jadran vlastním autem.

---

## **29. 05. 2008 Nový informační systém o výlukách pro novináře (ČD)**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_novy\\_informacni\\_system\\_o\\_vylukach](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_novy_informacni_system_o_vylukach))

Aktuální informace o výlukách z konkrétních tratí regionu i výběr z nejdůležitějších železničních tepen každý den přímo do e-mailu. To nabízí nový automatický informační systém výluk, speciálně upravený pro novináře.

Každý den kolem čtrnácté hodiny přijde registrovaným novinářům e-mail s přehledem výluk pro další den. Kromě toho umí systém zasílat také informace pro celý následující týden, které pošle vždy v pátek po poledni. Na výběr je ze tří variant:

- Výluky přímo na konkrétních tratích
- Všechny výluky ve vybraných krajích
- Výluky na nejdůležitějších tratích v celé republice

Informace v e-mailu s přímým odkazem na web obsahují základní údaje o tom, proč výluka probíhá, od kdy do kdy bude trvat, jak je zajištěna přeprava cestujících a zavazadel (například jízdních kol) a jakých konkrétních vlaků se přesně dotkne.

### **Jak se registrovat**

Na stránkách <http://info.cd.cz/> je registrační formulář. V něm si zvolí novináři jméno, heslo a e-mail, na který bude systém informace o výlukách pravidelně odesílat.

Na stejné stránce se pomocí zvoleného jména a hesla přihlásí a v nabídce si vybere, jaké informace bude potřebovat a jak často si je přeje dostávat.

Pokud bude mít zájem o informace z nejdůležitějších tratí celé republiky, stačí poslat mail s tímto požadavkem na adresu [webadmin@cd.cz](mailto:webadmin@cd.cz).

„Systém je trochu odlišný od toho, který využívají cestující. Předpokládáme, že pro novináře jsou důležité i souhrnné informace o nejdůležitějších tratích v celé zemi, to je specialita novinářského systému,“ říká Zbyněk Honys, ředitel odboru komunikace ČD. „V době, kdy stát tak masivně staví a řada vlaků je každý den nahrazena autobusy, chceme vytvořit ty nejlepší podmínky, aby se veřejnost měla co nejvíce možností dozvědět o omezeních na železnici, a aby se lidé už dopředu mohli rozhodnout, kterým vlakem při rozsáhlých stavebních omezeních pojedou.“

---

## **29. 05. 2008 ČD a SŽDC spouští kampaň o výlukách a nový informační systém pro cestující**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_kampan\\_o\\_vylukach\\_a\\_informacni\\_system](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_kampan_o_vylukach_a_informacni_system))

Každý cestující se může na internetu od dnešního dne zaregistrovat a automaticky mu budou e-mailem chodit denně nebo týdně informace o výlukách na tratích, které využívá. Společně se Správou železniční dopravní cesty připravily České dráhy informační kampaň a nového maskota všech staveb na železnici.

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty letos investuje 27 miliard korun do obnovy infrastruktury v České republice, mnoho vlaků tak bude kvůli aktuálním výlukám omezeno. České dráhy budou muset na řadě míst vypravovat místo vlaků náhradní autobusy a dotkne se to bez výjimky všech krajů.

### **Nový informační systém pro cestující**

Každý den nebo týden mohou dostávat cestující e-mailem aktuální informace o výlukách na tratích, které využívají. Stačí se zaregistrovat na <http://info.cd.cz/>, tam si cestující zvolí přihlašovací jméno, heslo a e-mail, na který chtějí informace zasílat. Pak se přihlásí na stejné stránce do systému a vyberou si konkrétní tratě, které jsou pro něj důležité, případně celý kraj.

Informace na druhý den rozesílá systém kolem čtrnácté hodiny, přehled pro příští týden vždy v pátek po poledni. Informace o výlukách obsahují základní e-mail a přímý odkaz na další podrobnosti na webu, kde je:

- Čas, jak dlouho a od kdy do kdy výluka trvá
- Důvody výluky
- Základní údaje o náhradní autobusové dopravě
- Konkrétní vlaky, kterých se omezení dotkne

Zároveň se mění podoba informací o výlukách na internetu. Pokud najedete myší na číslo vlaku, kterého se týká výluka, automaticky se zobrazí bublina s údaji o tom, odkud kam jede a v kolik hodin.

### Maskot stavebních prací na železnici a informační kampaň

Cestující se nově budou setkávat s maskotem všech stavebních omezení na železnici. „Přátelský mravenec, který staví, opravuje a informuje, bude postupně na všech nádražích a stavbách, které souvisí s výlukami a modernizacemi tratí,“ upřesňuje Zbyněk Honys, ředitel odboru komunikace ČD. „Bude radit cestujícím, jakou nejlepší trasu použít, informovat je o výlukách a omezeních i o náhradní autobusové dopravě a také varovat na červenobílých stavebních páskách před vstupem do míst, kde se intenzivně staví.“

Zároveň spustí ČD a SŽDC kampaň na billboardech, citylightech i přímo ve vlacích, která bude upozorňovat na modernizaci a zrychlování železnice.

