

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2008

## OBSAH

01. 10. 2008	VLAK SE ŠKOLÁKY PROJEL ČERVENOU, PŘED PROTIJEDOUČÍ SOUPRAVOU MUSEL BRZDIT (BOHUŇOVICE).....	4
01. 10. 2008	NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM OTEVŘE AŽ V ROCE 2010, SLIBUJE NOVÉ EXPOZICE .....	4
01. 10. 2008	MINISTERSTVO VINÍ ZE SRÁŽKY VLAKŮ V MORAVANECH PÍSEK, ČELÍ KRITICE.....	5
01. 10. 2008	KOMISE MINISTERSTVA DOPRAVY DOPORUČILA OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	6
01. 10. 2008	KDO POSTAVÍ MOST VE STUDÉNCE? KRAJ STÁLE NEMÁ ŘEŠENÍ.....	6
01. 10. 2008	KORIDOR ŽELEZNICE NA VYSOČINĚ NEVYHOVUJE ANI KRAJI ANI OBCÍM (VRT) .....	7
02. 10. 2008	VÝPRAVČÍ, KTERÝ ZŘEJMĚ PUSTIL PENDOLINO NA ŽENU, USLYŠÍ ROZSUDEK (BRANDÝS NAD ORLICÍ).....	8
02. 10. 2008	STROJVŮDCE PŘED TRAGÉDIÍ U LOS ANGELES ESEMESKOVAL, POTVRDIL VYŠETŘOVÁNÍ.....	8
02. 10. 2008	Z TUNELU POD LA MANCHE VYTÁHLI OHOŘELÝ VLAK .....	9
02. 10. 2008	OD SOBOTY POJEDOU VLAKY DO NYMBURKA RYCHLEJI (NOVÉ SPOJENÍ) ..	9
02. 10. 2008	INSPEKCE: STŘET VLAKŮ V MORAVANECH ZAVINIL PÍSKOVAČ I STANIČNÍ ZAŘÍZENÍ.....	9
02. 10. 2008	ZPRÁVA O VÝSLEDKÁCH ŠETŘENÍ PŘÍČIN A OKOLNOSTÍ VZNIKU MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI – SRÁŽKA LOKOMOTIVNÍHO VLAKU LV 72461 S OSOBNÍM VLAKEM OS 5011 NA DRÁZE ŽELEZNIČNÍ CELOSTÁTNÍ V ŽELEZNIČNÍ STANICI MORAVANY (TRAŤ ČESKÁ TŘEBOVÁ – PRAHA), PONDĚLÍ, 19. KVĚTNA 2008	10
02. 10. 2008	MINISTERSTVO PRÝ TLAČILO NA DRÁŽNÍ INSPEKCI, TA PODÁ TRESTNÍ OZNÁMENÍ .....	10
03. 10. 2008	ŠÉF DRÁŽNÍ INSPEKCE CHCE ZŮSTAT V ÚŘADU, PŘIHLÁSÍ SE DO VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ.....	11
03. 10. 2008	STALO SE V MEZINÁRODNÍCH ORGANIZACÍCH .....	11
05. 10. 2008	PAMÁTKOVÝ ÚSTAV ZASKOČIL ČESKÉ DRÁHY A RADNÍCI V ČESKÉM KRUMLOVĚ.....	13
06. 10. 2008	KŘIVOKLÁNÍ 2008 (PRAHA-BRANÍK - KŘIVOKLÁT - LUŽNÁ U RAKOVNÍKA, 11. A 12. ŘÍJNA 2008) .....	13
06. 10. 2008	BELGIČANÉ STÁVKUJÍ, NEJEZDÍ HROMADNÁ DOPRAVA .....	13
06. 10. 2008	JÍZDENKY NA OSTRAVSKOU MHD V POKLADNÁCH ČD PO CELÉ REPUBLICĚ.. ..	14
06. 10. 2008	V MAĎARSKU SE SRAZILY VLAKY, ČTYŘI LIDÉ ZAHYNULI.....	14
06. 10. 2008	RADNÍ V JAROMĚŘI ŘEŠÍ ZAPEKLÝ PROBLÉM (ŽELEZNIČNÍ MUZEUM) .....	15
07. 10. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ TRATĚ KRNOV – JINDŘICHOV VE SLEZSKU – PKP .....	15
07. 10. 2008	ZNOJMO PŘICHÁZÍ O PROVIZORNÍ ŽELEZNIČNÍ MOST .....	15
07. 10. 2008	DRÁŽNÍ INSPEKCE PODALA TRESTNÍ OZNÁMENÍ KVŮLI NÁTĚLU .....	16
07. 10. 2008	STROJVŮDCE BRÁNÍ KOLEGU, KTERÝ PŘEHLÉDL ČERVENOU: NA VINĚ JE I VÝPRAVČÍ.....	16

08. 10. 2008	DRÁHY V PROSINCI ZRUŠÍ MLADÝM CESTUJÍCÍM POLOVIČNÍ JÍZDNÉ A ZDRAŽÍ.....	17
08. 10. 2008	NOVINKY V OSOBNÍ PŘEPRAVĚ OD PROSINCE 2008 (TARIF ČD OD 14. PROSINCE 2008).....	18
09. 10. 2008	PRAHOU LETOS NAPOSLEDY PROJEDE LEGENDÁRNÍ ORIENT-EXPRESS ....	20
09. 10. 2008	POSLEDNÍ PARNÍ VÍKEND V ŽELEZNIČNÍM MUZEU ČESKÝCH DRAH (11. A 12. ŘÍJNA 2008) .....	21
09. 10. 2008	STANOVISKO ČD KE ZMIZENÍ VLAKU ZE ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ (HODONÍN).....	21
09. 10. 2008	ZABEZPEČENÍ ŽELEZNICE OPĚT PŘEHLÉDLO VLAK, „ZMIZEL“ Z KOLEJE V HODONÍNĚ.....	22
09. 10. 2008	VE ZNOJMĚ ZAČALA ELEKTRIFIKACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ .....	22
09. 10. 2008	STANOVISKO MD K VÝSLEDKŮM TISKOVÉ KONFERENCE DRÁŽNÍ INSPEKCE ZE DNE 2. 10. 2008 (MORAVANY) .....	23
09. 10. 2008	MÁME PLÁN, CO UDĚLAT, ABY VLAKY NEMIZELY, HLÁSÍ AŽD .....	24
09. 10. 2008	DEUTSCHE BAHN SE ZATÍM PRODÁVAT NEBUDOU, PRIVATIZAČNÍ ZISK BY BYL DÍKY KRIZI CHABÝ .....	25
09. 10. 2008	LEGENDÁRNÍ ORIENT EXPRESS PŘIJEL DO PRAHY. PODÍVEJTE SE .....	25
10. 10. 2008	NORIMBERK HL. N. – REVITALIZOVÁNO .....	26
10. 10. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	27
10. 10. 2008	ČESKÉ DRÁHY OPRAVILY NÁDRAŽÍ VE VRŠOVICÍCH.....	29
11. 10. 2008	DISPEČERŮM MIZÍ VLAKY PŘED OČIMA, VÝBĚR POČÍTAČŮ ŘEŠÍ POLICIE ...	29
11. 10. 2008	ARMÁDA POVAŽUJE KOZÍ DRÁHU ZA DŮLEŽITOU (DĚČÍN - OLDŘICHOV U DUCHCOVA) .....	30
13. 10. 2008	ŽELEZNIČNÍ KORIDOR JE PRIORITY PRO ROZVOJ PLZEŇSKA A BAVORSKA (DONAU-MOLDAU BAHN) .....	31
13. 10. 2008	STAVAŘI OBVINĚNÍ ZA NEHODU VE STUDÉNCE VYPLATÍ ODŠKODNÉ 1,5 MILIONU .....	32
13. 10. 2008	REPORTÉŘI ČT: VYŠETŘOVÁNÍ TRAGICKÉ NEHODY V MORAVANECH PROVÁZEL SILNÝ NÁTAK .....	32
14. 10. 2008	PRO NÁSTUPIŠTĚ CHYSTAJÍ VYSOKOU KLENBU (VIZE ŽST ČESKÉ BUDĚJOVICE).....	33
14. 10. 2008	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ BISTROVOZY (6 X ARMPEE61) .....	34
14. 10. 2008	TRAŤ Z ČESKÝCH VELENIC DO VESELÍ ČEKÁ MODERNIZACE .....	34
15. 10. 2008	ČESKÉ LŮŽKOVÉ VOZY JEZDÍ DO MILÁNA A KODANĚ .....	35
15. 10. 2008	V PONDĚLÍ 20. ŘÍJNA VYJEDE ZA MLADÝMI LIDMI OPĚT PREVENTIVNÍ VLAK BEZPEČNÉ ŽELEZNICE.....	35
17. 10. 2008	LIBERECKÝ KRAJ NARUŠIL MONOPOL ČD, VYPSAL SOUTĚŽ NA DOTOVANÉ VLAKY .....	36
17. 10. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE KOLEJE ŠLAPANOV - HAVLÍČKŮV BROD", PRACOVNÍ POSTUP Č. 2, KM 216,099 AŽ 221,150.....	37
17. 10. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	37
18. 10. 2008	V KATOVICÍCH SE SRAZIL RYCHLÍK S OSOBNÍM VLAKEM, 11 ZRANĚNÝCH..	38
20. 10. 2008	SUPERVLAK POJEDE RYCHLOSTÍ 250 KM/H I V MRAZU MINUS PADESÁT STUPŇŮ CELSIA (SOKOL, VELARO RUS) .....	39
20. 10. 2008	DNES ZAČALO ŠKOLENÍ ČESKÝCH STROJVEDOUCÍCH NA NEJRYCHLEJŠÍ LOKOMOTIVY SVĚTA (1216 ÖBB) .....	40

21. 10. 2008	ČESKÉ DRÁHY VYHLÁSILY VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ NA NÁKUP ŘÍDÍCÍCH VOZŮ A REKONSTRUKCI MOTOROVÝCH VOZŮ .....	41
21. 10. 2008	INSPEKCE: NÁTĚK KVŮLI MORAVANŮM MOHL VZEJÍT OD ŠPIČEK MINISTERSTVA.....	41
22. 10. 2008	PŘES 10 % OSOBNÍCH VLAKŮ NA KARLOVARSKU Povedou NĚMECKÁ DESIRA.....	42
22. 10. 2008	MOST VE STUDÉNCI, DO KTERÉHO NARAZIL VLAK, DOSTAVÍ STEJNÁ FIRMA .....	43
23. 10. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: INTEROPERABILITA V TRAŤOVÉM ÚSEKU BŘECLAV – BRNO .....	43
23. 10. 2008	O VÍKENDU SE MĚNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE PATNÁCTI NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ.....	43
23. 10. 2008	CESTUJÍCÍ "DRÁHY JSOU ZÁKAZNICKY ORIENTOVANÉ ALE VADÍ NÁM ZPOŽDĚNÍ".....	44
23. 10. 2008	STARÉ DOBRÉ PATROVKY MINULOSTÍ (BPJO/BPJOZ/BTJO) .....	45
23. 10. 2008	PREMIÉRY JUBILEJNÍHO VELETRHU V ZABEZPEČOVACÍ TECHNICE (ESA 33...) .....	45
23. 10. 2008	JEŠTĚ PÁR SLOV K MASARYKOVU NÁDRAŽÍ (NOVÉ SPOJENÍ II) .....	47
23. 10. 2008	SASKO NAVRHUJE SPOJENÍ SEVER – JIH (EU4SEA-RAIL) .....	48
23. 10. 2008	PKP CARGO PŘIPRAVUJE VSTUP NA BURZU .....	49
24. 10. 2008	NA TRATI PRAHA - ČESKÉ BUDĚJOVICE STÁL ČTYŘI HODINY PROVOZ.....	49
25. 10. 2008	V NĚMECKU ZAČÍNÁ CHAOS NA ŽELEZNICI. KVŮLI STAŽENÍ RYCHLOVLAKŮ .. .....	50
25. 10. 2008	ZLODĚJI KABELŮ ZASTAVILI VLAKY DO PRAŽSKÉHO MASARYKOVA NÁDRAŽÍ.....	50
26. 10. 2008	POŽÁR A KRÁDEŽ ZKOMPLIKOVY VLAPOVOU DOPRAVU V PRAZE .....	51
26. 10. 2008	CESTU Z PRAHY DO BRNA MÁ ZKRÁTIT NEJRYCHLEJŠÍ LOKOMOTIVA NA SVĚTĚ .....	51
29. 10. 2008	NA ŽELEZNICI SKONČILA MODERNIZACE SPOJOVACÍ VĚTVE PŘEROV - ČESKÁ TŘEBOVÁ.....	52
30. 10. 2008	ORLICKOÚSTECKÉ NÁDRAŽÍ V PODPISOVÉ AKCI ON-LINE.....	52
30. 10. 2008	DB POKRAČUJE V EXPANZI EVROPOU.....	53
30. 10. 2008	OPERA Z CURYŠSKÉHO NÁDRAŽÍ.....	53
30. 10. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	54
30. 10. 2008	VICHŘICE ZASTAVILA VLAKY, U OLOMOUCE RYCHLÍK NARAZIL DO STROMU. .....	55
31. 10. 2008	KOLAPS NA ŽELEZNICI V PRAZE ZAVINIL OHEŇ PROCHLADLÉ DVOJICE .....	56
31. 10. 2008	NEVYHAZUJTE JÍZDENKY NA VLAK (ČD BONUS, SLEVA ZA LISTOPADOVÉ JÍZDENKY) .....	56
31. 10. 2008	NEJRYCHLEJŠÍ LOKOMOTIVA SVĚTA UVÍZLA V PRAZE S EXPRESEM DO BRNA.....	56

## 01. 10. 2008 Vlak se školáky projel červenou, před protijedoucí soupravou musel brzdit (Bohuňovice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/vlak-se-skolaky-projel-červenou-před-protijedoucí-soupravou-musel-brzdit-1t4-/krimi.asp?c=A081001\\_101156\\_krimi\\_ban](http://zpravy.idnes.cz/vlak-se-skolaky-projel-červenou-před-protijedoucí-soupravou-musel-brzdit-1t4-/krimi.asp?c=A081001_101156_krimi_ban))

V Bohuňovicích na Olomoucku proti sobě vyjely dva vlaky. Osobní vlak krátce po sedmé hodině ráno projel červenou, a dostal se na stejnou kolej, po níž se do stanice blížila nákladní souprava. Vlaky stihly včas zastavit, nikdo nebyl zraněn, informoval mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

"Osobní vlak jedoucí z Bohuňovic směrem na Olomouc projel v 7:09 odjezdové návěstidlo na 'stůj', lidově řečeno projel na červenou," informoval Kubala. Okamžitě poté začal vlak brzdit, podařilo se mu zastavit zhruba dvě stě metrů za "semaforem".

"Strojvedoucí obou vlaků se viděli asi na pět set metrů a zastavili. Nákladní vlak teprve poté dojel ke stojícímu osobnímu vlaku až k návěstidlu a zastavil asi dvacet metrů před osobním vlakem," sdělil Kubala.

Nikdo z cestujících v osobním vlaku, ve kterém podle svědků cestovalo především mnoho středoškoláků mířících do škol v Olomouci, se nezranil.

Podle Kubaly použil výpravčí v Bohuňovicích takzvaný systém "generální stop". "Jedná se o radiové zařízení, které nezávisle na strojvůdci zastaví všechny vlaky v okolí," popsal Kubala. Zatím ale není jasné, jestli vlak zastavil sám strojvedoucí, nebo generální stop.

Incident na místě vyšetřují inspektoři Českých drah. "Zatím nevíme, jestli šlo o selhání lidského faktoru, nebo zda selhalo zabezpečovací zařízení," sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Strojvedoucí byl postaven mimo službu, podle Českých drah se jedná o standardní postup v takových případech.

Policie událost vyšetřuje pro podezření z nedbalostního trestného činu obecného ohrožení. "Dle trestního zákona hrozí za tento trestný čin zákaz činnosti, případně trest odnětí svobody až na tři roky. Při vyšetřování spolupracujeme s Drážní inspekcí," sdělila olomoucká policejní mluvčí Jitka Dolejšová.

Trať byla několik hodin neprůjezdná, byla zde proto zavedena náhradní autobusová doprava. Před desátou hodinou se vlaky opět rozjely.

## 01. 10. 2008 Národní technické muzeum otevře až v roce 2010, slibuje nové expozice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/30605-narodni-technicke-muzeum-otevře-az-v-roce-2010-slibuje-nove-expozice/>)

Praha – Národní technické muzeum v pražských Holešovicích je už dva roky uzavřeno kvůli rekonstrukcím. Původně se mělo otevřít letos, ale kvůli komplikacím při opravě budovy i expozic se dovnitř lidé nepodívají ještě další dva roky. "Naším klíčovým datem by mělo být datum 28. září 2010, kdy budeme slavit sté výročí otevření Technického muzea pro Království české. Toto datum vnímáme všichni jako závazné," slibuje generální ředitel NTM Horymír Kubíček.

### Oblíbená dopravní hala se změní

Podobně jako před rokem 2006, kdy se jeho brány veřejnosti uzavřely, chce Národní technické muzeum lákat návštěvníky především na dopravní halu. Ta se ale má podle generálního ředitele změnit: "Je v našich plánech její nový důraz na příběh jednotlivých strojů, jednotlivých lokomotiv – ne jenom přeplnění té haly, ale takové jednotlivé důrazy."

Rudný a uhelný důl vytvořený v chodbách pod muzeem bude podle Horymíra Kubíčka rozdělen na dvě prohlídkové trasy. Novinkou má být expozice tiskařství. "Je ve fázi rozpracovanosti v prvním patře," říká Kubíček.

### Změnou prošla také budova NTM

Národní technické muzeum, jehož expozice takřka v neměnné podobě provázely dětství mnoha generací Pražanů, podle ředitele Kubíčka prošlo dvěma ze tří etap rekonstrukce. Vedle vzniku nových expozic a úpravy

Vstupní hala NTM těch dosavadních prošla úpravou i samotná budova muzea, která se dočkala několika nových architektonických prvků.

Vesměs se jedná o detaily, které zamýšlel architekt funkcionalistické dvojbudovy Národního technického a zemědělského muzea Milana Babušky, ale nikdy nebyly zrealizovány. "To jest obklady mramorem, obklady žulou a celý pozdněfunkcionalistický důraz na prosvětlení budovy, její funkční užití," říká Horymír Kubíček. Dodává, že stavba byla zkolaudována v srpnu a dnes byla předána.

### Muzeum si připomene sto let od vzniku

Ačkoli je muzeum návštěvníkům uzavřené, proběhne v něm dnes připomínka sta let od vzniku myšlenky vytvořit české technické muzeum. Zároveň má začít závěrečná etapa rekonstrukce, která podle generálního ředitele NTM skončí v září 2010 – sto let poté, co byl nápad zrealizován a ve Schwarzenberském paláci byly poprvé k vidění exponáty provázející návštěvníky technickými dějinami Čech i světa.

Během závěrečné fáze rekonstrukce muzea by měly vzniknout také dvě externí expozice – železniční muzeum v bývalém depu pražského Masarykova nádraží a expozice věnovaná architektuře a stavitelství v Plasích.

## 01. 10. 2008 Ministerstvo viní ze srážky vlaků v Moravanech písek, čelí kritice

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/ministerstvo-vini-ze-srazky-vlaku-v-moravanech-pisek-celi-kritice-108-/krimi.asp?c=A081001\\_112932\\_krimi\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/ministerstvo-vini-ze-srazky-vlaku-v-moravanech-pisek-celi-kritice-108-/krimi.asp?c=A081001_112932_krimi_jw))

Komise ministerstva dopravy tvrdí, že za tragickou květnovou srážku vlaků u Moravan na Pardubicku mohl písek na kolejích. Nechá proto prověřit vlakové pískovače i zařízení, která zajišťují, aby soupravy nevyjely proti sobě. Drážní inspekce a Federace strojvůdců ČR ale jednání ministerstva zpochybňují.

Bezpečnostní komise zkoumala okolnosti železničního neštěstí v Moravanech na Pardubicku z 19. května. Nehodu nepřežil strojvůdce lokomotivy ČD Cargo, která narazila do stojícího osobního vlaku. V něm se lehce zranili tři lidé.

Závěr, který nicméně není oficiálním výsledkem vyšetřování - ten sdělí Drážní inspekce ve čtvrtek - zní: "K nehodě došlo v důsledku ztráty součinnosti mezi vozidlem a tratí. (...) Bezprostřední příčinou ztráty této součinnosti bylo nadměrné množství písku na kolejnici, který vytvořil izolaci mezi kolejnicí a koly vlaku. Tím došlo k následnému uvolnění vlakové cesty pro další vlak."

Pískovací zařízení, která pomáhají vlakům brzdit, proto podle zprávy ministerstva budou přísněji kontrolována a u starších lokomotiv "ztlumena", aby nedávkovala písku příliš mnoho. Zároveň úpravy čekají i zabezpečovací systém ESA 11, který vlaky v Moravanech na stejnou kolej poslal.

### O ničem nevíme, diví se Drážní inspekce

Federace strojvůdců a Drážní inspekce se ale aktivitě ministerstva diví. Právě inspekce totiž na zítřek chystá vlastní tiskovou konferenci, na které oznámí výsledky vyšetřování nehody.