„S novým informačním systémem se setkají cestující v první fázi v Praze na hlavním nádraží, v Olomouci, Plzni, Kolíně a Českých Budějovicích, tedy ve stanicích, v jejichž okolí se velmi intenzivně staví,“ doplňuje Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele ČD pro provoz. „Postupně se letos rozšíří systém do 357 stanic v celé České republice.“

„Stavební práce na železničních tratích s sebou vždy přinášejí určitá omezení a někdy mohou i komplikovat cestování. Ale po jejich dokončení se cestující a dopravci dočkají rychlé, bezpečné a spolehlivé železnice v evropských parametrech,“ uvedl Ing. Jan Komárek, generální ředitel SŽDC.

---

### 29. 05. 2008 Stát letos investuje rekordních 27 miliard do modernizace tratí (přehled staveb)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_stat\\_investuje\\_rekordnich\\_27\\_miliard\\_do\\_trati](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_stat_investuje_rekordnich_27_miliard_do_trati))

Rekordních 27 miliard korun letos investuje Správa železniční dopravní cesty do zlepšení železniční infrastruktury. V současné době tak procházejí modernizací desítky kilometrů tratí v celé republice. Hlavní stavební činnost se soustředí na 3. (SRN – Cheb – Praha – Česká Třebová – Ostrava – Slovensko) a 4. (Praha – České Budějovice – Rakousko) koridor a na modernizaci vybraných železničních uzlů v čele s uzlem pražským.

Modernizace koridorů probíhá od první poloviny 90. let, letošní rozsah staveb je však svým finančním objemem rekordní. Stavební činnost se soustřeďuje do několika frekventovaných míst, kde způsobuje rozsáhlé výluky s nutnými odklony vlaků nebo zavedením náhradní autobusové dopravy. Případná zpoždění se proto mohou projevit i ve stanicích vzdálených desítky nebo stovky kilometrů od samotného místa stavby.

Téměř všechny úseky jsou modernizovány při zachování železničního provozu. K zavedení dlouhodobé úplně náhradní autobusové dopravy bylo přistoupeno jen v minimálním rozsahu na západě Čech, kde práce probíhají na jednokolejných tratích v těžko přístupném terénu úzkého údolí řeky Mže.

Modernizace tratí je nutná ke zvýšení komfortu a bezpečnosti železniční dopravy. „Chápeme, že cestující jsou někdy nespokojeni s komplikacemi, které s sebou stavby přinášejí. Snažíme se ale maximálně zkracovat termíny a lépe cestující informovat o důvodech stavby a nutných provozních opatřeních,“ říká Anna Kodysová z kanceláře generálního ředitele SŽDC a dodává: „Díky miliardovým investicím jim brzy nabídneme pohodlnější jízdu rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Starší lidé, vozíčkáři nebo maminky s kočárky určitě přivítají vyšší nástupiště a bezbariérové přístupy. Za zmínku stojí i nově budovaná protihluková opatření.“ V rámci modernizací železničních tratí dochází také k odstranění některých úrovnových přejezdů, na jiných místech jsou na přejezdech budována nová modernější a dokonalejší výstražná zařízení.

**Přehled probíhajících velkých staveb na železnici**

**Železniční uzly a stanice v Čechách**

Název / ukončení

- Průjezd železničním uzlem KOLÍN / duben 2009
- Průjezd železničním uzlem ÚSTÍ nad Labem / listopad 2008
- Modernizace železniční stanice SOKOLOV / srpen 2009
- Rekonstrukce kolejí a výhybek v železniční stanici / ČESKÁ KUBICE srpen 2008

**Železniční uzel Praha**

Název / ukončení

- Optimalizace BĚCHOVICE – PRAHA-Libeň / duben 2010
- Výstavba „Nového spojení“ PRAHA hlavní nádraží, Masarykovo nádraží - PRAHA-Libeň, Vysočany, Holešovice / prosinec 2008
- Modernizace západní části PRAHA hlavní nádraží (nástupiště č.1 až č. 4) / prosinec 2008

**IV. Koridor Praha – Č. Budějovice – Rakousko**

Název / ukončení

- Optimalizace HORNÍ DVOŘIŠTĚ – ČESKÉ BUDĚJOVICE / červenec 2009
- Modernizace DOUBÍ u Tábora – TÁBOR / červenec 2009
- Modernizace VOTICE – BENEŠOV u Prahy (zatím nezačala) / prosinec 2012
- Optimalizace BENEŠOV u Prahy – STRANČICE / květen 2010
- Optimalizace STRANČICE – PRAHA-Hostivař / prosinec 2008

**III. koridor SRN – Cheb – Praha – Č. Třebová – Přerov – Ostrava – Slovensko**

Název / ukončení

- Optimalizace PLZEŇ – STŘÍBRO / začátek roku 2009
- Optimalizace STŘÍBRO – PLANÁ u Mariánských Lázní / květen 2011
- Optimalizace PLANÁ u Mariánských Lázní – CHEB / konec roku 2010

**Moravský úsek koridoru**

Název / ukončení

- Optimalizace MOSTY u Jablunkova státní hranice – BYSTRICE nad Olší / únor 2011
- Modernizace ČERVENKA – ZÁBŘEH na Moravě / říjen 2008

**Ostatní železniční tratě Čechy**

Název / ukončení

- Rekonstrukce kolejí č.1 a 2 Havlíčkův Brod – Okrouhlice / prosinec 2008
- Rekonstrukce koleje Šlapanov – Havlíčkův Brod / prosinec 2008
- Elektrizace trati ČESKÉ VELENICE – ČESKÉ BUDĚJOVICE, 1.etapa / září 2009
- Elektrizace trati LETOHRAD – LICHKOV, státní hranice / červen 2009
- Elektrizace trati LYSÁ nad Labem – MILOVICE (před zahájením) / prosinec 2009

**Železniční uzly a stanice na Moravě**

Název / ukončení

- Rekonstrukce železničního uzlu BŘECLAV / duben 2010
- Přestavba železničního uzlu BRNO, 1.část odstavného nádraží / březen 2010
- Modernizace železniční stanice KROMĚŘÍŽ / červen 2009

**Ostatní železniční tratě Morava**

Název / ukončení

- Elektrizace trati ŠATOV – ZNOJMO / listopad 2009

- Elektrizace trati ZÁBŘEH na Moravě – ŠUMPERK / říjen 2009

---

## 29. 05. 2008 Železnice spolknou do pěti let přes 120 miliard korun

Zdroj: iHNed.cz ([http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-25087670-001000\\_d-zeleznice-spolknou-do-peti-let-pres-120-miliard-korun](http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-25087670-001000_d-zeleznice-spolknou-do-peti-let-pres-120-miliard-korun))

Každoroční investice do železniční infrastruktury by měly v příštích letech přesahovat 30 miliard korun. Dráhy chtějí modernizovat své tratě i za peníze z EU.

Největší položkou bude výstavba nových železničních koridorů. Zhruba 60 až 80 procent nákladů bude pokryto penězi z programů Evropské unie. Během let 2007 až 2013 tak z EU přijde na podporu železnic přibližně 70 miliard korun.

Podle zástupkyně organizace Správy železniční dopravní cesty Anny Kodysové to bude poprvé, kdy se peníze z EU rozdělí rovnoměrně mezi silnice a železnice. Příspěvky z unijních programů tak kompenzují každoroční odvody do EU, které činí přes 30 miliard korun.

Mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka k tomu řekl, že jsou na tom železnice v České republice lépe než dálniční síť, protože se vlády v devadesátých letech rozhodly, že budou prioritně modernizovat železniční koridory. "Ta modernizace se v podstatě blíží k závěru. Hlavní tratě již zmodernizované téměř jsou," uvedl pro server iHNed.cz Hanzelka.

Podle Hanzelky to spolknou od devadesátých let stovky miliard korun. "A ta dálniční síť oproti tomu pokulhává. Podíváme-li se na rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, který je na letošní rok zhruba 90 miliard včetně evropských fondů, z toho 55,5 miliardy korun z toho jde na silniční a dálniční projekty," upozornil Hanzelka.

V minulosti vláda rozhodla o modernizaci čtyř železničních koridorů, tratě z Děčína do Břeclavi a spojení napříč Moravou jsou již téměř hotovy. Výstavby zbývajících dvou jsou v plném proudu. Kvůli stavebním pracím na tratích z Prahy přes České Budějovice do Rakouska a z Plzně do Německa mají nyní České dráhy problémy s přepravou cestujících, které se projevují zpožděními a nutností přestupovat na náhradní autobusy.

Všechny koridory by měly být hotovy do roku 2016.

---

## 29. 05. 2008 Dráhy mají nového maskota – mravence

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16814-drahy-maji-noveho-maskota-mravence/>)

Praha - Svou pověst si chtějí České dráhy vylepšit za pomoci maskota v podobě mravence. Ten má být jako synonymum pracovitosti symbolem výstavby, která se nyní na železnici uskutečňuje, a bude upozorňovat na aktuální výluky. Cestující se s mravencem setkají především v podobě informačních tabulí ve stanicích. Maskota dnes zástupci drah představili za zvuků sbíječky na tiskové konferenci na hlavním nádraží.