"Oficiálně jsme o žádné tiskové konferenci ministerstva dopravy nevěděli, nikdo nás na ni nezval ani nás o ní neinformoval," řekl iDNES.cz náměstek ředitele Drážní inspekce Jan Kučera. "Komise by přece měla mít závěry šetření, aby mohla rozhodnout o opatřeních. Po nás žádné závěry nikdo nechťel. Co kdyby se ukázaly ještě jiné nedostatky?" položil řečnickou otázku.

Mluvčí ministerstva Hanzelka právo inspekce na vyšetření a označení příčin nehody nezpochybňuje. Ale návrhy bezpečnostních opatření podle zveřejněné tiskové zprávy vyplývají poměrně jednoznačně z písku na kolejích, což překvapilo Federaci strojvůdců. Ta měla v ministerské komisi zastoupení.

### Strojvůdci: Zprávu vydali bez našeho podpisu

"Považujeme tu zprávu za předčasnou, protože se domníváme, že svolávat tiskovou konferenci před vyjádřením Drážní inspekce je poněkud nestandardní. Závěr komise je sice téměř finalizovaný, ale zatím je třeba bez našeho podpisu," sdělil iDNES.cz mluvčí strojvůdců Libor Poláček.

Zprávu hodnotí jako poměrně jednostrannou. "Hodně se otáčí k problematice pískování. My jsme přesvědčeni, že podobné problémy by mohly nastat, kdyby se vysypal na koleje třeba nějaký substrát nebo hnojivo z polí. Ztráta součinnosti by mohla nastat i třeba kvůli listí či námraze," vysvětlil.

"Přestože jsme byli upozorňováni, že pravděpodobnost podobné situace je jedna k miliardě, tak se podobný problém stal 29. srpna znovu, ale to se nikomu nic nestalo," připomněl Poláček, že podobný incident nebyl v poslední době zcela ojedinělý.

"Kontrolní systém a pískování fungují zároveň už padesát let a toto je naprosto nový fenomén," varuje ale před přehnanými obavami Hanzelka.

## 01. 10. 2008 Komise ministerstva dopravy doporučila opatření ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_1\\_10\\_2008.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_1_10_2008.htm))

Zvláštní komise ustavená po mimořádné nehodě ve stanici Moravany na Pardubicku vyhodnotila okolnosti jejího vzniku a doporučila opatření, která mají napříště podobné mimořádné události zabránit.

Komise při své práci konstatovala, že v daném případě byla všechna železniční zařízení, tedy jak vozidla tak zabezpečovací zařízení, schváleného typu pro činnost v České republice. K nehodě došlo v důsledku ztráty součinnosti mezi vozidlem a tratí, která je podmínkou bezpečného fungování drážní dopravy. Bezprostřední příčinou ztráty této součinnosti bylo v daném případě nadměrné množství písku na kolejnici, který vytvořil izolaci mezi kolejnicí a koly vlaku. Tím došlo k následnému uvolnění vlakové cesty pro další vlak.

Na základě zjištěných skutečností komise doporučila přijmout opatření jak na drážních vozidlech, tak u zabezpečovacího zařízení. Při své práci přitom vycházela i ze zahraničních zkušeností a praxe cizích železnic.

U lokomotiv komise doporučila několik krátkodobých a dlouhodobých opatření, která povedou k zajištění správného pískování a kontroly činnosti pískovačů. U krátkodobých kroků jde konkrétně např. o zpřísnění kontrol pískovacího zařízení a zajištění prokazatelné evidence při jakýchkoliv zásazích do pískovacího zařízení. Komise dále navrhla nastavení pískovacího zařízení u starších lokomotiv na nejmenší možnou míru s tím, že musí být zachována funkčnost zařízení. Komise doporučila také nově ošetřit podmínky skladování, dopravy a další manipulace s pískem, který je určen ke zvýšení tření mezi vlakem a tratí.

Dlouhodobá opatření doporučují prověřit možnost instalace zařízení, které by přímo na lokomotivách kontrolovalo činnost pískovacího zařízení a množství písku, které se v případě jeho použití sype na kolej.

Komise se zabývala i možnými opatřeními na železniční infrastruktuře. Zde byla doporučena střednědobá a dlouhodobá opatření. Úpravy zabezpečovacího systému musí projít rozsáhlým prověřením a analýzou, aby nedošlo ke zhoršení bezpečnosti v důsledku většího vlivu lidského faktoru. Ten je totiž nejčastější příčinou mimořádných událostí na železnici.

Na doporučení bezpečnostní komise by mělo dojít ve střednědobém horizontu k úpravě činnosti zabezpečovacího zařízení tak, aby bylo chráněno proti nesprávnému vyhodnocení podobné situace. V případě dlouhodobých opatření pak doporučila zabývat se dalšími možnými řešeními ochrany zabezpečovacího zařízení před nesprávným vyhodnocením obsazenosti tratě.

Komise přijala i několik obecných doporučení zaměřených např. na zjišťování čistoty kolejí nebo zavedení metodiky měření činnosti kolejových obvodů při činnosti pískovačů.

Komise jmenovaná ministrem dopravy Alešem Řebíčkem byla sestavena z železničních odborníků na kolejová vozidla i na železniční infrastrukturu. Byly v ní zástupci Českých drah, Správy železniční dopravní cesty, výrobců železniční techniky, nezávislí odborníci z vysokých škol i zástupci odborové organizace Federace strojířů ČR.

## 01. 10. 2008 Kdo postaví most ve Studénce? Kraj stále nemá řešení

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=618142>)

Ostrava - Moravskoslezské hejtmanství stále neví, komu zadá stavbu silničního mostu přes mezinárodní železniční koridor ve Studénce.

Jsou to už téměř dva měsíce, co se most během oprav zřítíl před projíždějící rychlík. Osm cestujících přišlo o život a desítky lidí utrpěly zranění.

Silnice ve Studénce a v okolí jsou přečpané auty na objízdné trase, protože stavba měla být hotová už 26. září. Vážná je situace na železničním přejezdu, kudy proudí tisíce aut, která by jinak jela po mostě.

Radní kraje, který je investorem stavby, dnes o mostu jednali, ale opět nerozhodli, zda most postaví původní firma ODS -Dopravní stavby Ostrava, nebo zda vyberou firmu jinou.



"Jednání s firmou pokračují. Máme od ní první návrh řešení, který se dál dopracovává," informoval lidovecký náměstek moravskoslezského hejtmána pro dopravu Pavol Lukša. Ujistil přitom, že kraj si je vědom těžké situace ve Studénce, kterou je potřeba rychle řešit.

Do 7. října má firma definitivně dodat nové technické řešení stavby mostu. Kraj ale zároveň pověřil své právníky, aby prozkoumali, zda a za jakých okolností může odstoupit od smlouvy, která stále platí.

### **Je nám jedno, kdo most postaví**

Starosta Studénky Ladislav Hanusek je dalším odsunem zásadního rozhodnutí rozčarováný. "Já nemám slov. Vypadá to jako politická šaškárna. Snad by se už pánové z kraje mohli rozhýbat," řekl do telefonu. "Právě stojím před závorami na přechodu. Situace je pořád stejně hrozná," dodal.

Společnost ODS měla most ve Studénce odevzdat 26. září. Od tohoto termínu zaplatí penále šedesát pět tisíc korun za každý den zpoždění, a to jsou téměř dva miliony měsíčně

Starosta uvedl, že obec uvažuje například o stavbě mostu pro pěší. Zatím ale nic není jasné. A otázka případného provizorního řešení je podle něho velmi komplikovaná, protože na rozdíl od přemostění řeky mezi dvěma břehy je umístění mostu přes koridor mnohem složitější.

"Jisté je, že čím déle tento stav potrvá, tím to bude horší. Pořád se vše oddaluje, za chvíli bude zima a nepostaví se nic," obává se starosta.

Čas běží i pro hlavního dodavatele stavby, kterému se most zřítíl na trať krátce před dokončením.

Před čtyřmi dny měla ODS opravený most předat. "Tímto dnem jim nabíhá penále šedesát pět tisíc korun za den," potvrdil krajský náměstek Pavol Lukša.

Zdůraznil, že pokud kraj zůstane u původní firmy, nezaplatí za nový most víc, než na kolik zněla původní smlouva uzavřená letos v dubnu. To je dvacet šest milionů korun. "Nová stavba samozřejmě bude stát více, mimo jiné je potřeba použít úplně nový materiál. Nebude to však kraj, kdo to bude platit," tvrdí náměstek hejtmána.

Pokud se hejtmanství rozhodne smlouvu s ODS zrušit, přestane sice běžet penále, ale kraj bude podle Lukši firmu žalovat u soudu.

### **Firma trvá na tom, že stavbu dokončí**

"Naše stanovisko se nemění. Most postavit chceme a chceme, aby stál co nejdříve. Ve všem se snažíme vyjít investorovi vstříc," uvedl mluvčí Dan Šabík. K tomu, že to bude pro firmu nevýhodné, se nechtěl vyjádřit. "Nechci předbíhat, jednání pokračují," dodal.

Radní budou o mostu ve Studénce jednat opět 22. října. To už sice bude po nových krajských volbách, avšak rada bude funkční až do zvolení nového vedení hejtmanství.

Vzhledem k tomu, že není jasné, kdo most postaví, neví se ani, kdy bude hotov. Firma ODS původně navrhla září 2009, kraj trvá na kratší době. Pokud však bude hejtmanství hledat novou firmu, vše se protáhne.

Policie zatím obvinila za nehodu ve Studénce dva stavební inženýry z firmy Bögl a Krýsl, která pro hlavního dodavatele zajišťovala zasouvání a vysouvání mostu.

Jsou obviněni z obecného ohrožení. Podle policie věděli o vážných závadách na stavbě, které vedly ke zřícení mostu, avšak nechali si to pro sebe. Vyšetřování pokračuje a policie nevyklučuje, že obviní také další podezřelé.

---

## **01. 10. 2008 Koridor železnice na Vysočině nevyhovuje ani kraji ani obcím (VRT)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/30704-koridor-zeleznice-ne-vysocine-nevyhovuje-ani-kraji-ani-obcim/>)

Vysočina - Schválená varianta železničního koridoru na Vysočině nevyhovuje čtyřiceti obcím, přes které by měl vést. Úsek dlouhý 100 kilometrů a široký 600 metrů by bránil v jejich rozvoji. Vysokorychlostní trať si na svém území nepřeje mít ani kraj Vysočina.

Zastupitelé museli ze zákona schválit takzvané zásady územního rozvoje a do nich plánovanou trasu železnice zakomponovat. "Abychom vůbec mohli tento dokument, který je pro kraj z jiných hledisek důležitý, schválit, tak jsme se k jakési variantě vysokorychlostní tratě museli přiklonit," vysvětluje náměstek hejtmána kraje Vysočina Václav Kodet.

Trať nebude možné přejíždět po mostech, a tak se obyvatelé vesnice Dobronín domnívají, že to místním zemědělcům velice stíží obdělávání pozemků a lidem se zhorší dostupnost úřadů. "Tato trať

ekonomicky nepřinese státu ani regionu Vysočina žádné plusy," tvrdí krajský zastupitel a starosta Dobronína Jiří Vlach. Problémy mají i ostatní obce.

V obci Nová ves u Světlé zasahuje vysokorychlostní koridor také do této lokality připravené pro výstavbu rodinných domů. Podle mluvčího ministerstva Karla Hanzelky se na parcelách v současné chvíli stavět nesmí, protože je vyhrazena právě pro liniovou stavbu. "Parcely jsme už prodali. Budeme muset vlastníkům buďto vrátit peníze nebo najít novou parcelu," říká starostka Nové Vsi u Světlé Jarmila Bártová.

Mluvčí ministerstva ale jedním dechem dodává, že se stále připravují i jiné varianty tratě s tím, že Vysočina by měla mít alespoň jednu zastávku.

---

## **02. 10. 2008 Výpravčí, který zřejmě pustil pendolino na ženu, uslyší rozsudek (Brandýs nad Orlicí)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/30745-vypravci-ktery-zrejme-pustil-pendolino-na-zenu-uslysi-rozsudek/>)

Hradec Králové – Krajský soud v Hradci Králové by dnes měl vynést rozsudek nad někdejší výpravčí železniční stanice Brandýs nad Orlicí Josefem Šilhavým. Je obviněn z toho, že způsobil smrt 42leté ženy. Měl se dopustit několika pochybení, v jejichž důsledku srazil a zabil ženu přecházející přes koleje projíždějící rychlík.

Žaloba tvrdí, že výpravčí Josef Šilhavý nehodě mohl zabránit, naopak se stala kvůli jeho pochybení. Nehoda se stala 26. prosince 2006, žena, kterou přejel vlak, vstoupila do kolejiště, aby pomohla své dceři, která uklouzla na neposypaném přechodu.

Právě posypání přechodu byla jedna z věcí, kterou měl podle obvinění výpravčí zajistit. Dále údajně nesledoval dění na kolejišti a nevaroval cestující, že stanicí projede vlak.

Výpravčí, který by dnes měl vyslechnout rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, již byl odsouzen soudem nižší instance. Okresní soud v Ústí nad Orlicí mu udělil osmiměsíční podmíněný trest, proti kterému se obviněný muž odvolal.

Brandýs nad Orlicí leží na železničním koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Chocní na jednom z posledních nezrekonstruovaných úseků na trati z České Třebové do Prahy. Na rozdíl od většiny renovovaných stanic je v Brandýse nad Orlicí přechod přes koleje místo podchodu. Ve stanici přitom pravidelně zastavují pouze osobní a spěšné vlaky, ostatní jí projíždějí až osmdesátikilometrovou rychlostí.

---

## **02. 10. 2008 Strojvůdce před tragédií u Los Angeles esemeskoval, potvrdilo vyšetřování**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/strojvudce-pred-tragedii-u-los-angeles-esemeskoval-potvrdilo-vysetrovani-1ua-zahranicni.asp?c=A081002\\_080025\\_zahranicni\\_jan](http://zpravy.idnes.cz/strojvudce-pred-tragedii-u-los-angeles-esemeskoval-potvrdilo-vysetrovani-1ua-zahranicni.asp?c=A081002_080025_zahranicni_jan))

Pouhých 22 sekund před srážkou dvou vlaků, při které minulý měsíc ve Spojených státech zahynulo pětadvacet lidí, odesílal strojvůdce jedné ze souprav textovou zprávu ze svého mobilního telefonu. Oznámili to ve středu vyšetřovatelé amerického úřadu pro bezpečnost dopravy.

Podle jejich závěrů se muž kvůli SMS nesoustředil na řízení a přehlédl červený signál nařizující zastavit vlak. Strojvedoucí osobního vlaku, který podle všeho nehodu zavinil, při kolizi zahynul.

Čelní srážka osobního vlaku s nákladní soupravou, která se poblíž Los Angeles odehrála v polovině září, je považována za nejhorší železniční katastrofu ve Spojených státech za posledních 15 let. Vzala 25 životů, přes 130 lidí utrpělo zranění.

Vyšetřovatele navedli na stopu dva mladíci, kteří brzy po nehodě řekli televizi KCBS, že si se strojvůdcem psali textové zprávy. Poslední od něj měli přijmout pouhou minutu před neštěstím.

Kalifornské úřady po zjištění okolností nehody zakázaly strojvůdcům, aby se při řízení věnovali psaní textových zpráv.



**02. 10. 2008 Z tunelu pod La Manche vytáhli ohořelý vlak**

Zdroj: iHNed.cz (<http://video.ihned.cz/c1-28590710-video-z-tunelu-pod-la-manche-vytahli-ohorely-vlak>)

V tunelu pod Lamanšským kanálem se až dnes podařilo vytáhnout vlakovou soupravu. Provoz byl již dříve obnoven v jednom ze dvou tunelů, který požár nezasáhl. S živlem, který proměnil jednu tunelovou šachtu v pekelnou výheň, bojovalo asi 100 hasičů z obou stran a postupně se jim podařilo oheň uhasit, téměř po 20 hodinách. Příčiny požáru, při němž nikdo nezemřel, zatím nejsou známy. Oprava vyhořelé části tunelu může trvat týdny.

**02. 10. 2008 Od soboty pojedou vlaky do Nymburka rychleji (Nové spojení)\***

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_od\\_soboty\\_vlaky\\_do\\_nymburka\\_rychleji](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_od_soboty_vlaky_do_nymburka_rychleji))

V sobotu 4. října se mění odjezdy vlaků z Masarykova nádraží přes Lysou nad Labem a Nymburk do Kolína. Vlaky Českých drah začnou jezdit po nově zprovozněném úseku Nového spojení mezi Masarykovým nádražím a Vysočany, díky tomu pojedou tyto příměstské vlaky kratší dobu. Zkušebně tu některé spoje jezdí už od středy 1. října.

Osobní vlaky z Masarykova nádraží směrem do Nymburka pojedou od soboty o 5 minut později, tedy nově vždy ve 21. nebo 51. minutě po celé (6:21, 6:51, 7:21, 7:51, ...). V úseku Praha-Vysočany – Kolín se časy nemění, 5 minut je úspora v Praze díky Novému spojení.

V opačném směru dorazí vlaky od Nymburka a Lysé nad Labem na Masarykovo nádraží o 3 minuty dříve, tedy 3 minuty po celé hodině nebo 3 minuty po půl (6:03, 6:33, 7:03, 7:33, ...).

„Osobní vlaky z Masarykova nádraží do Nymburka a v opačném směru musely dříve zajíždět do stanice Praha-Libeň a odtud pokračovat úvratí do cílové stanice. Laicky řečeno, z Libně „couvaly“. Díky Novému spojení teď pojedou přímo a zároveň rychleji,“ vysvětluje Alois Kašpar, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD pro Prahu a Středočeský kraj. „Příjezdy a odjezdy osobních vlaků na trati z Prahy přes Lysou nad Labem a Nymburk do Kolína se proto od soboty o několik minut posouvají, aby jízdni řád respektoval kratší cestu z Masarykova nádraží.“

**02. 10. 2008 Inspekce: Střet vlaků v Moravanech zavinil pískovač i staniční zařízení**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/inspekce-stret-vlaku-v-moravanech-zavinil-piskovac-i-stanicni-zarizeni-1ny-/krimi.asp?c=A081002\\_142549\\_krimi\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/inspekce-stret-vlaku-v-moravanech-zavinil-piskovac-i-stanicni-zarizeni-1ny-/krimi.asp?c=A081002_142549_krimi_jw))

Za květnový střet vlaků v Moravanech, při kterém zemřel strojvůdce, mohlo kromě vadného pískovače lokomotivy i zabezpečovací zařízení ve stanici. Oznámila to Drážní inspekce. Písek izoloval vlak od kolejnic, zařízení trať vyhodnotilo jako volnou. Podle inspekce se zachovalo chybně.

Včerejší zpráva ministerstva dopravy, na které se Drážní inspekce nepodílela, vinila z železničního neštěstí pouze pískovač. Ten vlaky používají pro zlepšení adheze při rozjíždění a brzdění.

Podle Drážní inspekce zařízení nejprve trať hodnotilo jako obsazenou, po ztrátě vodivého kontaktu mezi koly lokomotivy a kolejnicí ihned přepnulo na signál "volno". Tím upřednostnilo ze dvou protichůdných informací tu novější, nikoliv bezpečnostně závažnější, stojí v závěrečné zprávě Drážní inspekce.

Zabezpečovací zařízení vyrábí společnost AŽD. Ta až dosud pochybení na své straně odmítala. Právní zástupce společnosti a náměstek ministra dopravy psali Drážní inspekci dopisy, ve kterých kritizovali inspektora Michala Miklendu za to, jak nehodu vyšetřuje. Drážní inspekce dopisy vzala jako nátlak a podala trestní oznámení.

**"Zastavte všemi prostředky," signalizoval marně výpravčí**

Srážku se následně snažil odvrátit výpravčí v Moravanech, který volal přijíždějící lokomotivu radiostanicí, i strojvedoucí vlaku stojícího na jiné koleji. Oba blížící se lokomotivy dávali signál "Stůj, zastavte všemi prostředky", ale bez úspěchu. Na nádraží byla ve tři čtvrtě na pět ráno tma, navíc hustě pršelo. Do stojícího osobního vlaku narazila lokomotiva rychlostí 62 kilometrů v hodině.

Systém "generální stop", který umožňuje nouzové zastavení vlaků na dálku, na této trati není. Inspekce proto doporučila novému provozovateli drah - Správě železniční dopravní cesty - aby dosud nezajištěné tratě zařízením "generální stop" vybavila.

**Stejně pískovače mají i jiné lokomotivy**

Závažné je, že technický stav pískovače, který se rozbil, nebyl nijak výjimečný. Inspektoři během vyšetřování prověřili pískovače na dalších 97 lokomotivách. Stav zařízení, které se po otevření zaseklo a odizolovalo kolejnici v Moravanech šesti kilogramy písku, podle inspektorů "korespondoval s republikovým průměrem".

Kontrolka, která upozorňuje strojvedoucího na použití pískovače, také není připojena na samotný pískovač, ale na jeho elektrický ovládací mechanismus. Proto zhasla, poté, co strojvedoucí uvolnil tlačítko pískování. I zapojení kontrolky proto inspekce doporučila napojit přímo na pískovač, aby zachytily i jeho případnou poruchu.

**VÝPOVĚDI O DĚNÍ PŘED SRÁŽKOU**

O okamžicích, které neštěstí předcházely, svědčí výpověď výpravčího v Moravanech. Ten se podle zprávy Drážní inspekce na poslední chvíli marně snažil srážce zabránit:

Při pohledu na monitor jsem s hrůzou zjistil, že zařízení ukazuje první kolej volnou a po této koleji je postavený průjezd pro další vlak (...) Ihned jsem volal strojvedoucího tohoto vlaku radiostanicí: "Zastav, stůj, na 1. koleji ještě stojí osobák". Neslyšel jsem žádnou odezvu, vyběhl jsem ven a dával ruční návěst "Stůj, zastavte všemi prostředky" vstříc projíždějícímu lokomotivnímu vlaku...

Zastavit lokomotivu se pokoušel i strojvedoucí osobního vlaku, který stál na třetí koleji:

Uslyšel jsem ve vysílače volání výpravčího ze stanice Moravany: "Vlak (číslo si již přesně nepamatuji), zastav, potřebujeme, abys zastavil, zastav". Domníval jsem se, že vlak 5011 (jiný vlak - pozn. red) odjíždí dříve a ještě dohánějí cestující. Vzápětí druhé volání "zastav, zastav" také od stejného výpravčího (...) Ihned jsem dával pohybem ruky, vykloněn z okna, vlaku návěst "Stůj, zastavte všemi prostředky", dokud mě lokomotiva neminula...

**02. 10. 2008 Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události – Srážka lokomotivního vlaku Lv 72461 s osobním vlakem Os 5011 na dráze železniční celostátní v železniční stanici Moravany (trať Česká Třebová – Praha), Pondělí, 19. května 2008**

Zdroj: Drážní inspekce ČR ([http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/MU\\_Moravany.pdf](http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/MU_Moravany.pdf))

**02. 10. 2008 Ministerstvo prý tlačilo na Drážní inspekci, ta podá trestní oznámení**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/ministerstvo-pry-tlacilo-na-drazni-inspekci-ta-poda-trestni-oznameni-1kl-/krimi.asp?c=A081002\\_154206\\_krimi\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/ministerstvo-pry-tlacilo-na-drazni-inspekci-ta-poda-trestni-oznameni-1kl-/krimi.asp?c=A081002_154206_krimi_jw))

Drážní inspekce chystá trestní oznámení kvůli aktivitám pracovníka ministerstva dopravy. Podle mluvčího ministerstva Karla Hanzelky jde o náměstka Vojtěcha Kocourka. Pracovníkům inspekce zasílal dopisy, které interpretovali jako nátlak na vyšetřování vlakové nehody v Moravanech.

"V souvislosti s dopisy náměstka Vojtěcha Kocourka podá Drážní inspekce trestní oznámení," řekl iDNES.cz náměstek generálního inspektora Jan Kučera.

Inspekce hodlá podat trestní oznámení do pěti dnů. Bude směřovat na neznámého pachatele. "To má to kouzlo, že policisté prověří více lidí, nejen pana náměstka. Když se z toho někdo vyvlékne, nebude třeba oznámení podávat znovu," vysvětlil Kučera.

Spor mezi ministerstvem dopravy a Drážní inspekcí eskaloval ve dnech, kdy oba úřady zveřejnily vlastní zprávu k tragické květnové vlakové nehodě v Moravanech. Právě kvůli jejímu vyšetřování také vznikl.

**Úředník žádal šéfa inspektorů o "kárná a personální" opatření**

Jádro sporu se točí kolem informací o neštěstí, které ředitel brněnských inspektorů Michal Miklenda zaslal ještě během šetření Evropské železniční agentuře (ERA).

Společnost AŽD, která vyrábí zabezpečovací zařízení pro železniční stanice, tvrdí, že Miklenda do ERA zaslal zprávu o vyšetřování ještě v jejím průběhu. Takový postup označuje za rozpor se zákonem, mimo jiné proto, že neviděla Miklendovo zmocnění k takovému kroku.

**DOPIS NÁMĚSTKA ŠÉFOVI INSPEKCE**

"Žádám Vás důrazně o projednání chování inženýra Miklendy a vyvození kárných, popřípadě i personálních opatření."

"Žádám Vás důrazně o protokolární projednání chování Ing. Miklendy, a to včetně jeho pochybení při provádění šetření příčin a okolností vzniku závažné nehody (...) a vyvození kárných, popřípadě i personálních opatření," napsal například náměstek Vojtěch Kocourek generálnímu inspektorovi Romanu Šigutovi.

"Dopis jsem nečetl, mám ale k dispozici ujištění pana náměstka Kocourka, že se vyšetřování ovlivnit nesnažil, a nemám důvod mu nevěřit," řekl iDNES.cz Hanzelka na otázku, zda je běžné, aby ministerský úředník vyzýval šéfa inspekce ke "kárným, případně personálním opatřením".

**Jednáme zákonně, hájí se inspekce**

Drážní inspekce se hájí: Miklenda prý ERA nezaslal zprávu o vyšetřování, ale takzvané "urgentní bezpečnostní sdělení", což je podle inspektorů v souladu se všemi potřebnými normami.

"Vzhledem k závažným zjištěním v průběhu šetření byl Drážnímu úřadu zaslán podnět a upozornění na bezpečnostní riziko. O této skutečnosti byla zároveň uvědoměna Evropská bezpečnostní agentura. Postup Drážní inspekce tak byl zcela v souladu s národními i evropskými normami," napsal Kocourkovi Šigut.

**03. 10. 2008 Šéf Drážní inspekce chce zůstat v úřadu, přihlásí se do výběrového řízení**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/30936-sef-drazni-inspekce-chce-zustat-v-uradu-prihlasi-se-do-vyberoveho-rizeni/>)

Praha - Generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut chce dál zastávat funkci šéfa úřadu. Chce se proto přihlásit do výběrového řízení, které ministerstvo dopravy na tuto pozici vypsal. Šigut se tento týden s ministerstvem dostal do sporu, když obvinil jeho zástupce z ovlivňování vyšetřování tragické nehody v Moravanech.

"Zvažoval jsem, jestli se toho mám zúčastnit, nebo ne. Poté, co mi kolegové opět dali důvěru, rozhodl jsem se, že se toho výběrového řízení zúčastním," řekl dnes Šigut.

Podle Šiguta činil náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek nátlak na inspektory vyšetřující nehodu v železniční stanici Moravany. Ve čtvrtek dokonce oznámil, že podá trestní oznámení. Naznačil také, že nové výběrové řízení s vyšetřováním nehody souvisí. "Jen blázen v této republice by si mohl myslet, že je to náhoda," dnes řekl Šigut.

"My jsme naprosto legitimně vypsalí výběrové řízení, které nemá jakoukoliv souvislost s nehodou," reagoval mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Vypsáním konkurzu prý ministerstvo plní usnesení vlády. Uzávěrka přihlášek je 6. října, podle Hanzelkova odhadu může trvat výběr nového generálního inspektora až několik měsíců.

Šigut působí v čele Drážní inspekce od října 2006.

**03. 10. 2008 Stalo se v mezinárodních organizacích**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_38orga.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_38orga.htm))

**CER**

Ve výboru pro dopravu Evropského parlamentu (TRAN Committee) byla 15. července projednávána zpráva Michaela Cramera (Zelení) o železniční nákladní dopravě. Součástí zprávy je i materiál „K rozvoji železniční sítě pro nákladní dopravu“ a „Dopravně-logistický akční plán“. Jednalo se o zprávu zpracovanou na základě vlastní iniciativy zpravodaje, tato tedy nemá žádnou právní sílu, nicméně může vyslat významné signály směrem k Evropské komisi. Vzhledem k politické orientaci pana Cramera vyznívá celkově zpráva ve prospěch železniční dopravy.

Dne 16. července se zástupci CER sešli na pracovním jednání se členy kabinetu komisaře EU pro dopravu Antonia Tajaniho. Ze strany kabinetu komisaře se jednání zúčastnili Antonio Preto, ředitel kabinetu, a jeho členové Massimo Baldinato a Johann-Friedrich Colsman. Na programu byla řada aktuálních otázek dopravní politiky EU včetně balíčku „Greening package“, posledního vývoje ve věci provozu obřích nákladních vozidel v Evropě, možné úpravy prvního železničního balíčku a zahájení

procedury s mnoha členskými státy ve věci nedostatečného promítnutí ustanovení tohoto balíčku do národní legislativy.

Vrcholní představitelé CER byli 23. července přijati samotným komisařem Tajaním. Za CER se jednání zúčastnili Aad Veenman, prezident CER, Johannes Ludewig, výkonný ředitel CER, a Raffaella de Marte, poradce CER pro oblast evropských institucí. Při tomto setkání ocenil komisař činnost CER jako mluvčího evropské železniční komunity a konstruktivního partnera v diskusi. Dále se jednání soustředilo na dvě otázky, které by zástupci CER rádi viděli uzavřené před ukončením mandátu současné Evropské komise v červnu 2009 – revizi direktivy Eurovignette a rozvoj sítě TEN-T s důrazem na koridory nákladní dopravy. Pan Tajani slíbil, že se těmito záležitostmi bude intenzivně zabývat, a zdůraznil, že revize direktivy Eurovignette bude generovat finanční prostředky, tolik potřebné pro rozvoj především nákladní železniční sítě.

Dne 21. srpna navštívil výkonný ředitel CER Johannes Ludewig nově jmenovaného generálního ředitele řeckých železnic Georgiose Yannoussise. Součástí návštěvy byla i návštěva u řeckého ministra dopravy pana Hatzidakise. Na programu byly především otázky rozvoje řeckého železničního systému a jeho vazby na legislativu a pomoc EU.

Ve dnech 1. – 2. září se v La Rochelle sešli evropští ministři dopravy na zasedání Rady dopravy. Zatímco první den zasedání byl věnován pozemní dopravě (mj. i revizi direktivy Eurovignette), druhý den byly na pořadu jednání otázky námořní dopravy a další legislativní záležitosti. Co se týče Eurovignette, ministři si vyměnili názory na hlavní zásady revizí, navržené Evropskou komisí. Navzdory nesouhlasu některých zemí (např. Španělsko, Portugalsko) vyjádřila většina ministrů podporu návrhům Komise.

Debata v Evropském parlamentu o revizi direktivy Eurovignette začala oficiálně 9. září. Na pořadu byla nejprve analýza závěrů studie „Systém zpoplatnění silniční dopravy v členských státech EU a Švýcarsku“. Po prezentaci závěrů studie vyjádřila řada poslanců podporu dalšímu zpoplatnění, i když uznávají, že je obtížné definovat přímé dopady zpoplatnění. Debata o revizi direktivy je na svém počátku, návrh zprávy pro dopravní výbor v měl být předložen v říjnu, konečné znění zprávy pro parlament pak v listopadu. Cílem zpravodaje (El Khadraoui) je uskutečnit hlasování o zprávě v dopravním výboru v lednu příštího roku, na plenárním zasedání parlamentu pak v březnu.

V uplynulém období došlo k některým změnám i v týmu CER v Bruselu: Jeremy Drew (Velká Británie) nahradil Gunnara Alexanderssona jako poradce pro otázky ekonomiky a infrastruktury a tým CER posílí James Ambrose (Velká Británie), který zaujme nově zřízenou pozici poradce pro otázky ERA a výzkumu a tím „odlehčí“ zástupci výkonného ředitele CER Liboru Lochmanovi.

## UIC

Na pozvání SNCF se uskutečnilo ve dnech 10.–11. 7. v Marseille zasedání expertů UIC Energy and Electrical Traction Experts Group. Poté, co bylo v březnu podepsáno memorandum mezi UIC a evropským normalizačním pracovištěm CENELEC, je tato expertní skupina pověřena zpracováním plánu činnosti UIC v této oblasti tak, aby nedocházelo ke zdvojení činnosti mezi UIC a CENELEC. Na pořadu jednání byly také výsledky činnosti skupiny v oblasti elektrických a elektronických aplikací pro železnici, zabezpečovacího zařízení, kolejových vozidel a pevných drážních zařízení.

Dne 21. 7. se konalo další z řady jednání, zaměřené na implementaci technických specifikací interoperability pro telematické aplikace v nákladní dopravě (TAF TSI). UIC hraje klíčovou roli v této poměrně složité oblasti. Jan Sundling, předseda výboru pro aplikaci TAF TSI, oznámil založení skupiny CCG (Common Components Group). Tato skupina bude mít za úkol definovat „obecné komponenty“ implementace TAF TSI, které budou sloužit jako základní komunikační osa pro aplikaci a efektivní výměnu informací. Evropské železnice včetně ČD nyní analyzují všechny aspekty členství v této expertní skupině s cílem co nejefektivnější aplikace TSI.

Květnové plenární zasedání Fóra infrastruktura rozhodlo o založení nové pracovní skupiny Operation Focus Group (OFG). Tato pracovní skupina se ve své činnosti zaměří na analýzu a řešení otázek spojených s efektivním využitím infrastruktury a řízením provozu. V současné době zpracovává skupina expertů programové záměry pro práci skupiny. Ty budou předloženy všem členům Fóra infrastruktura na plenárním zasedání v říjnu tohoto roku.

Nakonec jedna personální informace z generálního ředitelství UIC: Jan Grabowski (PKP) nahradil Mirosława Kanclerze ve funkci specialisty pro CEEA (Central and Eastern Europe Assembly). CEEA je pokračovatelem Mise východ – západ UIC a jeho hlavním cílem je integrace železnic nových členských zemí EU a zemí na východ od EU do evropského železničního systému.

## 05. 10. 2008 Památkový ústav zaskočil České dráhy a radnici v Českém Krumlově

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/31155-pamatkovy-ustav-zaskocil-ceske-drahy-a-radnici-v-ceskem-krumlove/>)

Český Krumlov - Památkový ústav chce za národní kulturní památku prohlásit vlakové nádraží v Českém Krumlově. Staniční budovy jsou prý autentické a zachovávají atmosféru ještě rakousko-uherské dráhy. Českokrumlovská radnice i management Českých drah přitom počítaly s modernizací tohoto nádraží. Měly už vypracovaný projekt a vybranou stavební firmu.

Nádražní budova, dřevěné skladiště s rampou nebo bývalé záchodky s prádelnou jsou nedílnou součástí krumlovského nádraží, které potřebuje celkovou modernizaci. Zároveň jsou to ovšem i objekty na nově připravovaném seznamu památkářů. Vlastislav Ouroda z Národního památkového ústavu České Budějovice sdělil, že ústav vybral objekty, které připomínají atmosféru železnice z 19. a počátku 20. století.

Pro radnici je to podle starosty Českého Krumlova Luboše Jedličky (ODS) od památkářů další rána pod pás. O záměru se dozvěděl až z dopisu. Rozčilují se i železničáři, podle kterých už předchozí úpravy areálu zásadně změnil původní podobu nádraží. Památková ochrana proto není na místě. Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah informoval o stavební úpravě výpravní budovy krumlovského nádraží v 60. letech, která prý historický ráz setřela.

Krok památkářů železnici zásadně zkřížil plány. S vybranou stavební firmou se musí dohodnout na dalším postupu. Ředitel Regionální správy majetku Českých drah Jiří Stuna se nechal slyšet, že vybraná firma přerušila přípravu revitalizace. Památkáři naopak ostré reakce nechápou. Údajně nechtějí bránit technické modernizaci stanice a s dílčími stavebními úpravami souhlasí. "O koncepci jsme připraveni jednat," potvrdil Vlastislav Ouroda.

Spor o nádraží teď musí vyřešit úředníci ministerstva kultury. Pracovníci ministerstva ve svém písemném stanovisku uvedli, že o zapsání nádraží na seznam památek rozhodnou ještě tento měsíc. Žádost teď detailně zkoumají.

## 06. 10. 2008 Křivoklánský 2008 (Praha-Braník - Křivoklát - Lužná u Rakovníka, 11. a 12. října 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=49835>)

V sobotu a v neděli 11. a 12. října 2008 vyjede z Prahy-Braníka rychlíková lokomotiva Albatros (498.022) z roku 1947 v čele parního expresu na akci Křivoklánský na hradě Křivoklát. Parní vlak bude z Křivokláta pokračovat přes Rakovník do železničního muzea v Lužné u Rakovníka. Sestaven bude z historických vozů 3. třídy s dřevěnými lavicemi včetně vozu bufetového. Kromě občerstvení zde bude v prodeji i pamětní pohled „Výlet na Křivoklát“ a razítko vydané u příležitosti parní jízdy. Křivoklánský je mezinárodní festival šermu, písní a divadla. Je přehlídkou především středověkých soubojů, dobové hudby a ukázkou středověkých řemesel.

Celou akci pořádá hrad Křivoklát ve spolupráci s profesionálními šermíři agentury Merlet. K vidění budou šermířské turnaje, hudební vstupy a nebude chybět ani zevrubný popis mučících metod a poprav, které návštěvníkům osvětlí sám Mistr popravčí. Ke Křivoklánskému patří neodmyslitelně také řemeslnický jarmark. K vidění budou mistři kováři, hrnčíři, skláři, řezbáři, koželuhové, tkalci, košíkáři či svíčkáři. Zkusit si můžete střelbu z luku či kuše. V několika tavernách je možno ochutnat teplou medovinu, svařené víno, domácí slivovici, opékanou slaninu, buřty, placky či turecký med.

V železničním muzeu v Lužné u Rakovníka je možno zhlédnout expozici o historii železnice v Čechách, rozsáhlou sbírku lokomotiv a železničních vozidel, modelové kolejiště a je zde provozní průmyslová úzkorozchodná železnice.

## 06. 10. 2008 Belgičané stávkují, nejezdí hromadná doprava

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/31182-belgicane-stavkuj-nejezdi-hromadna-doprava/>)

Brusel - Belgické odbory vyhlásily na pondělí jednodenní stávkou. Belgie se potýká s vážnými dopravními problémy. Chtějí donutit vládu, aby zavedla opatření vůči snižující se kupní síle Belgičanů. Kvůli stávce ve městech téměř nejezdí hromadná doprava, na řadě míst se tvoří dlouhé kolony aut.



Ráno nejezdila většina vlaků na hlavních tratích spojujících Brusel s dalšími městy. Stály i mezinárodní spoje do Francie, Německa či Británie. Stávka by měla skončit v pondělí ve 22 hodin.

Ráno v Bruselu nejezdila většina vlaků na hlavních tratích. Stály i tramvaje, vlaky bruselského metra a také autobusy. Stály dokonce i mezinárodní spoje do Francie, Německa či Británie. Naopak na bruselském letišti zatím žádné komplikace nebyly. Řada lidí z obavy před zácpami i přes nepřízeň počasí vyrazila pěšky či na kolech.

Na některých místech se také uskutečnily menší demonstrace. Roztrpčení byli turisté, kteří se jen s obtížemi mohli přepravovat mezi památkami a často o konání stávky na rozdíl od místních předem nevěděli.

Stávka zasáhla i další sektory. Zavřené jsou některé školy a jesle, jinde je omezen jejich provoz. Stojí výroba v několika průmyslových podnicích. Zavřeny jsou některé supermarkety. Ne všichni ale s protesty souhlasí. "V naší škole nikdo nestávkuje. Já osobně si myslím, že to není řešení. Už tak je v Belgii dost problémů, každý teď má strach o peníze a tohle to ještě zhorší," namítá ředitelka školy Marie Vandersmissenová.

Odbory chtějí vládu, která nyní finišuje s návrhem rozpočtu na příští rok, donutit, aby přijala opatření proti omezení dopadu rychle rostoucí inflace na peněženky běžných lidí. V červenci spotřebitelské ceny vzrostly o téměř šest procent, tedy nejvíc za téměř čtvrt století. Jenže platy Belgičanů rostou mnohem pomaleji.

"Chceme ukázat vládě, že nesouhlasíme s její politikou. Máme vyšší a vyšší daně a v peněžence pořád míň a míň," říká jeden ze stávkujících.

Nejde ale o generální stávku. Mezi jednotlivými regiony, tedy Valonskem, Vlámskem a Bruselem, i jednotlivými městy se intenzita stávky v různých sektorech liší. Zatímco někde část autobusů jezdí, jinde na ulicích není ani jediný.

## 06. 10. 2008 Jízdenky na ostravskou MHD v pokladnách ČD po celé republice

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_jizdenky\\_na\\_ostravskou\\_mhd\\_v\\_pokladnach\\_cd](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_jizdenky_na_ostravskou_mhd_v_pokladnach_cd))

České dráhy nabízejí svým zákazníkům 24hodinovou jízdenku na ostravskou MHD „Ostravanka město“. Nabídku ocení všichni, kteří nemají čas po příjezdu do Ostravy shánět lístky na tramvaj nebo autobus. O víkendech navíc čeká na cestující bonus: plnocenná jízdenka platí až pro 2 dospělé a 3 děti.