"Maskot lidem říká, že se pracuje, že tam je omezení, ale že to někde směřuje. Zároveň žádá pochopení, neboť ve výsledku půjde o výrazné zlepšení kvality," řekl duchovní otec mravence a ředitel odboru komunikace ČD Zbyněk Honys. Kampaň podle něj bude dlouhodobá; letos za ni dráhy zaplatí zhruba 12 milionů korun.



Viceprezidentka České marketingové společnosti Jitka Vysekalová však upozorňuje, že mravence mohou lidé vnímat různě. "Někomu to může připomenout Ferdu Mravence, práce všeho druhu, pro někoho to ale může být komické. Myslím si, že ten symbol není úplně jednoznačný," uvedla. Dodala, že budování image je dlouhodobá záležitost a nikoliv otázka několika měsíců.

"Předtím než do toho ty miliony dájí, by si dráhy měly udělat důkladný průzkum, jak lidé maskota vnímají," poradila Vysekalová vedení Českých drah.

Představení mravence je dalším krokem drah, které chtějí zlepšit informovanost cestujících o výlukách. Počátkem týdne podnik oznámil, že cestující si mohou ode dneška objednat aktuální zprávy o situaci na trati do své e-mailové schránky. Stačí se zaregistrovat na stránkách info.cd.cz a zadat region. Podle Honyse dráhy chystají podobnou službu i ve formě SMS zpráv.

Informační kampaň bude mít kromě tabulí podobu billboardů a osvětlených reklamních vitrín v ulicích měst. Mravenec se údajně objeví také v tisku, na montérkách drážních dělníků i zaměstnanců stavebních firem. Jako příklad dnes dráhy rozdávaly novinářům také ochrannou mravenčí helmu. "Je to jedna z největších kampaní na železnici," uvedl náměstek ředitele drah Jiří Kolář.

Výstavba na železnici v posledních letech nabírá na tempu a díky evropským penězům se ještě zintenzivní. Nyní se staví především koridory z Prahy do Rakouska přes České Budějovice a z Prahy přes Plzeň a Cheb do Německa. Výstavba a výluky jsou nejčastější příčinou zpoždění vlaků.

Letos stát do železnice investuje 27 miliard, v dalších letech by částka měla překročit 30 miliard.

---

### 29. 05. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_21eu.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_21eu.htm))

#### FRANCIE

##### SNCF chce získat celý Geodis

Francouzská státní dráha SNCF chce převzít celý velký spediční podnik Geodis. Oznámily to noviny Le Figaro a hospodářský magazín La Tribune s odvoláním na burzovní kruhy. Obě společnosti nechtěly věc komentovat, avšak pro příští dny přislíbily sdělení stanoviska. SNCF je s 42,37 procenty již největším podílníkem na Geodisu. Kompletní převzetí by přišlo asi na 450 milionů € (cca 11,3 miliardy Kč). Akcie Geodisu byly s ohledem na tyto pověsti staženy 4. dubna z prodeje.

##### SNCF nasazuje dceru VFLI proti konkurenci

Francouzská státní dráha SNCF posílá svůj dceřiný podnik – průmyslovou dráhu VFLI (Voies ferrées locales et industrielles) – do konkurence se soukromými podniky na liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy. Když SNCF před deseti lety VFLI založila, měl tento dceřiný podnik přebírat závodovou dopravu velkých průmyslových podniků.

Tato oblast má být sice nyní ještě dobudována, avšak VFLI se chce na domácím trhu prezentovat do budoucna také jako globální poskytovatel drážních služeb. Potřebné licence byly získány v říjnu 2007. Od té doby se etabluje na trhu, kde je jedním z pěti hráčů vedle SNCF, Veolia, Secorail a ECR a během dvou let chce patřit do vedoucí trojky. Podle vedení je posláním podniku jednoznačné: rentabilní růst ve Francii při plné autonomii vůči svému akcionáři SNCF.

V první etapě jde o dopravu na trasách kratších než 300 km. Jediný strojvedoucí je může absolvovat během jednoho pracovního dne. Tak od počátku roku běží liniová služba mezi severofrancouzským přístavem Dunquerque a průmyslovými místy Loison a Chauny. Pro Renaulta se dopravují auta z automobilky v Douai do přístavu Le Havre.