„Jízdenka Ostravanka město platí na území Statutárního města Ostravy v zónách 1 až 4, a to ve všech prostředcích ostravského dopravního podniku a ve 2. třídě všech osobních a spěšných vlaků a vybraných rychlíků Českých drah,“ říká Miroslav Klich, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD v Ostravě. „Ostravanku prodávají pokladny Českých drah s elektronickým výdejem po celé republice až ve dvouměsíčním předstihu. Nabídka je tak vhodná pro všechny návštěvníky Ostravy, kteří nemají čas po příjezdu na nádraží shánět jízdenku na městskou hromadnou dopravu.“

Dvacetičtyřhodinová jízdenka přijde cestující na 48 korun. V prodeji je také zlevněná verze pro děti od 6 do 15 let za 24 Kč. „O víkendech a svátcích platí plnocenná jízdenka za 48 korun až pro dva dospělé cestující a 3 děti. Jízdenka je tak velice výhodná pro rodiny s dětmi,“ doplňuje Miroslav Klich.

Bližší informace o cestování v rámci Integrovaného systému Moravskoslezského kraje jsou na stránkách [www.cd.cz/ids](http://www.cd.cz/ids) pod záložkou ODIS a na [www.kodis.cz](http://www.kodis.cz).

## 06. 10. 2008 V Maďarsku se srazily vlaky, čtyři lidé zahynuli

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-madarsku-se-srazily-vlak-y-ctyri-lide-zahynuli-ftl-zahranicni.asp?c=A081006\\_145416\\_zahranicni\\_stf](http://zpravy.idnes.cz/v-madarsku-se-srazily-vlak-y-ctyri-lide-zahynuli-ftl-zahranicni.asp?c=A081006_145416_zahranicni_stf))

Nejméně čtyři lidé zemřeli a třicet jich bylo zraněno při srážce dvou vlaků u maďarského města Monorierdő. Osobní vlak narazil do soupravy rychlíku, který směřoval z Debrecenu do Budapešti. Kvůli nehodě už složili funkce ministr dopavy Pál Szabó a generální ředitel státní železniční společnosti MÁV.

"Dvě ženy a jeden muž zemřeli na místě. Další pasažér podlehl zraněním na cestě do nemocnice," řekl mluvčí záchranářů Pal Gyorfí.





Nejméně osm cestujících podle něj bylo zraněno těžce a jsou v kritickém stavu. Ve vagoncích navíc mohou být uvězněni i další oběti.

Na místě zasahovalo dvanáct sanitek a tři helikoptéry. Rychlík na trati asi 40 kilometrů jihovýchodně od Budapešti náhle zpomalil a v té chvíli ho dojel osobní vlak. Maďarská agentura MTI uvedla, že lokomotiva osobního vlaku najela na poslední vagon expresu Intercity a rozpárala ho.

Po nárazu se některé vagony převrátily. Podle mluvčího maďarských železnic MÁV Tibora Sigulinszského příčina nehody zatím není známá. "Nevíme, proč osobní vlak narazil do vlaku před ním, bezpečnostní opatření měla havárii zabránit," řekl Sigulinszki.

---

## **06. 10. 2008 Radní v Jaroměři řeší zapeklitý problém (železniční muzeum)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/31256-radni-v-jaromeri-resi-zapeklity-problem/>)

Jaroměř - Moudrost krále Šalamouna budou potřebovat radní v Jaroměři. Důvodem je spor mezi dvěma veřejně prospěšnými a uznávanými projekty. Tamní Muzeum železnice se chce za přispění Královéhradeckého kraje a Evropské unie dál rozvíjet. Překážkou je však objekt v těsném sousedství. Jenže v něm se nachází další obdivuhodný projekt: chráněné dílny pro několik desítek zdravotně postižených.

Dva veřejné zájmy ve sporu, který má dostat přednost? Na jedné straně Muzeum železnice, druhé největší v Česku, na druhé chráněné dílny pro 40 zdravotně postižených. "Problém je v tom, že chráněné dílny lze jednoduše přestěhovat do jiných objektů, nepotřebují žádné zvláštní vybavení. Železniční muzeum s točnou a kolejištěm nepřestěhuje nikdo, to tady prostě musí zůstat," tvrdí Jiří Mužík ze Společnosti železniční, výtopna Jaroměř.

O stěhování ale nechtějí v chráněných dílnách ani slyšet. Ostatně, objekt si najali u železnice stejně jako muzeum. "Pro nás je v této souvislosti velkým problémem sehnat prostory, kde by majitel nechtěl přemrštěné nájemné. To se nám povedlo až u Českých drah a tento prostor je pro nás nenahraditelný," hájí zájem chráněných dílen jejich provozovatel Michal Vejprava.

Jak příznivci železnice, kteří opravují staré lokomotivy a vagony, tak chráněné dílny dosahují ve svých oborech obdivuhodných výsledků. Rozhodnout, kdo má dostat přednost, nebude jednoduché. Budova připadne tomu, komu ji prodá současný majitel České dráhy. "Jako první projevil zájem už před několika lety kraj, ale nějaké rozhodnutí a konkrétní nabídku zatím nemáme. Proto nyní nevím, jak se to bude dál vyvíjet," informuje o současné situaci mluvčí ČD Ondřej Kubala. "Oba dva nápady jsou dobré a prospěšné. Myslím si, že jeden kvůli druhému by neměl přestat fungovat," naznačuje určité řešení Michal Vejprava.

Správci železničního muzea řekli, že mají příslib dotací z evropských fondů. Tyto peníze ale mohou čerpat jedině tehdy, pokud provozovatel chráněných dílen jejich projektu ustoupí.

---

## **07. 10. 2008 Stavební povolení: Dálkové ovládání tratě Krnov – Jindřichov ve Slezsku – PKP**

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008100004>)

---

## **07. 10. 2008 Znojmo přichází o provizorní železniční most**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/31308-znojmo-prichazi-o-provizorni-zeleznicni-most/>)

Znojmo - Jedna ze znojemských dominant, provizorní železniční most přes údolí Dyje, po 16 letech zmizí a na jeho místě vyroste most nový, tentokrát nastálo. Celý most teď sedí jenom na speciálních kolečkách, hydraulické zařízení ho pomalu táhne směrem k Šatovu. Včera urazil prvních 12 metrů z celkových téměř 250 metrů.

Stavbyvedoucí Antonín Směták informoval, že část mostu bude odsunuta a zbytek se postupně rozebere. Most se tak bude vždy dva až tři dny posouvat a pak bude deset dní stát, než vysunutou část dělníci rozeberou. Než se vůbec dal do pohybu, potřeboval nejdříve odstrojit a připravit.

Už zítra bude zadní část mostu viset ve vzduchu, pozitíí dosáhne už jenom k prvnímu pilíři. A za měsíc a půl zbudou v údolí jenom tři prázdné pilíře. Provizorní vojenský most sloužil Znojmu mnohem déle, než měl - celých 16 let místo původních 3. Déle vydržet nemohl, trať je totiž potřeba elektrifikovat.

"V současné době už je část mostu vyrobená, ta se začne vysouvat zhruba od listopadu tohoto roku a jeho výsun bude ukončen nejspíš na jaře roku příštího," prozradil náměstek ředitele SŽDC Karel Janků. Nový most má připomínat ten, který nad údolím stál původně od konce 19. století. Ten údajně navrhovala kancelář slavného Gustava Eiffela.

### 07. 10. 2008 Drážní inspekce podala trestní oznámení kvůli nátlaku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/31356-drazni-inspekce-podala-trestni-oznameni-kvuli-natlaku/>)

Praha - Drážní inspekce podala trestní oznámení kvůli nátlaku, který na ní byl údajně vyvíjen při vyšetřování tragické květnové nehody v železniční stanici Moravany. Inspektoři už dříve uvedli, že se na ně pokoušeli tlačit náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek a ředitel firmy AŽD Zdeněk Chrdle. Chtěli, aby zabezpečovací zařízení ESA 11, které společnost AŽD vyrábí, nebylo uvedeno jako příčina neštěstí. Oba muži nařčení inspekce odmítají. Při nehodě tehdy zahynul strojvedoucí lokomotivy, která zezadu narazila do stojícího osobního vlaku.

Inspekce nepodala trestní oznámení na konkrétního pachatele, ale podnět k šetření obvodnímu státnímu zastupitelství v Praze 1. Ačkoliv v oznámení podrobně popisuje, kdo všechno na ni měl vyvíjet nátlak, konkrétní obvinění záměrně nepadlo. "Kdyby to bylo oznámení na pana Kocourka, tak by to mohla policie odložit, takhle bude muset hledat pravdu," řekl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.

"Tlak, jemuž jsme čelili v průběhu šetření, byl naprosto nepřijatelný a nepřiměřený. Drážní inspekce se domnívá, že mohlo dojít i k porušení přístupových dohod České republiky k Evropské unii tím, že se někdo snažil zásadním způsobem omezit činnost Drážní inspekce, přičemž se ČR zavázala, že inspekce bude naprosto nezávislá," řekl pro Českou televizi generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut.

#### Inspekce: Nehodu zavinil pískovač lokomotivy i bezpečnostní zařízení

Drážní inspekce došla k závěru, že srážku lokomotivy a osobního vlaku zapříčinila porucha na pískovači jedné z lokomotiv a zároveň bezpečnostní mezera ve staničním zabezpečovacím zařízení ESA 11. To mluvčí ministerstva Karel Hanzelka i zástupce AŽD popřeli.

Lokomotiva osobního vlaku i samostatně jedoucí lokomotiva, která do vlaku narazila, byly podle zjištění inspekce "nekompatibilní se staničním zabezpečovacím zařízením". Porucha na pískovači lokomotivy osobního vlaku způsobila, že množství písku přerušilo bezpečnostní obvod v kolejích, ESA 11 potom vyhodnotila kolej jako volnou a pustila na ni další lokomotivu. Podle inspekce by lokomotivy tohoto typu neměly na podobně zabezpečených tratích bez úpravy vůbec jezdit.

### 07. 10. 2008 Strojvůdci brání kolegu, který přehlédl červenou: Na vině je i výpravčí

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/strojvudci-brani-kolegu-ktery-prehledl-cervenou-na-vine-je-i-vypravci-1eg-domaci.asp?c=A081007\\_125541\\_domaci\\_itu](http://zpravy.idnes.cz/strojvudci-brani-kolegu-ktery-prehledl-cervenou-na-vine-je-i-vypravci-1eg-domaci.asp?c=A081007_125541_domaci_itu))

Za incident na železniční trati v Buhuňovicích na Olomoucku, kde se minulý týden málem srazily dva vlaky, může podle strojvůdců nejen jejich kolega, ale i výpravčí. České dráhy uvedly, že nechtějí dělat předčasné závěry, za výpravčím nicméně stojí.

Prvního října proti sobě po jedné koleji vyjely osobní a nákladní vlak. Obě soupravy naštěstí stihly včas zastavit, takže ke srážce nedošlo.

Podle prvních informací jel osobní vlak na červenou. Strojvedoucí připouští, že zřejmě přehlédl návěst stůj.

Kolegové strojvedoucího ovšem tvrdí, že celá událost má nejméně dva viníky – kromě strojvůdce i výpravčího.

"Podíl viny výpravčího není zanedbatelný. Strojvedoucího měl informovat o tom, že na trati se pohybuje i nákladní vlak, ale to se nestalo," uvedl předseda šumperské federace strojvůdců Emil Kania.

Podle strojvůdců panuje na železnici napjatá atmosféra. Zaměstnanci pracují pod tlakem a musí se řídit složitými předpisy. Od května navíc vedení drah zrušilo klasickou práci výpravčího, který odjezdy vlaků "odmávne" plácačkou.

"Strojvedoucí se tedy řídí podle semaforů a značek. Pokud se však na stejné trati pohybuje jiný vlak, výpravčí to musí oznámit strojvedoucímu ve stanici nebo alespoň přes vysílačku," vysvětluje Josef Šmihal, šéf olomoucké federace strojvůdců.

Právě nespolupráce strojvedoucího a výpravčího byla podle jeho kolegů zřejmě jednou z příčin, proč se v Bohuňovicích málem srazily dva vlaky.

Další vážnou chybou pak bylo to, že osobní vlak projel odjezdové návěstidlo na červenou.

Pokud Drážní inspekce prokáže vinu strojvedoucího, čeká ho jen od vedení Českých drah tvrdý postih. "Půl roku bude vykonávat méně placenou práci, bude muset absolvovat náročné zkoušky, a pokud neudělá jednu, skončí," uvedl Emil Kania z Federace strojvůdců.

Incident na železnici v Bohuňovicích stále vyšetřuje Drážní inspekce.

"Podle prvních zjištění bylo zabezpečovací zařízení zcela v pořádku a výpravčí při jeho obsluze nijak nepochybil. Strojvedoucí připouští, že zřejmě přehlédl návěst stůj. Zatím ale nebylo vyšetřování uzavřeno, takže nelze činit předčasné závěry o vině," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Případem se zabývá také olomoucká policie.

## 08. 10. 2008 Dráhy v prosinci zruší mladým cestujícím poloviční jízdné a zdraží

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-v-prosinci-zrusi-mladym-cestujicim-polovicni-jizdne-a-zdrazi-1pl/-eko-doprava.asp?c=A081008\\_090427\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-v-prosinci-zrusi-mladym-cestujicim-polovicni-jizdne-a-zdrazi-1pl/-eko-doprava.asp?c=A081008_090427_eko-doprava_fih))

Lístek na vlak za plné jízdné bude od prosince o dvě koruny dražší. A to na několikakilometrové trase i a cestě přes celou republiku. Mnohem výrazněji však zdražení pocítí věrní zákazníci Českých drah.

"Důvodem zdražení je především růst nákladů způsobený inflací, musíme zohledňovat také růst mezd našich zaměstnanců, který se v letošním roce pohybuje v řádu nad 10 procent," uvedl náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Petr Moravec.

Průměrné zvýšení cen jízdného bude činit 7,5 procenta, uvedl náměstek. Dráhy očekávají, že jim zdražení zvedne tržby o půl miliardy za rok.

Látat díry v příjmech proto budou skoro všichni cestující. Kdo jede jen občas a nevyužívá žádné slevy, zaplatí za plné jízdné o dvě koruny víc. A to na několikakilometrové trase i na cestě přes celou republiku.

Mnohem výrazněji však zdražení pocítí věrní zákazníci Českých drah. Používají doklad In-karta zákazník, který poskytuje čtvrtinovou slevu z plného jízdného. Za její pořízení nově zaplatí 990 namísto původních 600 korun. Platnost karty je tři roky.

### Omezují se výhody pro mladé

Velké změny čekají také studenty a mladší cestující. Lidé mezi 15 a 26 lety měli dosud možnost cestovat za poloviční jízdné, když si koupili kartu In-junior, která stála 600 korun na rok.

Od 14. prosince tato výhoda končí, mladí budou moci využít pouze nižší nákupní cenu klasické karty In-zákazník. Nedají za ni 990, ale jen 330 Kč. Za polovic ale už nepojedou, dostanou zákaznické jízdné jako ostatní dospělí. To je o čtvrtinu nižší než plné jízdné.

Studenti, kteří využívají tzv. žákovské jízdné, si také připlatí. Dráhy ho sice nezruší, ale omezí výši slevy. Na delších trasách si tak středoškoláci a vysokoškoláci připlatí za dojíždění i desítky korun.

### Kilometrická banka zdražuje letos už potřetí

Ještě více naštvě změna cestujících, kteří využívají Kilometrickou banku. To je sešitek s paušálem na dva tisíce kilometrů, z něž si lidé odepisují ujetou vzdálenost. Namísto 1 800 korun bude stát banka rovné dva tisíce.

Její cenu přitom dráhy během roku změnily už potřetí. Ještě před rokem stála banka 1 400 korun, tedy o třetinu méně. Například cena z Prahy do Olomouce s využitím Kilometrické banky tak během roku podražila ze 175 na 250 korun.

Na levnější jízdné se naopak mohou těšit lidé, kteří si lístek nekupují rovnou u pokladny, ale třeba přes internet, v prodejním automatu nebo přes telefon. Nově budou mít nárok na tříprocentní slevu, v některých případech i šestiprocentní.

Do 13. prosince je možné zakoupit všechny jízdenky a průkazy za staré ceny, tedy například se předzásobit Kilometrickou bankou. Její platnost je však omezena na půl roku.

Všechny stávající slevové průkazy ale budou moci cestující nadále využívat, až do konce jejich platnosti.

## 08. 10. 2008 Novinky v osobní přepravě od prosince 2008 (tarif ČD od 14. prosince 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=62269>)

Od 14. prosince 2008 začne platit nový Tarif ČD pro vnitrostátní přepravu cestujících, který zohlední vývoj inflace na českém trhu. Cena každé jízdenky za obvyčejné jízdné jednotně naroste o 2 Kč. Obdobně se mění i cena ostatních nabídek, které se z obvyčejného jízdného počítají. Nový bonusový program je připraven pro ty, kteří nakupují mimo pokladny nebo platí bezhotovostně. Jízdenky z automatů i přes internet budou zvýhodněny.

Nové ceny respektují vývoj cen na trhu, jde o průměrné zvýšení cca o 7,5 % odpovídající očekávané inflaci. Tento růst snižují nové bonusy za nákup přes internet, v automatech, elektronickou peněženkou ČD, bankovní kartou nebo po telefonu.

In-karta, kterou v současné době využívá téměř 600 tisíc zákazníků, nabídne širší využití mladým lidem od 15 do 26 let. Až do 13. prosince si mohou zákazníci zakoupit všechny jízdenky a aplikace In-karty/Rail plus za původních podmínek i cen, včetně možnosti dvouměsíčního předprodeje.

### ČD podpoří alternativní prodejní cesty

Od prosince vydělají zákazníci, kteří nebudou jízdenky kupovat u klasických pokladen, ale budou využívat automatů, internetu, telefonického prodeje nebo elektronické peněženky na In-kartě. České dráhy na základě marketingového šetření přicházejí se zvýhodněním nákupu prostřednictvím alternativních distribučních kanálů a současně s konceptem věrnostního programu procentní odměny z takového nákupu.

Můžete získat:

- 3% bonus při nákupu jízdenky v automatu na nádraží
- 3% bonus při nákupu jízdenky na internetu
- 3% bonus při každém nákupu přes telefon s definitivním zrušením servisního poplatku 100 Kč
- 3% bonus při každém bezhotovostním nákupu u pokladny, u průvodčího ve vlaku, v jízdenkovém automatu nebo na internetu (bankovní platební kartou nebo elektronickou peněženkou ČD)

### Obyčejné, zákaznické, skupinové, zpáteční jízdné a traťové jízdenky

Každá jízdenka za obvyčejné jízdné bude dražší o 2 Kč. O 2 Kč tak zdraží cesta z Prahy do Ostravy stejně jako cesta z Kladna do Rakovníka. Obyčejné jízdné využívají asi 4 % cestujících. Analogicky se tak změní i cena „zákaznických“, skupinových, zpátečních, týdenních, měsíčních a čtvrtletních jízdenek, jejichž ceny se počítají ze základu obvyčejného jízdného.

Pár příkladů:

Jedu bez jakékoliv karty na slevu z Přerova do Hranic na Moravě (obyčejné jízdné, 29 km)

Dosud: 42 Kč Nově: 44 Kč

Jedu bez jakékoliv karty na slevu z Kladna do Rakovníka a zpět (zpáteční sleva, 42 km)

Dosud: 104 Kč Nově: 108 Kč

Dva cestující jedou bez karty na slevu z Ostravy-Svinova do Brna (skupinová sleva, 167 km)

Dosud: 314 Kč Nově: 318 Kč

Na týdenní jízdenku dojíždím do práce z Krnova do Opavy (týdenní traťová jízdenka, 29 km)

Dosud: 336 Kč Nově: 352 Kč

Mám In-kartu s aplikací In-zákazník (tedy 25% slevu), jedu z Plzně do Českých Budějovic (136 km)

Dosud: 129 Kč Nově: 131 Kč

### In-karta a slevy

#### In-zákazník na In-kartě/Rail plus

Na tři roky bude stát místo 600 Kč nově 990 Kč. Všichni ve věku 15 – 26 let zaplatí při nákupu za celé 3 roky jen 330 Kč.

Slevy s aplikací In-zákazník se nemění:

- 25% sleva z obyčejného jízdného
- 25% sleva ze zpátečního jízdného, zpáteční jízdné je o 10 % nižší než obyčejné, držitel aplikace In-zákazník tak při cestě tam a zpět získá celkem slevu 32,5 % z obyčejného jízdného
- 25% sleva na traťové jízdenky (týdenní, měsíční a čtvrtletní)
- 25% sleva na síťové jízdenky KLASIK (jízdenka, která opravňuje držitele v rámci platnosti cestovat po celém území ČR vlaky ČD, varianty týdenní, měsíční a čtvrtletní)

### **In-senior na In-kartě/Rail plus**

Roční karta pro starší 70 let, místo 600 Kč bude stát 990 Kč. Opravňuje majitele cestovat všemi osobními a spěšnými vlaky ČD ve 2. vozové třídě zcela zdarma.