Koncem roku budou následovat delší transporty s výměnou strojvedoucích na trasách do 1000 km. Do roku 2010 chce VFLI dosáhnout obrátu 100 milionů € (cca 2,5 mld. Kč), loni to bylo 60 milionů. Ekonomický model se výrazně liší od velkého státního nákladního bratra Fret SNCF. Tak jako privátní konkurenti může VFLI nabízet tarify, jež jsou o 15 % nižší než u SNCF. Dnes má 800 zaměstnanců, do roku 2010 jich má být 1100. Lokomotivy a vagony se převážně najímají. Vedle 85 posunovacích lokomotiv pro závodovou dopravu disponuje devíti lokomotivami pro tuzemskou dopravu. V tomto měsíci přichází 14 dalších a do roku 2009 jich má mít 35.

#### HOLANDSKO

##### Německá údržba čtyřsystémových lokomotiv Bombardier

Husumerská Drážní dílenská společnost GmbH ze SRN, která také udržuje vlaky podniku Nord-Ostsee Bahn, udržuje s okamžitou platností v Amsterdamu elektrické lokomotivy výrobce železniční techniky Bombardier Transportation (čtyřsystémové lokomotivy). Spolupráce byla dohodnuta na dva roky.

#### ITÁLIE

##### Ambrogio kooperuje s SNCF

Italský kombi-operátor Ambrogio dal v případě trakce mezi Torinem a Francií (Candiolo–Le Boulou a Candiolo–Mouguerre) přednost francouzským státním drahám SNCF před italskou železnicí Trenitalia. Ředitel kombi-operátora Livio Ambrogio nicméně konstatoval, že servis, který na této trati nabízela Trenitalia, byl vždycky bezvadný. S ohledem na krátkou vzdálenost jen 100 km nemohla Trenitalia na nabídku SNCF přiměřeně reagovat. Ambrogio ještě dodal: Dále nebyl ECR Euro Cargo

Rail (Deutsche-Bahn-Gruppe) na tranzit v Savojsku ještě připraven. Smlouva s SNCF se vztahuje na devět až deset týdenních párů vlakových spojů po 1150 t.

### Ucelený nákladní vlak Verona – Karlsruhe

Spediční podnik Hangartner se sídlem ve švýcarském Curychu zorganizoval obsluhu dopravní relace Verona – Karlsruhe, SRN, uceleným nákladním vlakem. Vlaky jezdí od března nejprve třikrát týdně v obou směrech a každý může nahradit jízdy až 26 kamionů. Frekvence odjezdů se má zakrátko zvýšit na pět týdně. Nakládka končí v Karlsruhe ve 20.30 hod., ve Veroně ve 22 hod. Zboží je k dispozici přespříští den brzy ráno v cílovém terminálu.

## LUCEMBURSKO

### CFL Cargo si najme 540 plošinových vozů

Dceřiný podnik lucemburských státních drah CFL Cargo získá 540 plošinových vozů o délce 25 metrů od německého specialisty na pronájem železničních vozů On-Rail. Stav vozového parku CFL se tak zvyšuje z 3700 na 4240 vagonů. Loni na jaře vypsala CFL Cargo výběrové řízení na dodávku 540 plošinových vozů o délce 25 metrů v provedení Rbnps, jež budou speciálně určeny pro dopravu ocelářských výrobků. Nabídky předložily čtyři podniky. Dopravce se nakonec rozhodl pro nabídku On-Rail, dodavatele, který splnil požadavky zadání ve všech bodech. 540 vozů se vyrábí v Bulharsku a budou se dodávat v rytmu 20 vozů za měsíc.

## NĚMECKO

### Na start jde Europe Intermodal s vlakem BEEEX

Operátor kombinované dopravy Europe International jako společný podnik operátorů Kombiverkehr, SRN a Adria Kombi (Slovinsko) zahájil činnost 30. března s vlakem „Bosporus-Europe-Express“ (BEEEX) v kombinované dopravě do a z Turecka. Spojuje kontejnerový terminál Halkali v Istanbulu s evropskou sítí ucelených vlaků obou společníků. Vlak jezdí jednou týdně v obou směrech na trase Mnichov–Ljubljana–Halkali. Pro druhé pololetí se plánují další odjezdy.

### Pobřežní spolkové země požadují prostředky na Transrapid

Prostředky, vkládané do výstavby trati Transrapid v Bavorsku ve výši 925 milionů € (cca 23 miliard Kč), by měly podle představy pobřežních spolkových zemí také plynout na německý sever. Požadavek vzešel ze setkání předsedů zemských vlád Brém, Hamburku, Dolního Saska a a Šlésvicka-Holštýnska koncem dubna v Bremerhavenu. Peníze se musejí podle nich přednostně investovat do spojení velkých námořních přístavů s vnitrozemím. Takový počín, zejména pokud jde o kontejnerové přístavy Hamburk a Bremerhaven, jsou podle předsedů vlád „v celostátním zájmu“. Brémský starosta J. Böhrnsen očekává, že jenom v tomto roce bude k dispozici kolem 230 milionů € (cca 6 miliard Kč) pro výstavbu spojení přístavu s vnitrozemím. Šéfové vlád se naproti tomu neshodli na vytvoření společné pobřežní stráže.