Další slevy s aplikací In-senior se nemění:

- 25% sleva ze zvláštního jízdného pro důchodce při použití rychlíků a vlaků vyšší kvality
- 25% sleva ze zpáteční slevy pro důchodce při použití rychlíků a vlaků vyšší kvality
- 25% sleva na traťové jízdenky (týdenní, měsíční a čtvrtletní)
- 25% sleva na síťové jízdenky KLASIK

### **In-gold**

Roční jízdenka, opravňuje cestovat všemi vlaky ČD na území ČR v 1. i 2. třídě (zákazník hradí pouze rezervační doklady – místenky, lehátkové a lůžkové příplatky). Cena se mění z 20 na 21 tisíc korun.

U všech aplikací na In-kartě/Rail plus zůstává zachována sleva 25 % z mezinárodního jízdného.

### **Místenky**

Běžná místenka bude stát nově 70 Kč místo 86 Kč, majitelé In-karty/Rail plus platí jen polovinu, tedy 35 Kč. Povinná rezervace na vlaky SuperCity zůstává na 200 Kč, majitel In-karty/Rail plus ji bude mít o polovinu levnější, tedy za 100 Kč. Všechny rezervační doklady jsou k dispozici za standardní ceny také na internetu.

### **Žákovské jízdné a dojíždění za studiem**

Pro děti do 15 let se sleva na žákovské jízdné nemění. Pro skupinu od 15 do 26 let bude místo původní slevy 55 % z obyčejného jízdného nově sleva 45 %. Je to historicky první úprava žákovského jízdného od jeho zavedení. Stále tak České dráhy zůstávají hluboko pod podmínkou Ministerstva financí, že žákovské jízdné pro tuto skupinu musí být minimálně o 25 % levnější. ČD nabízí mladým lidem slevu skoro dvojnásobnou. Stále platí, že po předložení karty ISIC mohou studenti zakupovat síťové jízdenky KLASIK se slevou 25 %.

### **Změny ostatní nabídek**

#### **ČD Net**

Síťová jízdenka na celý den pro celou ČR. Jeden cestující místo dosavadních 440 Kč zaplatí 450 Kč, skupina 2 až 5 cestujících místo 880 Kč rovných 900 Kč.

#### **REGIONet**

Síťová jízdenka na celý den pro vybraný kraj a jeho blízké okolí. Místo dosavadních 130 Kč bude nově stát 150 Kč, skupina 2 až 5 cestujících platí dvojnásobek.

#### **SONE +**

Síťová jízdenka na víkendový den pro celou ČR pro 5 cestujících (max. dva dospělí) bude stát ve variantě pro osobní a spěšné vlaky místo 130 Kč nově 150 Kč a ve variantě pro všechny vlaky (rychlíky, EC, IC...) místo 440 Kč nově 450 Kč.

#### **eLiška**

Internetová jízdenka pro cesty mezi libovolnými krajskými městy bude stát místo 140 Kč nově 160 Kč. Je určena pouze pro majitele In-karty/Rail plus.

#### **Kilometrická banka**

Předplacených 2000 km bude nově stát 2000 korun. 1 kilometr = 1 koruna.



**Nákup přes internet**

V internetovém obchodě ČD na adrese <http://www.eshop.cd.cz/> jsou k dispozici jízdenky na více než 500 spojů.

Přes internet nakoupíte:

- vnitrostátní jízdenky na všechny rychlíky, expresy a vlaky IC, EC, SC
- mezinárodní jízdenky SparNight na noční vlaky na Slovensko
- levné mezinárodní jízdenky do Budapešti, Vídně, Drážďan, Berlína, Grazu (od prosince Salzburg)
- eLišky – jízdenky pro levné cestování mezi krajskými městy v ČR
- on-line žádosti o vystavení In-karty

Nově od 14. prosince přibudou v eShopu ČD také mezinárodní slevy do Mnichova, Norimberku a přibude počet spojů, na které platí levné jízdenky do Vídně, včetně pendolin. Jízdenku zaplatíte platební kartou přímo na internetu, doma si jízdenku vytisknete a vůbec už nemusíte na nádraží k pokladně. Cena jízdenky bude na internetu nově o 3 % nižší než u pokladny.

**Nákup přes telefon**

Každý den celých 24 hodin mohou zákazníci ČD nakupovat jízdenky také přes telefon na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113. Nabídka jízdenek je stejná jako v eShopu na internetu, zákazník zaplatí přes telefon platební kartou a jízdenka mu přijde e-mailem nebo si ji vyzvedne v některé z vybraných pokladen. Od 14. prosince nebude telefonický prodej zpoplatněn servisním poplatkem 100 Kč, jízdenka přes telefon bude o 3 % levnější než u pokladny.

**Nákup v automatech a elektronická peněženka**

In-karty umožňují funkci elektronické peněženky, kterou mohou cestující nabít u vybraných pokladen hotově i platbou z platební karty. V současnosti je možné platit elektronickou peněženkou a dobít ji v cca 250 nejdůležitějších pokladnách v celé ČR, v polovině příštího roku to bude možné v celé síti ČD (aktuální seznam na [www.inkarta.cz](http://www.inkarta.cz)). Platit elektronickou peněženkou mohou zákazníci v nových jízdenkových automatech, ve výše uvedených vybraných pokladnách se čtečkou a také přímo ve vlaku u průvodčích. V současné době jsou jízdenkové automaty nové generace UNIPAJ instalovány ve stanicích Brno hl.n., Břeclav, Olomouc hl.n., Ostrava hl.n., Ostrava-Svinov, Pardubice hl.n., Praha hl.n., Praha Masarykovo nádraží, Praha-Holešovice, Prostějov hl.n. a Přerov. Do konce roku předpokládáme jejich instalaci ve stanicích Hradec Králové hl.n., Plzeň hl.n. a Česká Třebová. Při ověřovacím provozu je testován nejen sortiment, ale také design, kde některé typy jen odlišným vzhledem oslovily několikanásobně více zákazníků, než jiné. Po vyhodnocení budou vybrané typy rozšiřovány do vybraných TOP stanic.

**Bližší informace**

- kompletní nabídka jízdného ČD od 14. 12. 2008 (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=62254>)
- ceníky jízdného platné od 14. 12. 2008 (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=3429>)
- tarif ČD pro vnitrostátní přepravu cestujících (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=213>)

**09. 10. 2008 Prahou letos naposledy projede legendární Orient-Express**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/31602-prahou-letos-naposledy-projede-legendarni-orient-express/>)

Praha - Legendární vlak Orient-Express naposledy v letošním roce zavítá do České republiky. Luxusní souprava přijede z Benátek, v Praze se zdrží dva dny a dál bude pokračovat do Paříže. Navzdory tradici nepřijede na hlavní nádraží, které prochází rekonstrukcí, ale jen na pražský Smíchov.

Po železničních kolejkách se prohání luxus s názvem Orient-Express. Z Prahy do Paříže lze dojet lůžkovým vozem zhruba za čtyřicet tisíc korun. Sedmidenní cesta z francouzské metropole do Istanbulu se může vyšplhat až na čtvrt milionu.

Ilustrační foto V Česku bude souprava kopírovat trasu brněnských pendolin, k vidění tak bude třeba v Brně, Pardubicích nebo Kolíně. Do Prahy dorazí krátce před půl pátou. Sedmnáct vagonů potáhne





běžná lokomotiva Českých drah, nepřekročí rychlost 100 km/h. Na cestující Orient-Expressu čekají 3 jídelní vozy s vybranou francouzskou kuchyní nebo barový vagon s pianistou.

Luxusní vlak vyjel na koleje poprvé v roce 1883. Tehdy jeho trasa vedla z Paříže do rumunského Giurgiu. Od roku 1921, kdy poprvé dojel až do Istanbulu, se vžil název Orient-Express. Do Prahy poprvé zavítal v roce 1994.

### 09. 10. 2008 Poslední parní víkend v železničním muzeu Českých drah (11. a 12. října 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_posledni\\_parni\\_vikend\\_v\\_zeleznicnim\\_muzeu](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_posledni_parni_vikend_v_zeleznicnim_muzeu))

O tomto víkendu vypraví České dráhy parní vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka, který symbolicky uzavře letošní parní sezónu. Zájemci mohou z Lužné pokračovat jiným parním vlakem až do Kolečovic. Připraveny jsou také jízdy historickými motorovými vozy M 262 a M 124. Všechny tyto vlaky pojedou po oba dva víkendové dny.

V parním vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka budou řazeny historické vozy druhé třídy, po oba dva dny ho poveze parní lokomotiva 354.195 zvaná „Všudybylka“. Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné u Rakovníka zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou i zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let.

„Z Prahy Masarykova nádraží odjede vlak minutu před tři čtvrtě na devět ráno, příjezd do Lužné je naplánován na šest minut po půl jedenácté. Vlak zastaví po cestě v Dejvicích, Hostivici, Kladně, Stochově, Novém Strašecí a Řevničově. Zpět z Lužné se bude vracet ve 14:41,“ říká František Kaplan, vedoucí železničního muzea v Lužné u Rakovníka. „Komu nebude stačit jízda do Lužné, může pokračovat jiným parním vlakem až do Kolečovic. Ten povede lokomotiva řady 434, zvaná „Čtyřkolák“ a z Lužné u Rakovníka odjede v 11:19 hodin. Zpět se bude vracet ve čtvrt na dvě.“

Z Lužné u Rakovníka do Kolečovic pojedou také historický motorový vůz řady M 262. „Do Kolečovic pojedou celkem dvakrát. První vlak pojedou už z Rakovníka a z Lužné bude odjíždět přesně v deset. Druhý začíná v Lužné a cestující jím odjedou minutu po tři čtvrtě na dvě,“ upřesňuje František Kaplan.

V železničním muzeu si návštěvníci prohlédnou stálou výstavu parních lokomotiv a historických vozidel, modelovou a zahradní železnici nebo expozici historické železniční techniky. Mohou se také projet po úzkorozchodné dráze a motorovým vozem M 124.001 „Komarek“.

Jízdenky budou prodávat průvodčí přímo ve vlacích. Detailní informace jsou na [www.cd.cz/muzeum](http://www.cd.cz/muzeum).

### 09. 10. 2008 Stanovisko ČD ke zmizení vlaku ze zabezpečovacího zařízení (Hodonín)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_stanovisko\\_ke\\_zmizeni\\_vlaku](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_stanovisko_ke_zmizeni_vlaku))

V úterý 7. 10. 2008 v 17:21 došlo ve stanici Hodonín na kusé koleji ke "zmizení" regionálního osobního vlaku (motorový vůz řady 810) ze zabezpečovacího zařízení. Ten v tuto dobu přijel do stanice od Mutěnic.

To okamžitě zaznamenal jak pohotovostní výpravčí ČD v Hodoníně, tak dispečeri Českých drah v Přerově (trať je řízena dálkově právě z Přerova). Zaměstnanci ČD okamžitě postupovali podle přijatých mimořádných opatření po nehodě v Moravanech. Zabezpečovací zařízení totiž při příjezdu vlaku ukázalo kolej nejprve jako obsazenou a následně jako volnou. Podle výpovědi traťového dispečera z Přerova vlak ze zabezpečovacího zařízení „zmizel“ po vystoupení cestujících, na monitoru kamerového systému byl ale stále vidět, takže na koleji fyzicky byl.

Podle dosavadních šetření souprava ani strojvedoucí vůbec nepískovali. Písek byl tedy nejspíše již na kolejích, jak se tam dostal, je otázkou pro další vyšetřování.

V každém případě, díky okamžité reakci lidí z Českých drah, kteří řídí železniční provoz, a díky jejich zvýšené pozornosti, nedošlo a ani nemohlo dojít v žádném případě k ohrožení bezpečnosti cestujících ani zaměstnanců drah.

ČD budou chtít od majitele zabezpečovacího zařízení zcela jistě odpověď na otázku, jak je možné, že zabezpečovací zařízení opět vyhodnotilo obsazenou kolej pod jejich vlakem jako volnou.

Již od úterý se celou událostí zabývají vyšetřovatelé Českých drah.

## 09. 10. 2008 Zabezpečení železnice opět přehlédlo vlak, „zmizel“ z koleje v Hodoníně

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/zabezpeceni-zeleznice-opet-prehledlo-vlak-zmizel-z-koleje-v-hodonine-121-/domaci.asp?c=A081009\\_120230\\_domaci\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/zabezpeceni-zeleznice-opet-prehledlo-vlak-zmizel-z-koleje-v-hodonine-121-/domaci.asp?c=A081009_120230_domaci_jba))

Drážní inspekce vyšetřuje další případ "zmizení" vlaku z trati. Na nádraží v Hodoníně hlásilo zařízení sledující koleje "volno" tam, kde ve skutečnosti stála souprava. K nehodě nedošlo. Podobná chyba stejného přístroje, ale v květnu stála život strojvedoucího v Moravanech.

Zařízení nezaznamenalo vlak ve stanici Hodonín v úterý. "Ano, je to tak, zařízení ESA 11 opět nevidělo vlak na trati," potvrdil náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.

"Budeme to nyní prošetřovat," dodal Kučera s tím, že ve vlaku byli s největší pravděpodobností cestující, k nehodě ale nedošlo.

Křišťálová lupa Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly vlak "zmizel" až po vystoupení cestujících. "Díky okamžité reakci lidí z Českých drah, kteří řídí železniční provoz, a díky jejich zvýšené pozornosti nedošlo a ani nemohlo dojít v žádném případě k ohrožení bezpečnosti cestujících ani zaměstnanců," zdůraznil.

"České dráhy budou chtít od majitele zabezpečovacího zařízení zcela jistě odpověď na otázku, jak je možné, že zabezpečovací zařízení opět vyhodnotilo obsazenou kolej pod jejich vlakem jako volnou," dodal Kubala.

Narážel tak na květnovou nehodu v Moravanech na Pardubicku, při které zemřel strojvedoucí. Také tam zařízení ESA 11 nevidělo vlak na trati.

Výrobce zabezpečovacího zařízení, firma AŽD, zastává stejné stanovisko jako u obdobných incidentů v Moravanech a Hulíně. "Trváme na tom, že ESA 11 funguje podle platných norem," řekla iDNES.cz mluvčí společnosti Eva Zídková. Dodala, že podle závěrů AŽD byl na trati stejně jako v Moravanech písek, otázkou však je, jak se tam dostal.

Zařízení ESA 11 je v osmdesáti stanicích z celkového počtu 950 nádraží. Zaznamenává pohyb vlaků a určuje, která cesta je volná.

Vyšetřování případu proti sobě postavilo ministerstvo dopravy a Drážní inspekci s Federací strojvůdců. Ministerstvo totiž z havárie viní písek na kolejích. Inspektoři a pracovníci dráhy to považují za neúplné zdůvodnění.

Vývoj sporů o určení viníka nehody směřuje k tomu, že zařízení ESA 11 neporušilo žádnou normu, protože předpisy se zajištěním proti "zmizení" vlaku kvůli odizolování koleje například pískem či listím nepočítaly.

Drážní inspekce proto vyzývá ke změně vnitřní logiky zabezpečovacího zařízení. To by nemělo hlásit kolej volnou hned při "zmizení" vlaku z jednoho úseku, ale jen tehdy, pokud by se vlak "objevil" na úseku sousedním - jinými slovy, pokud by mělo ověřeno, že se skutečně pohybuje.

## 09. 10. 2008 Ve Znojmě začala elektrifikace železniční tratě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/31640-ve-znojme-zacala-elektrifikace-zeleznicni-trate/>)

Znojmo - Ve Znojmě dnes začala elektrifikace železniční tratě Znojmo - Šatov. Je součástí mezinárodní trasy Znojmo - Retz - Vídeň a její elektrifikace umožní spojení Znojma s Vídní elektrickými vlaky. Dosud museli lidé jezdit motorovým vlakem do Šatova a tam přesehnout na elektrický vlak jedoucí do Rakouska, informoval Leoš Verner ze společnosti Skanska, která je jedním ze zhotovitelů stavby. Práce na trati skončí na podzim příštího roku a vyjdou na 1,2 miliardy korun.

Součástí modernizace tratě Znojmo - Šatov je také výměna nejvyššího železničního mostu v kraji, který na okraji Znojma překlenuje řeku Dyji. Více než 200 metrů dlouhou konstrukci začali tento týden dělníci vysouvat z mostních pilířů. Na konci listopadu se začne nasouvat most nový, což potrvá až do dubna příštího roku.

Práce na trati začaly už v červnu. Dělníci vytrhali koleje od Znojma až do příhraničního Šatova a připravili uchycení pro sloupy s elektrickou trakcí. Ta umožní přímé spojení Znojma s Vídní bez nutnosti přesehnutí, což zvýší komfort cestujících a zkrátí dobu přepravy. Celková délka elektrizovaných kolejí přesáhne 12 kilometrů. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty.

## 09. 10. 2008 Stanovisko MD k výsledkům tiskové konference Drážní inspekce ze dne 2. 10. 2008 (Moravany)

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcr.cz/cs/Drazni\\_doprava/StanoviskoMD-DI.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/StanoviskoMD-DI.htm))

### Stanovisko Ministerstva dopravy k výsledkům tiskové konference Drážní inspekce ze dne 2. 10. 2008 k příčinám a okolnostem vzniku závažné nehody dne 19. 5. 2008 v železniční stanici Moravany

Dne 19.5.2008 v 4,48 hod. v železniční stanici Moravany najel na 1. staniční koleji lokomotivní vlak Lv72461 na konec odjíždějícího osobního vlaku 5011. Příčinou závažné nehody bylo několikanásobné překročení dovolené hodnoty vlakového šuntu 0,06 Ohm u vlaku 5011 (lokomotiva ř. 163 a 3 vozy Bymee - celkem 16 náprav) v kolejovém obvodu 1. staniční koleje z důvodu poruchy pískovacího zařízení na lokomotivě vlaku 5011 pro mechanickou závadu na elektropneumatickém ventilu pískovacího zařízení. Přestože 1. staniční kolej byla obsazena osobním vlakem 5011, kolejový obvod zabezpečovacího zařízení ji ve 4:46:56 vyhodnotil jako volnou a z důvodu předchozího povelu pro postavení vlakové cesty na 1. staniční kolej pro Lv 72461 v 4:46:50 byla zařízením tato cesta postavena s návěstí volno na vjezdovém návěstidle (na odjezdovém návěstidle bylo v této době ještě volno pro odjezdovou vlakovou cestu osobního vlaku). Ihned po vyhodnocení příčin této nehody přijaly ČD a.s. jako dopravce preventivní opatření. Drážní úřad vydal dne 25.7.2008 pro všechny dopravce na dráze celostátní a dráhách regionálních k příčinám této závažné nehody bezpečnostní upozornění (viz [http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/56766ABB-16AC-4675-B096-8F32AC75A23E/0/bezpecnostni\\_upozorneni\\_DU.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/56766ABB-16AC-4675-B096-8F32AC75A23E/0/bezpecnostni_upozorneni_DU.pdf) pdf, 150 kB).

Pro přijetí opatření k příčinám závažné nehody byla ministrem dopravy ustanovena zvláštní odborná komise za účasti odborníků z ČD a.s., Výzkumného ústavu železničního a.s., Automatizace železniční dopravy, s.r.o., Správy železniční dopravní cesty, s.o. a vysokých škol - ČVUT, Fakulta dopravní Praha, Žilinská univerzita, Univerzita Pardubice, Fakulta dopravní Jana Pernera a Západočeská univerzita Plzeň. Závěrečná zpráva z činnosti této komise, která dospěla prakticky ke shodným návrhům opatření, jako jsou obsažena v Bezpečnostním doporučení Drážní inspekce, je komentována v tiskové zprávě Ministerstva dopravy ze dne 1.10.2008.

Drážní inspekce, která podle § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy, svolala k projednání příčin závažné nehody v Moravanech tiskovou konferenci až dne 2.10.2008, na které seznámila se zjištěnými skutečностями a současně oznámila, že podává trestní oznámení na neznámého pachatele pro ovlivňování nezávislého postavení Drážní inspekce.