## SLOVENSKO

### Hledá se partner pro nákladní společnost

Slovenský ministr dopravy Lubomír Vážný spatřuje v úzkém napojení až fúzi s českým podnikem nákladní železniční dopravy ČD Cargo a vytvoření silného drážního podniku ve střední Evropě zajímavější perspektivu pro slovenskou nákladní společnost ZSSK Cargo než v jejím prodeji RCA, nákladní dceři rakouských spolkových drah ÖBB. Ministr to uvedl v minulých dnech při předložení své „Zprávy o stavu a vývoji ZSSK“ slovenskému parlamentu. Argumentoval, že rakouská nabídka byla příliš nízká. Byla značně pod 400 milionů € (cca 10 miliardami Kč), které RCA zaplatila za obdobný maďarský podnik MÁV Cargo. Přitom slovenský podnik disponuje o čtvrtinu větším mobilním parkem. Ve slovenských médiích se opakovaně uvádí, že česká strana nespátřuje smysl takové fúze pro dlouhodobou samostatnost, ale v posílení tržní hodnoty s ohledem na pozdější prodej.

---

## 29. 05. 2008 Zastupitelé se dohodli na projektu rychlodráhy Praha - Ruzyně – Kladno

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16864-zastupitele-se-dohodli-na-projektu-rychlodrahy-praha-ruzyne-kladno/>)

Praha - Nová vlaková rychlodráha mezi Masarykovým nádražím, letištěm v pražské Ruzyni a Kladnem by měla být postavena do roku 2013. Sdělil to mluvčí Středočeského kraje Martin Kupka. Na dnešním jednání se na finální podobě dohodly všechny zúčastněné strany: Hlavní město Praha, Městská část



Praha 6 a Správa železniční dopravní cesty, která je investorem. "Nakonec se našlo společné řešení pro všechny strany," říká středočeský mluvčí.

Stávající jednokolejná trať se změní na dvoukolejnou. Budou se tak moci zvýšit intervaly odjezdů vlaků. Nová dráha bude také elektrizovaná, což bude mít pozitivní ekologický dopad. Projekt by měl také pomoci vytižené silnici Evropská. Podle Kupky na ni ubude autobusů, které vozí mimopražské zaměstnané v Praze.

Dráhy by měla vést částečně v podzemí. Mezi stanicemi Veleslavin a Dejvická bude šestikilometrový podzemní tunel. Tím se vyřešily požadavky Prahy 6, která chtěla zabránit zhoršení životních podmínek svých obyvatel. Podle starosty této městské části Tomáše Chalupy by měly být po realizaci této varianty životní podmínky obyvatel v některých ohledech i vylepšené. Okolo trasy se vybudují zelené plochy a plochy pro rekreaci.

Praha 6 si také vymínila, že přes území Prahy nebudou jezdit nákladní vlaky a celá stavba se stane součástí pražské integrované dopravy.

Železniční stavba by neměla nahradit plánované prodloužení trasy metra na Bílou Horu a do Motola. "Pro nás je stále prioritní stavba metra. Pokud bychom se museli rozhodovat, což našťastí nemusíme, volili bychom metro," vysvětluje politiku své městské části Chalupa. Dodává, že jen jedna z těchto dopravních staveb by nestačila obsloužit tak velké území s tolika obyvateli.

Stavba také konečně propojí letiště v Ruzyni s železniční dopravou, což zastupitelé považují za velmi žádoucí.

---

### 30. 05. 2008 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Praha Modřany

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008050013>)

---

### 30. 05. 2008 Jízdy parních vlaků na brněnsku (7. a 8. června 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=56097>)

#### Tunely do Moravského krasu - sobota 7. června 2008

11.10	13.10	15.10	Brno hl.n.	12.39	14.39	16.39
11.17	13.17	15.17	Brno-Židenice	12.31	14.31	16.31
11.34	13.34	15.34	Adamov	12.18	14.18	16.18
11.42	13.42	15.42	Blansko	12.08	14.08	16.08

Zpáteční jízdenka 80,- Kč

#### Noční jízda do Šlapanic – sobota 7. června 2008

Odjezd z Brna hl.n. v 21.50 hodin, zpět ze Šlapanic v 23.20 hodin.

Přehlídka parní lokomotivy při opakovaných vjezdech, hudba, opékání

Zpáteční jízdenka 80,- Kč

#### Dětský drak – neděle 8. června 2008

Odjezd z Brna hl.n. v 10.05 a 14.40 hodin, zpět z Vyškova v 12.25 a 16.45 hodin.