Drážní inspekce je podle ustanovení § 53a zákona o dráhách podřízena Ministerstvu dopravy. Na základě tohoto zmocnění a oznámení Českých drah a.s. z 30.5.2008 (viz [http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/317F12E5-36E1-4345-838B-5FA2A98017CE/0/dopisCD\\_30\\_5\\_2008.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/317F12E5-36E1-4345-838B-5FA2A98017CE/0/dopisCD_30_5_2008.pdf) pdf, 84 kB) upozornil náměstek ministra generálního inspektora Drážní inspekce (viz dopis č. j. 41/2008-130-SPR/2 [http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/CD6C3E73-333B-4BCA-9A83-8D20356603C5/0/41\\_2008\\_130\\_SPR\\_2.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/CD6C3E73-333B-4BCA-9A83-8D20356603C5/0/41_2008_130_SPR_2.pdf) pdf, 72 kB) na pochybení ředitele územního inspektorátu Drážní inspekce Brno, který ještě před ukončením odborného šetření zaslal bezpečnostní oznámení Evropské železniční agentuře (ERA), že elektronické stavědlo typu ESA 11 vykazuje bezpečnostní mezeru. Tímto postupem Drážní inspekce překročila svou působnost vůči ERA, stanovenou v § 53b odst. 5, věta první, zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a byla zcela pominuta skutečnost, že působnost orgánu dozoru nad subsystemy evropského železničního systému, stanovenými výrobky určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy a z toho odpovídající kompetence má podle § 55 odst. 2 zákona o dráhách výhradně Drážní úřad. Neodůvodněné a nepodložené sdělení zasláné Evropské železniční agentuře (kopie [http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/925BDCE7-707D-4D32-BE02-59C1910D25D8/0/emailDI\\_ERA.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/925BDCE7-707D-4D32-BE02-59C1910D25D8/0/emailDI_ERA.pdf) pdf, 222 kB) musel Drážní úřad jako bezpečnostní orgán České republiky ve věcech drah následně vysvětlit a uvést odůvodněné stanovisko, což vyvolalo u evropských partnerů značně negativní dopad na posuzování úrovně zabezpečovacího zařízení v České republice. Na základě oznámení ČD a.s. jako dopravce (dopis z 4.8.2008 [http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/8347D809-D0E5-4DE6-BA4E-DAA553465061/0/dopisCD\\_4\\_8\\_2008.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/8347D809-D0E5-4DE6-BA4E-DAA553465061/0/dopisCD_4_8_2008.pdf) pdf, 40 kB) dále Drážní inspekce nezajistila při provádění ověřovacího pokusu v železniční stanici Moravany dne 23.7.2008 bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a tím mohlo dojít k ohrožení života a zdraví účastníků pokusu, zejména strojvedoucího použité lokomotivy (viz výtýkáci dopis č. j. 41/2008-130-SPR/7 [http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/42EECC80-2C97-42D7-9171-2F53A594B00F/0/412008\\_130\\_SPR\\_7.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/42EECC80-2C97-42D7-9171-2F53A594B00F/0/412008_130_SPR_7.pdf) pdf, 37 kB). Následkem ověřovacího pokusu, při kterém

strojvedoucí lokomotivy ČD Cargo 163.013 prováděl pískování na oba kolejnicové pásy při pomalé rychlosti, došlo k přerušení vodivého spojení lokomotivy s kolejnicemi, přičemž lokomotiva byla zvednutým sběračem připojena k trolejovému vedení. Hnací vozidlo nebylo v okamžik pokusu ukolejněno a teprve před zahájením měření přechodových odporů mezi kolejnicí a koly lokomotivy bylo strojvedoucímu nařízeno stáhnout sběrač. Tímto jednáním objednatel ověřovacího pokusu porušil ustanovení na ochranu zdraví a bezpečnost při práci, zejména postupy podle § 101 a § 102 zákoníku práce a § 3 nařízení vlády č. 186/2002 Sb. Pro daný ověřovací pokus měl být vypracován místní provozní bezpečnostní předpis, ve kterém bude řešena problematika bezpečnosti práce při odizolování lokomotivy pod napětím od kolejnic při použití nadměrného pískování.

Závěr:

Ministerstvo dopravy prohlašuje, že nikdo z tohoto úřadu neovlivňoval a neovlivnil průběh šetření a nikdo v tomto směru žádný nátlak na Drážní inspekci nevyvíjel. Náměstek ministra dopravy upozornil generálního inspektora Drážní inspekce ve dvou dopisech na závažná pochybení, kterých se dopustili pověřeni zaměstnanci Drážní inspekce při činnostech, navazujících na šetření příčin a okolností vzniku závažné nehody v Moravanech. Konkrétně se jednalo se o porušení ustanovení § 53b a § 55 zákona o dráhách a § 101 a 102 zákoníku práce, tedy o neoprávněné upozornění Evropské železniční agentury na bezpečnostní mezery zabezpečovacího zařízení typu ESA 11 a nezajištění opatření pro ochranu zdraví a bezpečnost při práci při vyšetřovacím pokusu. Drážní inspekce bez zjevných příčin zveřejnila závěrečnou zprávu o nehodě až dne 2.10.2008, i když potřebné poznatky byly dostupné do 14 dnů po nehodě.

V Praze dne 8.10.2008

Ministerstvo dopravy, sekce drážní a veřejné dopravy

Stanovisko náměstka ministra dopravy k obvinění Drážní inspekce

<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/81011180-BC6C-4395-AB6F-62803F9E3EED/0/stanoviskoNM4.doc>

## 09. 10. 2008 Máme plán, co udělat, aby vlaky nemizely, hlásí AŽD

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=618924>)

Praha - Máme plán, jak zařídit, aby vlaky nemizely, tvrdí společnost AŽD. Ale nezaručíme, že tím budou koleje bezpečnější, dodává jedním dechem.

V úterý navečer totiž v Hodoníně došlo k už třetímu „zmizení“ vlaku ze zabezpečovacího zařízení ESA 11, které dohlíží na to, aby se na jedné koleji nestřetly dva vlaky. Tak jako v Moravanech, kde při podobné události zemřel strojvedoucí jedné ze souprav.

„Je to o to horší, že ke zmizení vlaku došlo vůbec poprvé za situace, kdy na trati nebyl písek,“ komentoval pro Aktuálně.cz hodonínský případ mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček.

„To není pravda. Máme důkazy, že písek na kolejích byl. Máme fotodokumentaci,“ reagovala mluvčí AŽD Eva Zídková.

Přesto se AŽD uvolilo, že navrhne, jak zařízení ESA 11 naprogramovat, aby písek na kolejích rozeznalo a vyhodnotilo správně, že vlak nezmizel.

### Boj o písek

Hádka o písek spor provází už od začátku. Podle ministerstva dopravy a AŽD je chyba na straně sypacích zařízení vlaků: vysypou tolik písku, že se vlak oddělený jím od kolejí stane v podstatě neviditelným.

Naopak Drážní inspekce a Federace strojvůdců tvrdí, že nedokonalé je ESA 11 - a vina je tedy na straně jeho dodavatele AŽD, což se někdo snažil utulát.

Spory vyvrcholily podáním trestního oznámení vrchního inspektora Drážní inspekce Romana Šiguta na neznámého pachatele, který se měl snažit ovlivnit vyšetřování květnové srážky vlaků v Moravanech.

Drážní inspekce se od začátku vyšetřování moravské nehody zabývala možností, že bezprostřední příčinou bylo selhání ESA 11. A to se prý nelíbilo hned několika lidem, o kterých Roman Šigut i jeho podřízení tvrdí, že se vyšetřování snažili ovlivnit.

Šéf společnosti AŽD Praha Zdeněk Chrdle - spolu s náměstkem ministra dopravy Vojtěchem Kocourkem - měl podle inspektorů vyvíjet tlak na vyšetřování a snažil se jeho závěry ovlivnit.



Chrdle snahy o ovlivnění vyšetřování odmítá. „Nic takového se nedělo. Drážní inspekce případ jen podivně medializuje místo toho, aby si s námi sedla ke kulatému stolu a společně příčiny nehody řešila," tvrdí.

Jenže ministerstvo dopravy Drážní inspekci nezahrnulo do expertní vyšetřovací komise, kterou kvůli moravské nehodě sestavilo. A komise pak dospěla ke zcela opačným výsledkům než Drážní inspekce.

AŽD je přesvědčeno, že v expertní komisi seděli „ti největší odborníci" a pomlouvání ESA 11 je cílený útok na firmu ze strany Drážní inspekce a Federace strojvůdců; ta sice v expertní komisi zasedla, ale pod její závěry se odmítla podepsat.

„My na nikoho neútočíme ani nechceme nikoho likvidovat. Chceme jen účinná opatření, po kterých budou zabezpečovací zařízení fungující na principu ESA 11 fungovat tak, aby byli strojvůdci i cestující v bezpečí," namítl mluvčí strojvůdců Poláček.

#### **AŽD: Nikdo to po nás nechtěl**

AŽD teď udělalo krok. Sestavilo dopis, ve kterém Správě železniční dopravní cesty navrhuje, jak ESA 11 vylepšit, aby poznalo písek na kolejích. Odešle ho v pátek.

„My klidně funkcionalitu ESA 11 doplníme, nemáme s tím problém," řekl Chrdle Aktuálně.cz.

Ale proč neměla ESA 11 zařízení na rozeznání písku už dříve? „Nikdo to po nás nevyžadoval," tvrdí Chrdle a dál si stojí za tím, že spíše než na ESA 11 by se měly České dráhy zaměřit na staré lokomotivy.

„Staré mašiny sypou na koleje obrovské množství písku. Není to kontrolovatelné a je to nebezpečné."

### **09. 10. 2008 Deutsche Bahn se zatím prodávat nebudou, privatizační zisk by byl díky krizi chabý**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/31696-deutsche-bahn-se-zatim-prodavati-nebudou-privatizacni-zisk-by-by-diky-krizi-chaby/>)

Berlin - Dokud se nezlepší situace na finančních trzích, německé dráhy se prodávat nebudou. S tím dnes přišla německá vláda. Plánovaná mnohamiliardová emise akcií monopolního železničního dopravce by prý nepřinesla očekávaný výsledek. Vláda si od privatizace slibovala nejméně 4,5 miliard eur za čtvrtinový podíl v podniku. Čtyřicetiprocentní pokles indexu DAX v uplynulém roce a patnáctiprocentní pokles výkonu jen tento měsíc by ale nezaručovaly potřebný zájem.

"Tváří v tvář extrémně vysoké volatilitě a nejistotě na světových kapitálových trzích, především vzhledem k situaci v uplynulém týdnu jsme se spolu s vlastníkem, vládou, rozhodli zrušit připravený časový plán emise," prohlásil CEO Deutsche Bahn Hartmut Mehdorn. "Jen, co to bude možné, spustíme IPO, jsme stále připraveni," ujistil zájemce ministr financí Spolkové republiky Německo Peer Steinbrueck.

Přítom privatizace dopravce Deutsche Bahn byla dlouho v Německu tabu a prosadit ji byl nelehký úkol. Připravovaná emise měla pro investory mnoho omezujících podmínek. Teď jde ale k ledu.

Podobně už na následky finanční krize doplatila na burzu se chystající Schott Solar. Výrobce solárních technologií ze stejného důvodu ve středu odložil svoje IPO. V České republice se vstříc krizi diskutuje o správném načasování několika privatizací, například Letiště Praha nebo Budějovického Budvaru.

### **09. 10. 2008 Legendární Orient Express přijel do Prahy. Podívejte se**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/legendarni-orient-express-prijel-do-prahy-podivejte-se-pg9-/zajimavosti.asp?c=A081009\\_185244\\_zajimavosti\\_lpo](http://zpravy.idnes.cz/legendarni-orient-express-prijel-do-prahy-podivejte-se-pg9-/zajimavosti.asp?c=A081009_185244_zajimavosti_lpo))

Známý vlak dorazil na pražské smíchovské nádraží s přibližně desetiminutovým zpožděním v 16:40. Krátce poté vystoupili na třetí nástupiště stevardi v modrých uniformách a pak už luxusními hotely netrpělivě očekávají cestující. Orient Express bude v cestě pokračovat v sobotu.



Express přijel do Prahy z Benátek, zdrží se zde dva dny a v sobotu bude pokračovat dále do Paříže. Soupravu přitáhla klasická lokomotiva Českých drah přezdívaná Eso, jejíž modrá barva ladila s barvou

vagonů. Netradičně nablýskané lokomotivě se podařilo zkrátit dvacetiminutové zpoždění, se kterým vlak přijel z Rakouska.

Ačkoli nádražní rozhlas dlouho dopředu oznamoval uzavření třetího nástupiště pro veřejnost, lidé se nenechali odradit a vlak i cestující vítali s fotoaparáty. Bez omezení fungoval i stánek s horkými párky, před kterým si "na stojáka" užíval své pivo místní povaleč. Dav nastrojených gentlemanů a dam ho nechával klidným.

Vlak zavítal do Prahy letos potřetí a naposled. Kvůli rekonstrukci Hlavního nádraží byl přesměrován navzdory tradici na Smíchov. Podle dostupných informací se Praha Orient Expressu dočká i příští rok. Místo, kde souprava bude v Praze "parkovat", je tajné.

Luxusní vlak vyjel poprvé díky belgickému podnikateli Georgesu Nagelmackersovi 4. října 1883 z Paříže přes Vídeň, Budapešť a Bukurešť do rumunského Giurgiu.

V roce 1921 jel vlak poprvé až do Istanbulu; od té doby se definitivně vžil název Orient Express. Následoval zlatý věk tohoto přepychu na kolejích, který ukončila druhá světová válka. Po válce vlak jezdil s méně vozy až do května 1977.

V roce 1977 koupil v aukci první dva vozy Orient Expressu podnikatel James B. Sherwood. Dalších asi 35 spacích a jídelních vozů přikoupil posléze a zrestauroval je za 16 milionů dolarů.

V květnu 1982 vyjel Venice Simplon Orient Express, jak zní jeho celý název, z Londýna do Benátek poprvé. Do Prahy zavítal v "obnovené premiéře" roku 1994.



## 10. 10. 2008 Norimberk hl. n. – revitalizováno

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2008/8\\_39nori.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2008/8_39nori.htm))

Se 130 tisíci cestujících za den patří hlavní nádraží v Norimberku k největším nádražím v Německu. S výstavbou dráhy S-Bahn jeho význam v příštích letech ještě vzroste. Jsme centrální křižovatkou pro dálkovou a místní dopravu v celých Frankách (Franken – významný region v Bavorsku) a důležitou vstupní bránou, popsala novinářům význam drážního uzlu hlavní manažerka nádraží Claudia Gremerová.

Denně zde začíná a končí kolem tisíce vlaků. Norimberk je výchozím bodem na nové trati směrem na Ingolstadt, která zkracuje jízdu do Mnichova o dobrých 40 minut na jednu hodinu. Hlavní nádraží je průřezovým bodem linek ICE přes Frankfurt na Kolín n. R. a do Porúří, na Hannover a Hamburk, na Lipsko a Berlín, jakož i nejnověji v dvouhodinovém taktu na Vídeň. V podzemí před nádražím křížují trati podzemní dráhy na Fürth, k veletržnímu komplexu a na jihozápad města.

### Respekt ke staré architektuře

Přímo před hlavní budovou začíná vnitřní město. K oslavě tisícího výročí existence říšského města v roce 2002 bylo hlavní nádraží za 75 milionů € (cca 1,8 miliardy Kč) zcela sanováno a přestavěno. Zachována byla jen vnější fasáda v novobaročném stylu, informuje šéfka nádraží o přestavbě budovy, chráněné památkovým úřadem. Uvnitř bylo nádraží mezi roky 1999 až 2002 zcela zbaveno jádra. Arkády uprostřed byly otevřeny a překryty skleněnou střešou. Ze smutného a tmavého nádraží se stalo světlé a průhledné nákupní centrum. Je to město samo pro sebe, říká paní Germerová.

Do tří úrovní je rozčleněno více než 50 obchodů s celkovými 10 000 čtverečnými metry prodejních ploch. Nabízíme atraktivní směs branží, potvrzuje Germerová. Paleta sahá od předmětů denní potřeby přes lékárnou, drogerie, banky a kadeřníky po výběrovou gastronomii. Chybí snad jenom textilní úsek. Máme nyní totiž vše plně pronajato až po střešou.

Srdcem Hlavního nádraží je Cestovní centrum DB, umístěné v historickém sále, postaveném v „jugendstil“ – nyní se 17 přepážkami v italském designu De-Lucci. Sál přežil nepoškozen nálety během druhé světové války. V roce 2007, rok po otevření, napsal časopis Die Kunst (Umění): Tento prostor patří k tomu nejlepšímu, co prostorové umění nové doby vytvořilo.

### Jde o dobrý pocit cestujících

Claudia Gremerová (38) sídlí nad galerií. Odpovídá za skoro 180 stanic středu regionu a šéfuje 350 zaměstnancům nádraží a ve službách. Její rozsah úkolů jde od provozu přes stavební údržbu a pronájem ploch po služby cestujícím. Červené čepice sedí nepřetržitě blízko v servisním centru ve střední hale anebo patrolují na nástupištích. Tak zvaná centrála 3-S neodpovídá jen za informace pro cestující, ale také za bezpečnost a čistotu.



Naším cílem je vytvářet cestujícím dobrý pocit, popisuje Gremerová poslání své a svých spolupracovníků: Manažerka nádraží potřebuje řadu šikovných ručiček, aby všechna kolečka do sebe správně zapadala. Ať již jde třeba o systém informací ve vstupní hale, v podchodech a na nástupištích, přes zařízení pro tělesně postižené, až po 66 dohlížecích kamer a 16 sloupků nouzového volání.

Nádraží se opět stalo navenek i uvnitř pro město a pro dráhu šperkem, pochválil současný stav nedávno předseda představenstva úseku Stanice a služby koncernu DB Wolf-Dieter Siebert. Význam hlavního nádraží přitom dále poroste. Do konce roku 2010 půjdou do provozu tři nové linky systému S-Bahn do Forchheimu, Ansbachu a Neumarktu; linka č. 1 Norimberk–Lauf bude prodloužena do Hartmannshofu.

---

## **10. 10. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_39eu.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_39eu.htm))

### **BULHARSKO**

#### **Státní dráhy zdražují nákladní dopravu**

S ohledem na rostoucí ceny energie zvýšily bulharské státní dráhy BDŽ od 1. července ceny v nákladní dopravě o 8 procent a v dopravě osob o 9 procent. Podle podniku se vůči předchozímu roku výrazně zvýšila cena nafty i elektrické energie.

#### **Zpožděný start výstavby terminálů**

Rail Cargo Austria, Německá dráha DB AG a Bulharská státní dráha BDŽ mají zájem o provozování budoucích intermodálních terminálů v Sofii a Plovdivu. Podle časopisu „Dnevnik a. m.“ se však výstavba v Sofii na rozloze 4 ha zpožďuje, protože správa města nerozjela včas plánovaná řízení. Vláda počítá s počátkem výstavby ještě letos. Terminály mají být v provozu v roce 2009. Ve stejném časovém období má jít do provozu překládkové zařízení v dunajském přístavu. Do pěti let mají stát na místech terminálů také logistická centra.

### **ESTONSKO**

#### **Studie o drážním tunelu pod Baltem**

Studii proveditelnosti o hospodářských aspektech drážního tunelu pod Baltickým mořem zadali ve vzájemné dohodě starostové hlavních měst Tallin a Helsinky Edgar Savisaar a Jussi Pajunen. Studie bude stát 500 až 800 tisíc € a byla zadána podniku Helsinky – Tallin MTÜ Regio. Vzdálenost mezi oběma městy je kolem 80 kilometrů. Za zadáním je skutečnost, že trajektová doprava mezi Tallinem a Helsinkami je často v zimě mimo provoz kvůli ledu. Podle již poněkud starších analýz by mohla stavba tunelu přijít na 3 miliardy € (cca 75 miliard Kč). Řada expertů proto považuje projekt za nerealizovatelný. J. Pajunen řekl finské rozhlasové stanici YLE, že projekt závisí na podpoře Evropské unie.

### **FINSKO**

#### **V plánu je trať do oblasti Murmaňska**

Finská vláda má záměr postavit železniční trať z místa Salla ve Finsku do Kandalakše v oblasti Murmaňska. Jednání o tom proběhla nedávno právě v Murmaňsku. Podle údajů Paavo Väyrynen, finského ministra pro zahraniční obchod a rozvoj, šetření potvrdila rentabilnost tohoto projektu. Trať spojí uvedenou oblast přímo s Baltem. Podle finských představ může být financována v rámci mezinárodní spolupráce severských zemí „Severská dimenze“.

### **FRANCIE**

#### **RFF je stále ve finanční slepé uličce**

V roce 2007 dosáhl francouzský provozovatel drážní sítě Réseau Ferré de France (RFF) ztráty ve výši 771 milionů € (cca 18,5 mld. Kč). V roce 2006 šlo o minus 300 milionů €. RFF z toho viní Francouzské státní dráhy SNCF, jejichž obrat poklesl o 2,2 procenta. RFF musel také části infrastruktury postoupit přístavním správám. Zadlužení stoupl na 27,4 miliardy €.

**ITÁLIE****Nová agentura pro drážní bezpečnost**

Jde o novou agenturu, nezávislou na ministerstvu dopravy a státních drahách FS. Ředitelem Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria se sídlem ve Florencii je Alberto Chiovelli. Agentura ověřuje technické předpoklady drážních vozidel. Kromě toho má udělovat bezpečnostní certifikáty drážním podnikům a provozovatelům sítí. Bude rovněž provádět generální kontroly italské drážní sítě a kolejových dopravních prostředků. Ještě dosti dlouho potrvá, než převezme všechny tyto úkoly od provozovatele sítě RFI.

**AFA hledá provozovatele pro RoLa Torino – Aiton (F)**

Od počátku července hledá podnik drážní infrastruktury Autostrada Ferroviria Alpina (AFA) na mezinárodním trhu formou vypsané veřejné soutěže provozovatele pro systém RoLa (kamiony na vagonech) mezi místy Orbassano u Torina a Aiton ve Francii. Mezi zájemci má být Sitaf, provozní společnost dálničního tunelu ve Fréjus. Aby mohl linku RoLa provozovat hospodárně, chce ji Ditaf prodloužit až do Lyonu. V roce 2003 postavená 175 km dlouhá trať, vedoucí drážním tunelem Fréjus, je stále ještě závislá na subvenci. Zkušební provoz byl prodloužen do konce letošního roku. AFA je společným podnikem státních drah Francie a Itálie.