Ve Vyškově program pro děti s tombolou, Kinematovlak, výstavy, prohlídka Malého železničního muzea, možnost návštěvy ZOO a Dinoparku, Aquaparku.

Zpáteční jízdenka 140,- Kč

Sleva 50 %: děti do 15 let, důchodci a žáci 15 – 26 (po předložení příslušného průkazu, vyjma dětí 6 - 15 let, žáci průkazu pro trať, kudy vlak jede), uživatelé ročních síťových jízdenek ČD.

Slevu 75 %: držitelé průkazů ZTP a ZTP/P a žáci do 15. let (po předložení příslušného průkazu, žáci průkazu pro trať, kudy vlak jede).

Ostatní tarifní ani mimotarifní výhody neplatí.

Pořadatel: ČD, a. s., Krajské centrum osobní dopravy Brno

Kontakt: Bližší informace a předprodej jízdenek v ČD centru Brno hl.n.:

tel. 972 625 802, e-mail: [bnocd@cdcentrum.cd.cz](mailto:bnocd@cdcentrum.cd.cz). Doprodějí zbylých jízdenek přímo u vlaku.

---

### 30. 05. 2008 Dráhy chtějí od prosince nasadit lokomotivy Taurus

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/16969-drahy-chteji-od-prosince-nasadit-lokomotivy-taurus/>)

Praha - České vlaky by měly od prosince tahat lokomotivy Taurus, které jsou nejrychlejší na světě. České dráhy je chtějí zavést v době, kdy začne platit nový jízdní řád. Taurusy zahraničních dopravců by táhly české vlaky, stejně jako české lokomotivy zajíždějí do zahraničí. Sdělil to mluvčí drah Ondřej Kubala. Podmínkou je ovšem povolení od Drážního úřadu.

"Byli bychom rádi, kdybychom Taurusy už od příštího grafikonu mohli běžně používat na území celé republiky," řekl Kubala. Nejvyšší možná provozní rychlost lokomotiv je 230 kilometrů za hodinu, jenže takovou rychlostí se cestující jen tak nepovezou. Nejmodernější tratě v ČR umožňují maximální rychlost 160 kilometrů za hodinu.

Zavedení Taurusů by ale mělo řadu výhod. Lokomotivy u mezinárodních vlaků by se díky tomu nemusely složitě a nákladně přepřahat; měnili by se pouze strojvedoucí. Konkrétní tratě, kde by Taurusy mohly jezdit, ale Kubala neupřesnil s tím, že lokomotiva ještě nemá povolení pro provoz na českých kolejích od Drážního úřadu.

To může být problém. Ředitel úřadu Pavel Kodým příliš optimistický není: "Asi se budou muset udělat nějaké úpravy v zabezpečovacích zařízeních," řekl a zároveň vyjádřil obavu, že se to do prosince nestihne.

Taurusy se tak potýkají se stejným problémem jako před několika lety Pendolina. Moderní západoevropské lokomotivy totiž ruší zabezpečovací obvody na české železnici. To může vést například k nechtěnému a nebezpečnému otevírání závor. Přísné české normy tak splňují zatím většinou jen staré československé lokomotivy.

Přesto Taurusy nebudou na české železnici úplnými nováčky. Již několik měsíců zajíždějí na výjimku z Rakouska do Brna a Českých Budějovic. Na jihu republiky je totiž střídavá elektrická trakce. "Na střídavé trakci se již podařilo splnit limity," řekl Kodým a dodal, že pokud chtějí dráhy jezdit s Taurusy pouze v místech se střídavým proudem, je prosincový termín reálný.

Severní část republiky je ale pokryta stejnosměrným proudem. Na sever od Benešova tak bude Taurus k vidění zatím jen tuto sobotu, kdy ho dráhy přitáhnou na pražské hlavní nádraží. Jde o prezentaci rakouské lokomotivy v barvách české fotbalové reprezentace.

---

### 30. 05. 2008 Železniční trať mezi Loktem a Horním Slavkovem se možná dočká obnovy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/17000-zeleznicni-trat-mez-loktem-a-hornim-slavkovem-se-mozna-docka-obnovy/>)

Horní Slavkov - Přes deset let nefunguje železniční trať z Lokte do Horního Slavkova a teď to vypadá, že by se mohla znovu zprovoznit. Správa železniční dopravní cesty si nechala vypracovat průzkum, ze kterého vyplývá, že náklady na obnovu by se mohly vyšplhat až na 150 milionů korun.

Technická studie počítá s tím, že trať budou využívat hlavně těžební společnosti. V takovém případě by provozovatel železnice mírně vydělával. Podle studie by rekonstrukci tratě platilo více organizací. "Na společné investici by se podílela Evropská unie, železnice a případní těžaři," říká Anna Kodysová mluvčí Správy železniční dopravní cesty.

Předseda představenstva jedné z největších těžařských společností v regionu říká, že o takových plánech zatím neslyšel. Železnici budou těžaři využívat jen za určitých podmínek. Překladiště musí být mimo město, důležitá je cena za přepravu a kapacita tratě. "Největší problém je s tou propustností tratě. Ta na takovou zátěž nebyla stavěná a to se jednoduše předělat nedá," předkládá možné technické problémy Miroslav Kolbasa, předseda představenstva KMK Granit a.s.

Není tedy zcela jisté, zda bude technicky proveditelné trať obnovit i pro nákladní dopravu a zda se najde dostatek financí. O tom jestli radnice podpoří obnovu tratě rozhodnou slavkovští zastupitelé v březnu příštího roku.

### 31. 05. 2008 Spadlá trolej zastavila koridor, vlaky nabraly velká zpoždění (Úvaly)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/spadla-trolej-zastavila-koridor-vlak-y-nabraly-velka-zpozdeni-p6j-/domaci.asp?c=A080531\\_131528\\_domaci\\_jan](http://zpravy.idnes.cz/spadla-trolej-zastavila-koridor-vlak-y-nabraly-velka-zpozdeni-p6j-/domaci.asp?c=A080531_131528_domaci_jan))

Stržená trolej na nádraží v Úvalech u Prahy ochromila jednu z nejvytíženějších železničních tratí v zemi, která spojuje metropoli s Ostravou, Brnem, Vídní či Slovenskem. Vlaky nabíraly desítky minut zpoždění. Místo se podařilo částečně zprůjezdit po více než čtyřech hodinách.

Provoz na železničním koridoru byl přerušen zhruba hodinu před polednem. "Vlak EuroCity, který stanicí projížděl, strhnul trolej nad všemi třemi kolejemi. Pravděpodobně tam musela být nějaká závada na troleji," sdělil iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Osobní vlaky pendlovaly mezi Kolínem a Úvaly, kde cestující přesedali na náhradní autobusovou dopravu do Prahy.

Dálkové vlaky musely být odkloněny přes Lysou nad Labem a Nymburk. "Zpoždění se budou pohybovat kolem třiceti, čtyřiceti minut. Někdy se stane, že musí čekat, protože po objízdě trase teď jezdí opravdu velké množství vlaků," omlouval problémy Kubala.

Některé spoje se ale odchýlily od jízdního řádu ještě více, například pendolino z Prahy do Vídně skoro o dvě a půl hodiny. "To jsou vlaky, které ještě před odkloněním dopravy vjely na trať, odkud se musely vrátit a vydat se na objízděnou trasu," vysvětlil mluvčí.

V 15:35 se podařilo v Úvalech zprůjezdit dvě ze tří kolejí.

---

### 31. 05. 2008 Definitivně: Čtvrtinu Deutsche Bahn čeká privatizace

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=605494>)

Berlín - Firmu Deutsche Bahn (DB) definitivně čeká částečná privatizace. Podle dohody vlády velké koalice s odbory i managementem bude podíl soukromých investorů omezen hranicí 24,9 procent. Informoval o tom zpravodajský server Focus.de.

Společnost tak čeká restrukturalizace, která je pro vstup na burzu nezbytná. Po jejím provedení budou mít Deutsche Bahn podobnou strukturu jako České dráhy. Osobní i nákladní doprava ale budou spadat pod jeden firemní koncern, který ponese název DB Mobility Logistics.

K odprodeji čtvrtinového podílu právě v této části společnosti by podle Helmuta Mehdorna, šéfa dozorčí rady firmy, mohlo dojít ještě letos na podzim. Podle serveru BBC se cena akvizice bude pohybovat mezi 5 a 8 miliardami eur.

Mimo koncern DB Mobility Logistics budou existovat ještě firmy pro správu sítí, nádraží a energie. Ty zůstanou podle dohod mezi vládou a odborovými svazy nadále státní.

#### Odbory vzdorovaly, nakonec ustoupily

Před definitivním schválením odprodeje musela dozorčí rada společnosti hasit konflikt s právě odborovými organizacemi Transnet a GDBA. Dohodu nakonec umožnila záruka odstupného pro zaměstnance v případě výpovědi, jež bude platit až do roku 2023.

Součástí dohody je i garance toho, že si stát ponechá plných 100 procent ve společnostech, jež budou mít na starosti drážní infrastrukturu. Odbory na oplátku přislíbily, že nebudou privatizaci a vstup na burzu nijak blokovat či zdržovat.

---