**Velký zájem o zakoupení Nord Cargo**

Společnosti Railion a Crossrail, jakož i francouzská SNCF, mají zájem o získání 49 procent akcií italské dráhy nákladní dopravy Nord Cargo. U Railionu by tento krok souhlasil s jeho růstovou strategií. Švýcarský podnik Crossrail již provozuje na italském trhu trakci. Nord Cargo, jež je dceřiným podnikem skupiny FNM, se má koncem tohoto roku dostat do ziskové zóny.

**MAĎARSKO****Hungaria Intermodal startuje kyvadlo Budapešť – Ljubljana**

Maďarský operátor kombi Hungaria Intermodal zahájil provoz kyvadlové dopravy mezi terminálem Budapest Bilk a hlavním městem Slovinska Ljublaní. Vlak jezdí třikrát týdně. Tím operátor prodlužuje již existující kyvadlo mezi Koperem a Ljublaní – dva odjezdy denně – až do Maďarska.

**Prezidenti jednali o širokém rozchodu mezi Čopem a Zahony**

O stavbě nové širokorozchodné trati mezi drážním uzlem Čopem na Ukrajině a hraničním přechodem Zahony v Maďarsku jednali také prezidenti obou zemí při návštěvě maďarského Laszlo Solyoma u jeho ukrajinského kolegy Viktora Juščenka. Projekt má význam z hlediska rozšíření logistického centra v Zahony. Po trase se může ročně dopravovat kolem 30 milionů tun zboží. Ještě do konce prvního pololetí měla komise expertů ověřit proveditelnost tohoto případného budoucího projektu.

**ŘECKO****Atény investují do nákladní dopravy**

V rámci čtvrté společné podpůrné koncepce chce projektová společnost řeckého drážního provozovatele Ergose investovat do roku 2013 kolem 1,8 miliardy €. Cílem plánovaných prací je modernizace železniční sítě, aby se především podpořila doprava zboží. V rámci liberalizace železniční nákladní dopravy mohou také zahraniční podniky od jara 2007 získávat licence na používání drážní sítě řeckých drah OSE. Velký zájem je hlavně o trasy Atény – Soluň a Atény – Chalkida.

**ŠPANĚLSKO****Madrid investuje do nákladového nádraží**

V průmyslovém městě Móstoles nedaleko hlavního města Madridu vznikne do roku 2010 nové logistické zařízení. Má sloužit jako nákladové nádraží pro portugalské hlavní město Lisabon v centru Iberijského poloostrova. Investice do plochy o 100 ha mají obnášet 600 milionů €. Místopředseda konzervativní regionální vlády v Madridu Ignacio González k tomu řekl: Je to pro nás důležitý krok. Region Madrid dává ročně 11 miliard € do logistického sektoru. Věříme, že touto stavbou objem ještě zvětšíme. 150 milionů € půjde přímo z veřejných prostředků, zbytek dodá soukromý sektor. V souvislosti s celým zařízením má vzniknout 8 000 pracovních míst.

## 10. 10. 2008 České dráhy opravily nádraží ve Vršovicích

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_cd\\_opravily\\_nadrazi\\_ve\\_vrsovicich](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_cd_opravily_nadrazi_ve_vrsovicich))

Slavnostním otevřením dnes definitivně skončila kompletní rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Praha-Vršovice. Práce probíhaly ve třech etapách od roku 2002 a České dráhy za ně zaplatily více než 50 milionů korun.

Budova vršovického nádraží byla postavena v roce 1872, k další úpravě a rozšíření pak došlo na samém sklonku století v roce 1899. Cílem právě dokončené rekonstrukce proto bylo nejen zkvalitnit prostředí pro zákazníky a zaměstnance ČD, ale také vrátit objektu původní historizující podobu. Součástí projektu byla i úprava přednádražního prostoru.

V současné době patří nádraží Praha-Vršovice mezi 5 nejvýznamnějších nádraží v Praze a je důležitou součástí systému pražské integrované dopravy.

„Samotná budova nádraží patří mezi nemovité kulturní památky. Stylově jde o historizující – neoklasicistní objekt s prvky neorenesance,“ upřesňuje ředitel Regionální správy majetku v Praze Jan Skalický. „Také proto byla rekonstrukce velice náročná jak finančně, tak technicky. Bylo potřeba strhnout pozdější přístavby, krovy a stropní konstrukce zbavit dřevomorky, opravit střechu a vyměnit okna i dveře. Obnovili jsme samozřejmě také fasádu a přístřešek nad prvním nástupištěm.“ Ještě před zahájením komplexní opravy vyměnily České dráhy celý systém ústředního vytápění, včetně plynové kotelny.

Změnu k lepšímu doznaly v rámci rekonstrukce i interiéry a schodišťové věže. Cestujícím slouží nová odbavovací hala s bezbariérovými přístupy a rekonstruované toalety. V souvislosti s modernizací provozu a změnou potřeb Českých drah byly opravené prostory v I. a II. patře přeměněny v moderní kanceláře, které bude využívat Regionální správa majetku ČD Praha.

## 11. 10. 2008 Dispečerům mizí vlaky před očima, výběr počítačů řeší policie

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/dispecerum-mizi-vlaky-pred-ocima-vyber-pocitacu-resi-policie-p5b-/domaci.asp?c=A081009\\_152738\\_domaci\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/dispecerum-mizi-vlaky-pred-ocima-vyber-pocitacu-resi-policie-p5b-/domaci.asp?c=A081009_152738_domaci_jw))

Moravany, Hulín, Hodonín. Nádraží, kde letos "zmizel" vlak z monitorů zabezpečovacích zařízení. Ministerstvo dopravy, Drážní inspekce i výrobce zařízení mají své verze, kdo za to může. Nákup zabezpečovacích zařízení ESA 11 prověřuje policie. Jádro problému ale může být v platných normách.

Mezi Drážní inspekcí, Federací strojívedců, ministerstvem dopravy a výrobcem zabezpečovacího zařízení ESA 11 (firmou AŽD) se minulý týden rozhořela nesmiřitelná válka slov.

Ministerstvo ve zprávě psané s účastí Federace strojívedců označilo za bezprostřední příčinu srážky v Moravanech příliš mnoho písku na kolejnici a přerušení bezpečnostního kolejového obvodu. Strojvedci překvapeně zareagovali, že zpráva není finální a že chybí jejich podpis.

Drážní inspekce oproti tomu mezi "zásadní příčiny" zařadila vnitřní logiku staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11. A podala trestní oznámení, protože ministerstvo prý tlačilo na odvolání vyšetřovatele.

Kořeny sporu ale sahají až do 28. května. Devět dní po tragédii v Moravanech - tedy ještě během vyšetřování - totiž vyšetřovatel Michal Miklenda z Drážní inspekce zaslal Evropské železniční agentuře (ERA) urgentní sdělení o zařízení ESA 11.

Ve zprávě, kterou má iDNES.cz k dispozici, hovořil o "bezpečnostní mezeře" tohoto systému.

Ostrá reakce výrobce zařízení, firmy AŽD, na sebe nenechala dlouho čekat. Najala si právníka a hovoří o obviňování, očeňování a konkurenčním boji. Tím také vysvětluje, proč se dříve podobné případy neděly. Hospodářským novinám ředitel firmy Zdeněk Chrdle řekl, že kvůli Drážní inspekci společnost zřejmě přijde o zakázku v Litvě za 1,3 miliardy korun. Zařízení pracuje podle norem, zní unisono z AŽD.

AŽD v Česku dodala svá zařízení do 80 z 950 stanic, podle Pavla Hally ze Správy železniční dopravní cesty s přehledem vyhrává výběrová řízení na dílčí rekonstrukce infrastruktury.

**Inspekce: Evropu jsme o mezeře informovat museli**

Drážní inspekce ale všechny výtky odmítá. "Národní vyšetřovací orgány rozesílají prostřednictvím ERA poznatky o urgentních poruchách a obdobné informace, které mohou mít význam pro ostatní evropské železnice," stojí podle Jana Kučery z inspekce ve smluvené metodice ERA z loňského října. Podle inspektorů tak mohlo hrozit nebezpečí i na evropských tratích.

Že na smyslu Miklendova dopisu mohl být kus logiky navíc připustil i Chrdle, byť zřejmě nevědomky. "Stejně (jako ESA 11 - pozn. red.) se chovají i jiné systémy, jak v Česku, tak i v Evropě. Situaci s podpískováním vlaku by vyhodnotily stejně," odpověděl v on-line rozhovoru.

**Horká válka slov, chladnější realita**

Právě o normy přitom podle všeho jde. Správním úřadem a organizátorem jejich tvorby je Český normalizační institut (ČNI) a podle něj AŽD předpisům vyhověla. "Mohu to potvrdit," řekl iDNES.cz Antonín Faran z ČNI.

Problém s normami tkví v tom, že se za celá dlouhá desetiletí podobný incident jako v Moravanech neobjevil. Normy, stanovující chování zabezpečovacích zařízení, nepočítají s tím, že by se na trati mohlo objevit tolik písku (nebo jiného materiálu), které by izolovalo celou kolejnici.

Drážní inspekce požaduje, aby se změnila vnitřní logika zabezpečovacích zařízení. Opatření na počítačích ESA 11 je ale podle firmy AŽD, která je vyrábí, nutno konzultovat v rámci evropských orgánů.

**Výběrové řízení, které vyhrála AŽD, prověřuje policie**

AŽD má problém i na jiné frontě. Okolnosti výběrového řízení na zařízení ESA 11 zkoumá pražská kriminální policie.

"Oddělení hospodářské kriminality prověřuje okolnosti výběrového řízení na zabezpečovací zařízení ESA 11, které mělo proběhnout v období od roku 1998 do roku 2000," řekla iDNES.cz bez dalších podrobností policejní mluvčí Eva Miklíková. Případem se pražská kriminálka zabývá od začátku července, začalo tedy šest týdnů po srážce vlaků v Moravanech.

Zatím je podle Miklíkové předčasné spekulovat o konkrétním trestném činu. "Šlo by zřejmě o porušování povinnosti při správě cizího majetku. To se ale potvrdit může i nemusí," upozornila mluvčí. Kdo dal podnět k prověření výběrového řízení, policisté odmítli sdělit.

**VLAKOVÉ NEŠTĚSTÍ V MORAVANECH**

Při srážce vlaků v Moravanech na Pardubicku zemřel 19. května ráno strojvedoucí lokomotivy.

Na první koleji moravanského nádraží se před pátou ráno 19. května rozjížděl osobní vlak. Pro zmenšení prokluzu kol použil jeho strojvedoucí pískovač, jeho ventil se ale zasekl a velké množství písku na trati vlak izolovalo.

Tím se přerušil bezpečnostní elektrický obvod a staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 trať vyhodnotilo jako volnou. Následně na ni vjela lokomotiva a v rychlosti zhruba 60 kilometrů v hodině do osobního vlaku zezadu narazila. Její strojvedoucí zahynul.

**JAK FUNGUJE ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Staniční zabezpečovací zařízení vyhodnocuje, zda jsou různé koleje na nádraží obsazené vlakem nebo prázdné. Používá pro to tzv. kolejové obvody, pro které je důležitý vodivý kontakt mezi koly vlaku a kolejnicí.

Protože ale nepočítá s naprostým odizolováním vlaku (například přemírou písku z rozbitého pískovače), nevyžaduje, aby po "zmizení" vlaku z jednoho úseku trati ve stanici ověřilo, zda se vlak skutečně přesunul na úsek sousední. Zavedení takové kontroly ve stanicích je podle Antonína Farana z ČNI velký technický oříšek.

Princip zabezpečení na bázi kolejových obvodů se používá od roku 1953, žádné "zmizení" vlaku nebylo dosud známo.

**11. 10. 2008 Armáda považuje kozí dráhu za důležitou (Děčín - Oldřichov u Duchcova)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/31914-armada-povazuje-kozi-drahu-za-dulezitou/>)

Děčín – Kozí dráha, na které od počátku platnosti letošního jízdního řádu nejezdí pravidelné vlaky, je důležitá pro armádu. Kvůli nedalekému výcvikovému prostoru chce, aby zůstala trať z Děčína do Oldřichova u Duchcova zachována přinejmenším do stanice Libouchec.

Na trať, kterou České dráhy uvádějí v jízdním řádu pod číslem 132, dnes po několika týdnech opět vyrazil vlak. Motorový vůz jedoucí do Jílového u Děčína zaplatili starostové obcí ležících u trati, kteří již delší dobu protestují proti politice kraje, který nechce železniční dopravu na této trati platit – a tedy ji ani neobjednává. Příště se tak vlak na kozí dráhu zřejmě vydá v prosinci, kdy chtějí starostové znovu objednat mimořádný spoj.

### **Kraj trať nechce, ministerstvo a armáda ano**

Ústecký kraj se navíc pokusil Kozí dráhu zcela zrušit kvůli dálničnímu přivaděči, který měl vést místy, kde jsou dnes koleje. Tomu zabránilo ministerstvo životního prostředí.

Do sporu se nyní vložila armáda, respektive ministerstvo obrany. To si rovněž nepřeje, aby Kozí dráha zmizela. "Důvodem je stanice Libouchec, která je nejbližší železniční stanicí od vojenského výcvikového prostoru Tisá. Aby bylo možné přepravovat osoby a materiál do vojenského prostoru, musí být funkční i železniční trať," řekl Jan Pejšek z tiskového odboru ministerstva obrany.

### **Vlaky nadále jezdit nebudou**

Svým stanoviskem potěšili vojáci starosty z okolí Kozí dráhy, ale nezměnili stanovisko kraje, který nechce mít vlaky na trati mezi Děčínem a Oldřichovem. "Rada Ústeckého kraje schválila dlouhodobou koncepci rozvoje železniční dopravy a v této koncepci nepočítáme s objednávkou dopravy na této trati," uvedl krajský radní pro dopravu Milan Franc.

Pokud by ovšem vojáci chtěli vypravit železniční transport do Libouchce, musela by nejdříve Správa železniční dopravní cesty opravit úsek za Jílovým u Děčína. Dále totiž kvůli špatnému stavu trati vlaky nesmějí. Navíc leckde chybějí i kolejnice a další vybavení potřebné k provozu, které odnesli zloději kovů.

## **13. 10. 2008 Železniční koridor je prioritou pro rozvoj Plzeňska a Bavorska (Donau-Moldau Bahn)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/32049-zeleznicni-koridor-je-prioritou-pro-rozvoj-plzenska-a-bavorska/>)

Plzeň - Stavbu odbočné větve III. železničního koridoru Donau Moldau Bahn z Plzně do Furth im Wald budou prosazovat Plzeňský kraj, Horní Falcko a krajské hospodářské komory z Plzně a Řezna. Dvoukolejná trať má zkrátit cestu mezi Prahou a Mnichovem ze 6,5 na 3,5 hodiny, uvedl krajský radní pro dopravu Miroslav Jaroš. Hnací motorem budou hospodářské komory, které v nové linii vidí šanci na výrazné posílení ekonomik obou regionů.

"Dalšími prioritami obou zemí jsou stavby dvou silnic první třídy z Plzně přes Domažlice na Furth im Wald a přes Klatovy na Bayerisch Eisenstein," dodal. Tyto tři linie jsou ideou přeshraničního konceptu dopravy, který představily východní Bavorsko a Plzeňský kraj. Uvedené silnice by si vyžádaly každá zhruba pět miliard korun. Trasa mezi Plzní a Domažlicemi by mohla vzniknout v nové stopě, studie se připravuje.

Horní Falcko, Dolní Bavorsko a Plzeňský kraj, respektive jejich hospodářské komory, nyní sjednotí požadavky obou stran, které budou vlády na německé straně a kraj v Česku "protlačovat" do rozpočtů centrálních míst. "Získali jsme z evropského programu přeshraniční spolupráce Cíl přes 2,8 milionu eur (asi 70 milionů Kč) na tříletou přípravu devíti společných projektů nazvaných My jsme Evropa. Dopravní koncepce je jedním z nich," řekl šéf Hospodářské komory Plzeňského kraje Zdeněk Mužík. Podle něj je problémem, že se akce nemohou rozjet, protože ministerstvo pro místní rozvoj vydá místo v červnu až nyní pravidla čerpání peněz.

"Všechny projekty výrazně podpoří hospodářskou aktivitu obou oblastí, tedy výměnu zboží, cestovní ruch a pohyb pracovních sil," řekl Mužík. Podle Jaroše je jejich severní část dostatečně dopravně obsluhována, na české straně dálnicí D5 a do tří let dokončeným železničním koridorem mezi Plzní - Chebem a Schirdingem. Budou se proto soustředit do jižní části, kde schází kapacitní spojení silniční i železniční.

Plzeňský kraj bude podle Jaroše tlačit na vládu i ministerstvo dopravy. Také Bavorsko příští rok stanoví, jaké silnice podpoří. IHK (průmyslová a obchodní komora) bude klást důraz na přeshraniční linie. Podle Richarda Brunner z IHK Řezno má velkou šanci železniční koridor do Mnichova, tedy nová elektrifikovaná trať pro rychlost od 200 km/hod. Železnice bude schopna přepravovat kontejnery do přístavu v Řezně a Deggendorfu.

Brunner, Jaroš i Mužík dodali, že budou společně usilovat o vybudování nákladního letiště v Líních u Plzně, odkud odešla armáda před deseti lety.



### 13. 10. 2008 Stavaři obvinění za nehodu ve Studénce vyplatí odškodné 1,5 milionu

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/stavari-obvini-za-nehodu-ve-studence-vyplati-odskodne-1-5-milionu-1dd-domaci.asp?c=A081013\\_163741\\_domaci\\_dp](http://zpravy.idnes.cz/stavari-obvini-za-nehodu-ve-studence-vyplati-odskodne-1-5-milionu-1dd-domaci.asp?c=A081013_163741_domaci_dp))

Pozůstali a zranění z vlakového neštěstí ve Studénce se dočkají dalšího odškodnění. Stavební firma Bögl & Krýsl, která se podílela na opravě zříceného mostu, jim rozdělí 1,5 milionu korun. Dva inženýři této společnosti čelí obvinění, že jsou za pád mostu na trať zodpovědní.

Podle mluvčího firmy Bögl & Krýsl Jana Nováčka je výše odškodného stejná jako suma, kterou společnost měla dostat za opravu mostu.

"Hodnota kontraktu bude rozdělena rodinám obětí a zraněným cestujícím. Zatím neznáme klíč, podle kterého peníze budeme dělit," řekl Nováček.

#### Dráhy už vyplatily 4,5 milionu, stavaři ODS-DSO registrují žadatele

České dráhy a stavební firma ODS-Dopravní stavby Ostrava, která se na opravě mostu také podílela, k vyplácení odškodného přistoupily už dříve.

"Vyplaceno již bylo téměř 4,5 milionu korun. Z větší části jde o odškodnění pozůstalých. Vyplaceno už ale bylo také bolestné některým poškozeným, náhrada věcných škod, náklady na pohřeb a podobně," uvedl manažer komunikace ČD Radek Joklík.

Stavavaři ODS-DSO v současnosti registrují žadatele. Už se na ně obrátilo 66 lidí.

"Potřebné podklady máme od pěti rodin zesnulých. Jde o úmrtní listy," řekl mluvčí. Dodal, že potřebné informace už společnosti dodalo i 11 zraněných. Jsou mezi nimi těžce i lehce zranění," řekl mluvčí firmy Dan Šabík

Společnost podle něj vyplatí rodinám obětí 250 tisíc. Zranění dostanou méně podle rozsahu újmy. Celková suma tak bude určitě vyšší než 2 miliony korun.

Nehoda u Studénky se stala 8. srpna. Mezinárodní rychlík Comenius narazil ve vysoké rychlosti do trosk zříceného mostu. Na místě šest lidí zemřelo. Dva cestující zemřeli později v nemocnici. Desítky lidí byly zraněny. Škoda se pohybuje kolem 180 milionů korun.

Policie krátce po nehodě obvinila dva inženýry společnosti Bögl & Krýsl z obecného ohrožení. Podle kriminalistů věděli o narušené statické podpůrné konstrukce mostu a nezajistili jeho bezpečnost. Obvinění to ale odmítají a podali proti nařčení stížnost.

### 13. 10. 2008 Reportéři ČT: Vyšetřování tragické nehody v Moravanech provázely silný nátlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/32097-reporteri-ct-vysetrovani-tragicke-nehody-v-moravanech-provazely-silny-natlak/>)

Praha - Na dráze minulý týden zřejmě opět selhalo zabezpečovací zařízení ESA 11. 7. října v Hodoníně vyhodnotilo kolej, na které stál vlak, jako volnou. Kvůli podobné příčině se přitom v květnu srazily vlaky v Moravanech na Pardubicku a zahynul strojvedoucí. Případ navíc není jediný tohoto typu. Vyšetřování navíc provázely dramatické okolnosti. Ministerstvu vadilo, že z inspekce unikaly informace z průběhu vyšetřování. Generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut možná přijde o místo, na jeho funkci už bylo vypsáno výběrové řízení.

Osudný den před srážkou v Moravanech byla trať kluzká. "Strojvedoucí kvůli nepříznivému počasí použil pískování při rozjezdu ze stanice Kostěnice. Vlivem závady ale lokomotiva pokračovala v pískování až do Moravan," uvedl ředitel Územního inspektorátu Drážní inspekce Brno Michal Miklenda. Silně popískovaná kolej způsobila odizolování vlaku od kolejového obvodu natolik, že "zmizel" z monitorů zabezpečovacího zařízení. Množství písku je přitom stanovené Evropskou unií.

#### Zařízení ESA 11 používá více než polovina tuzemských stanic

Generální inspektor Drážní inspekce Zařízení, které automaticky řídí semaforey na trati, je výrobkem firmy AŽD Praha a je ve více než polovině všech stanic na nejméně frekventovanějších tuzemských tratích. Spolehlivě ale může fungovat jen v případě, že správně fungují i pískovače v lokomotivách. Vozový park Českých drah je přitom v průměru třicet let starý a závady jsou na denním pořádku. Příčinou mizení vlaků jsou podle vyšetřování zastaralé pískovače v lokomotivách, ale i počítačový systém.



O mezeře v zabezpečovacím zařízení informovala Drážní inspekce ihned po nehodě i Evropskou železniční agenturu. Generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle se domnívá, že tím firmu poškodila: "Protože to je státní a velmi profesionální orgán, má vážit každé slovo, které posílá do Evropy." Šigut tvrdí, že po zaslání stížnosti mu Chrdle volal: "De facto velmi emotivním hlasem mi sdělil, že jsem křivák, že jsem mu slíbil, že Drážní inspekce nebude konat žádné kroky, dokud se nesetkáme."

#### Nátlak ze strany ministerstva a AŽD, nebo spor o únik informací?

Zdeněk Chrdle: "Nic jsem neovlivňoval a strašně mě to mrzí, protože jsem věci skutečně posuzoval z hlediska odborníka a bezpečnosti."

Vyšetřování nehody v Moravanech provázely dramatické okolnosti. Drážní inspekce mluvila o nátlaku ze strany ministerstva. Mělo jít především o náměstka ministra dopravy Vojtěcha Kocourka, který měl podle generálního inspektora Šiguta vyžadovat personální zásahy vůči všem, kteří se na kauze podíleli. Ministerstvo ale veškerá obvinění odmítá a je připraveno se bránit.

"K jednotlivým z těchto pokusů docházelo dle předložených dokladů ze strany společnosti AŽD, a dokonce ze strany vysokých představitelů ministerstva dopravy," řekl počátkem října Šigut. Generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle s tím ale nesouhlasí a obrátil se na právníky: "Připravujeme žaloby na Drážní inspekci, a to z hlediska pomluvy a z hlediska zneužití pravomocí veřejného činitele." Brání se i Drážní inspekce. Kvůli ovlivňování vyšetřování už podala trestní oznámení.

Reportéři ČT ale zjistili, že Šigut se v průběhu šetření z vlastní iniciativy setkal s náměstkem ministra dopravy Jiřím Hodačem. "Řekl mi, že si mám vybrat mezi dvěma variantami, buď dobrovolně odstoupím z funkce generálního inspektora, nebo mě nechají odvolat." Hodač podle svých slov nemá k ovlivňování vyšetřování co říct: "Pokud jsem správně informován, Drážní inspekce uvedla, že existuje podezření z ovlivňování, a hovořilo se v té souvislosti o panu náměstkovi Kocourkovi. Pan Šigut by si měl nejdříve rozmyslet, co se tedy mělo stát, kdo ho údajně ovlivňoval." Šigut ale přesto trvá na svém.

Vyšetřování tragické nehody je pravděpodobně u konce, zda ale v Česku nezmizí z kolejí další vlaky, nikdo neví.

## 14. 10. 2008 Pro nástupiště chystají vysokou klenbu (vize ŽST České Budějovice)

Zdroj: Českobudějovický deník

([http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy\\_region/nadrazi\\_vizualizace\\_cb.html](http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/nadrazi_vizualizace_cb.html))

České Budějovice - Celorepublikový projekt „Živá nádraží“ se dotkne i Českých Budějovic.

České dráhy, které připravují od rakouských hranic na Prahu nový železniční koridor, již vybraly i partnera, jemuž proměnu vlakového nádraží svěří. Stavba by si měla vyžádat pět miliard korun a zcela jistě se zařadí k nejambicióznějším akcím v projektu Živá nádraží.

„Na revitalizaci už byly zahájeny přípravné práce. V jižních Čechách se dále jedná o možnosti realizace projektu Živá nádraží ve Strakonících, Táboře a Českém Krumlově,“ uvedl Petr Štáhlavský z tiskového oddělení Českých drah. Rekonstrukce v Českých Budějovicích má začít v roce 2010 a skončit v roce 2014. České dráhy pro ni uzavřely smlouvu se společností CB Station Development.

Vedle nynějšího starého nádraží, které bude opraveno, se plánuje stavba nové odbavovací haly v místech železniční polikliniky, dále hotelu a podzemních garáží až s tisícovkou parkovacích míst. „Musíme v první řadě revitalizovat vlakové nádraží, odbavovací halu a související nemovitosti. Tak, aby se doprava přizpůsobila potřebám třetího tisíciletí,“ popsal první část zamýšlených prací Petr Toušek, ředitel CB Station Development. „Na zbylých pozemcích jsme připraveni realizovat komerční výstavbu polyfunkčního charakteru,“ dodal Toušek.

Částka pěti miliard korun se totiž týká proměny území o rozloze 12,3 hektaru a cestujícím má například nová podoba lokality nabídnout i lávku mezi nádražím a Mercury centrem a v samotném areálu nádraží obchody, restaurace a odpočinkové plochy. Dokonce se zvažuje pěší spojení se Suchým Vrbným.



„Jezdím dráhou celý život. Na nové nádraží jsem zvědav, uvidíme jak to provedou,“ komentoval plány přestavby důchodce Karel Jaroš z Českých Budějovic. „Jen aby to na rok nezavřeli,“ dodal Jaroš. Cestující však čekají podle Českých drah jen mírná omezení. Stavba provozu nádraží nepřeruší.

#### 14. 10. 2008 České dráhy zmodernizují bistrovozy (6 x ARmpee61)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_cd\\_zmodernizují\\_bistrovozy](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_cd_zmodernizují_bistrovozy))

České dráhy zmodernizují šest svých osobních vozů s bufetovým oddílem vyrobených v roce 1984 ve východoněmeckém Bautzenu. Tyto vozy v současnosti jezdí na vlacích EC, IC a Expres. Po rekonstrukci nabídnou vedle moderně řešeného vlakového bistra také komfortní místa 1. třídy k sezení. V nové podobě by se měly na pravidelných spojích objevit od prosince příštího roku.

Bistrovozy Českých drah jsou moderní vagóny s podvozky pro rychlost do 160 km/h. V současné době je technická životnost vozů přibližně v polovině. Jejich interiér, především gastronomická část, však již neodpovídá současným požadavkům. ČD proto vyhlásily veřejnou soutěž na modernizaci těchto vagónů.

Bistrovozy mají po modernizaci získat provozní označení ARmpee61. „Pro odborníka se pod tímto označením skrývá informace, že jde o moderní velkoprostorový vůz první třídy s uličkou uprostřed, s oddílem upraveným jako bistro a vybavený plnou klimatizací,“ vysvětluje ředitel odboru kolejových vozidel Jan Paroubek. „Velkoprostorový oddíl první třídy nabídne 22 míst k sezení. Ty budou uspořádány proti sobě a to po čtyřech místech oddělených od středové uličky skleněným boxem nebo po dvou vedle uličky. U míst budou i zásuvky 230 V pro napájení malých elektrospotřebičů, např. notebooků nebo mobilních telefonů. V bistru instalujeme dva stoly se sedacími boxy pro čtyři osoby a barový pult se 6 místy.“ Další část vozu bude zařízena jako moderní kuchyň pro přípravu občerstvení a rychlých jídel. Vůz bude vybaven také dvěma toaletami s uzavřeným vakuovým systémem. S vozy se počítá pro mezinárodní a vnitrostátní spoje EuroCity a InterCity s provozní rychlostí až 160 km/h.

#### Budoucnost železniční gastronomie: bistrovozy a roznáška na místo

Bistrovozy a roznáška občerstvení na místa cestujících jsou moderní trendy v železniční gastronomii a cestující Českých drah mohou tyto služby využívat například ve vlacích SC Pendolino. Souvisí to i se zrychlováním železniční dopravy, kterou v posledním desetiletí zaznamenala celá Evropa. „Skutečných dálkových transevropských rychlíků ubývá a nahrazují je rychlé spoje s jízdou dobou kolem čtyř až pěti hodin. V takových spojích zájem o klasickou gastronomii výrazně klesá, a proto není efektivní vozit velký restaurační vůz. V řadě případů je takový vůz také na úkor nabízené kapacity míst k sezení,“ říká ředitelka odboru osobní dopravy a přepravy Luďka Hnulíková. I v Evropě je celá řada příkladů prosazení se moderních bistrovozu, ať už je to projekt nového rakouského expresního vlaku Railjet nebo poslední generace německých rychlovlaků ICE.

#### 14. 10. 2008 Trať z Českých Velenic do Veselí čeká modernizaci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/32226-trat-z-ceskych-velenic-do-veseli-ceka-modernizace/>)

České Budějovice - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zmodernizuje železniční trať mezi Českými Velenicemi a Veselím nad Lužnicí. Práce se nejprve zaměří na velenickou železniční stanici. Konkrétně půjde o tříkilometrový úsek od mostu přes Lužnici u hranic s Rakouskem směrem na České Budějovice a necelé dva kilometry trati na Veselí. Celý projekt přijde přibližně na 800 milionů korun, oznámil mluvčí SŽDC Pavel Halla.

"Projekt financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Akce je v seznamu projektů železniční infrastruktury v Operačním programu Doprava ministerstva dopravy na léta 2007 až 2013, a je tím navržena pro spolufinancování z Fondu soudržnosti EU," uvedl mluvčí.

Úpravy kolejíště ve stanici zahrnou i nové zapojení tratí směrem na České Budějovice a Veselí. "Celá stanice bude zatrolejována v návaznosti na elektrizovanou trať z rakouského Gmündu a na probíhající elektrizaci trati do Českých Budějovic," uvedl mluvčí. K nástupištím povedou bezbariérové přístupy včetně zvukových majáčků a vodících lišt usnadňující pohyb nevidomým a slabozrakým. "Součástí stavby je i realizace nového areálu napájecí stanice trakčního vedení a úprava výpravní budovy pro umístění technologie modernějšího zabezpečovacího zařízení a nového rozhlasu," dodal mluvčí.

Od listopadu jsou v plánu přípravné práce, které si vyžádají krátkodobé výluky trati na Nové Hradky a na Novou Ves nad Lužnicí. Místo vlaků tak pojedou autobusy. Hlavní výluky čekají cestující až příští rok. Veškeré práce potrvají do června 2010.

## 15. 10. 2008 České lůžkové vozy jezdí do Milána a Kodaně

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_ceske\\_luzkove\\_vozy\\_jezdi\\_do\\_milana](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_ceske_luzkove_vozy_jezdi_do_milana))

Lůžkové vagóny Českých drah jezdí od září na spojích EuroNight z Amsterdamu do Milána a do Kodaně. Nasazuje je firma DB AutoZug GmbH, která je dceřinou společností DB AG pro provoz nočních spojů a autovlaků.

Nejmodernější lůžkové vozy Českých drah jezdí od počátku jízdního řádu 2007/08 v komfortních nočních vlacích EuroNight z Prahy do Basileje a do Amsterdamu. V průběhu jízdního řádu se ale podařilo dohodnout se společností DB AutoZug i jejich nasazení na vlaky provozované touto společností na trasách z Amsterdamu do Milána a do Kodaně.

„Zajišťování dopravy pro společnost DB AutoZug na západoevropských tratích je ocenění vysoké technické úrovně a komfortního vybavení našich lůžkových vagónů,“ říká ředitelka odboru osobní dopravy Luďka Hnulíková. „Naše lůžkové vozy od společnosti Siemens jsou shodné s vagóny německých železnic a poskytují cestujícím značný komfort. V oddíle De Luxe je v každém kupé i vlastní sprcha a toaleta.“

Až do konce října budou české lůžkové vagóny jezdit z Amsterdamu do Milána i do Kodaně, od listopadu budou zajišťovat provoz na severní linii do Kodaně. „S nasazením našich lůžkových vagónů na trase z Amsterdamu do Kodaně počítáme i v jízdním řádu 2009 a spoj z Prahy do Basileje pojedě až do Curychu,“ dodává ředitelka Hnulíková. Kromě spojů do západní Evropy jezdí lůžkové vagóny Českých drah také na spojích do Budapešti a v novém jízdním řádu nabídnou komfortní noční cestování mezi Prahou a Vídní nebo z Prahy do chorvatského Záhřebu.

Servis v lůžkových vagónech zajišťuje i na tratích provozovaných pro DB AutoZug dceřiná společnost Českých drah Jídelní a lůžkové vozy. „Naši stevardi se na těchto linkách řídí pravidly německé společnosti. Požadavky na jazykovou vybavenost i úroveň služeb jsou přitom vysoké. Součástí servisu je například podávání snídaně až na místa cestujících, doslova tak servírujeme snídani až do postele,“ vysvětluje generální ředitel Jídelních a lůžkových vozů Bohumír Bárta.

### Lůžkové vozy Českých drah propagují české památky

Dvanáct nejmodernějších lůžkových vagónů Českých drah má charakteristický nátěr nočních vlaků v tmavě modré barvě se žlutými doplňky. Každý z dvanácti vagónů je přitom ozdoben jiným motivem propagujícím Českou republiku. „Každý z vagónů má na své skříni motiv jiné památky UNESCO a také v interiéru mají cestující o této památce informace. Vozy tak vlastně slouží jako pojízdné poutače zvoucí k návštěvě České republiky,“ říká ředitelka odboru osobní dopravy Luďka Hnulíková. Díky jejich současnému nasazení na linky mimo naši republiku, z Amsterdamu do Milána a do Kodaně, oslovují stovky cestujících na západoevropských nádražích památkově chráněná místa, jako jsou Litomyšl, Kutná Hora nebo Kroměříž.

### Moderní lůžkové vagóny Českých drah

Vozy byly vyrobeny v letech 2006 až 2007 v Mariboru ve slovinském závodě společnosti Siemens. Jsou určeny pro rychlost až 200 km/h. Nabízejí celkem 12 oddílů po třech lůžkách, které mohou mít různá uspořádání pro jednu, dvě nebo tři osoby. Vozy tak nabízejí maximální kapacitu pro 36 cestujících. Některé ze sousedních oddílů lze spojit, a vytvořit tak tzv. rodinný oddíl. Část kupé je řešena pro třídu De Luxe, kde má cestující k dispozici vlastní toaletu a sprchu. Vozy jsou plně klimatizované. Jejich řešení vychází z předchozí série lůžkových vagónů pro německé železnice DB a v Evropě patří mezi nejkomfortnější ve své kategorii. Vlaky, do kterých jsou takto komfortně vybavené vozy řazeny, bývají v zahraničí označovány také jako hotelové vlaky.

## 15. 10. 2008 V pondělí 20. října vyjede za mladými lidmi opět Preventivní vlak bezpečné železnice

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_preventivni\\_vlak\\_bezpecne\\_zeleznice](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_preventivni_vlak_bezpecne_zeleznice))

V pondělí 20. října vyjede za mladými lidmi opět Preventivní vlak bezpečné železnice

Nehody na přejezdech, úrazy elektrickým proudem z troleje o napětí až 25 000 voltů nebo zachycení člověka vlakem na širé trati i přímo v železniční stanici. Takových neštěstí je stále hodně, lidé při nich umírají zcela zbytečně a statistiky hovoří jednoznačně: velmi rizikovou skupinou jsou mladí lidé ve věku od 13 do 19 let.

České dráhy, Policie ČR, BESIP – Ministerstvo dopravy a Drážní inspekce proto vypravují speciální Preventivní vlak, do kterého zvou studenty i veřejnost na promítání krátkých filmů a spotů s bezpečnostní tematikou a na diskusi s odborníky. Oficiálním dopravcem vlaku je ČD Cargo.

- Olomouc, pondělí 20. října
- Přerov, úterý 21. října
- Hradec Králové, středa 22. října
- Pardubice, čtvrtek 23. října
- Chrudim, pátek 24. října

„Preventivní vlak vypravujeme už potřetí. Loni v září jel vlak do Ostravy, Brna a Prahy a na jaře letošního roku vyrazil do Liberce, České Lípy, Děčína a Ústí nad Labem,“ říká koordinátor projektu za ČD Jiří Jeřeta. „Tento netradiční způsob komunikace s mladými lidmi, kdy nechceme říkat, to nedělej, to nesmíš, ale přímo ukázat v prostředí železnice, jak může mladý člověk skončit, když si nedá pozor, je velmi účinný.“

Ve vlaku návštěvníci uvidí, jak se chovat na přejezdech a dopady toho, když řidiči poruší pravidla hry právě tam, následky střetu vlaku s člověkem, srovnání brzdové dráhy vlaku a auta, crash-test srážky lokomotivy s automobilem, následky popálení člověka vysokým napětím pod trolejí i nezodpovědný hazard mladých lidí.

Preventivní vlak tvoří speciální kinovůz a výstavní salonní vůz. V kinovoze bude pro návštěvníky připraveno půlhodinové promítání filmů na téma bezpečnosti (především na železnici) z dílny partnerů projektu. V salonním voze pak výstava se stejnou tematikou a především diskuse s odborníky, kteří mají připraveny další informace.

Každý den od 8 do 15 hodin mohou přijít do Preventivního vlaku studenti i veřejnost.

Vstup je zdarma, veškeré náklady na tuto preventivní akci nesou organizátoři projektu.

Přes 2 000 mladých lidí navštíví program během jediného týdne.

„Pokud se nám díky Preventivnímu vlaku povede varovat mladé lidi před zbytečným hazardem a zachráníme tak třeba jen jeden lidský život, má tato akce smysl,“ říká Robert Drozda, inspektor ČD Cargo.

„Stále se opakují stejné nešťastné události, kdy mladý člověk vyleze na střechu odstaveného vagonu a neuvědomí si, že je přímo pod trolejí. Řidiči se dosud nepoučili a stále vjíždějí na železniční přejezdy, aniž by se přesvědčili, zda se k nim neblíží vlak. Musíme o tom mluvit právě s mladými lidmi,“ dodává Zdeněk Neusar z Drážní inspekce a Zuzana Ambrožová, vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy, doplňuje: „Dodržování pravidel na silnici i na železnici má smysl. Proto je třeba neustále připomínat nebezpečí, která při porušování těchto pravidel hrozí. Jde při tom o hodně – o život nebo trvalou invaliditu! Prostřednictvím tohoto projektu chceme apelovat na všechny, kteří zbytečně a neuváženě riskují.“

„Není pochyb o tom, že podobné projekty mají veliký význam, a proto se na projektu spolupodílí i Policie ČR,“ říká Zuzana Pidrmanová, mluvčí Policie ČR. „Preventivnímu vlaku to jistě přidá na atraktivnosti a také pozitivní dopad na chování mladých lidí bude určitě větší. Vážím si toho, že můžeme při organizaci této akce pomoci, protože vyšetřování případů úmrtí na železnici patří k těm nejsmutnějším.“

## 17. 10. 2008 Liberecký kraj narušil monopol ČD, vypsal soutěž na dotované vlaky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/liberecky-kraj-narusil-monopol-cd-vypsal-soutez-na-dotovane-vlaky-10u/ekonomika.asp?c=A081016\\_225704\\_ekonomika\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/liberecky-kraj-narusil-monopol-cd-vypsal-soutez-na-dotovane-vlaky-10u/ekonomika.asp?c=A081016_225704_ekonomika_abr))

Zvykové právo v české dotované železniční dopravě končí. Liberecký kraj se jako první v republice rozhodl vybrat veřejnou soutěží dopravce, kterému bude na větším území doplácet prokazatelné ztráty z provozu osobní vlakové dopravy.



Liberecký kraj vypsal tendr na firmu, která zajistí provoz na patnáct let na zhruba třetině tratí v kraji. Ročně tam vlaky přepraví přes tři miliony cestujících, což jsou necelá dvě procenta ze všech lidí, kteří v Česku jedou vlakem. Tak velký balík tratí najednou do veřejné soutěže zatím nikdo nenabídl.

Kraj ročně platí za tyto spoje kolem 70 milionů korun. "Vedla nás k tomu zkušenost z mezinárodní soutěže na trať Liberec – Žitava – Rybníště/Seifhennersdorf. Přihlásily se tam čtyři firmy," řekl Petr Prokeš, ředitel krajské společnosti Korid LK, která veřejnou dopravu v oblasti koordinuje.

### Fiasko už prý nehrozí

Kraj se už jednu z tratí pokusil otevřít dopravcům dříve, ale soutěž skončila fiaskem. "Když mu dopravci předložili cenu, kterou by za nasazení nových vlaků musel platit, soutěž raději zrušil," vzpomíná Petr Moravec, náměstek šéfa Českých drah pro osobní dopravu.

Liberecký kraj se tehdy nakonec dohodl s Českými drahami, nyní ubezpečuje, že nové fiasko nehrozí. "Máme to teď lépe propočítané, obnova železničních vozidel by měla být spolufinancována i z fondů Evropské unie" tvrdí Prokeš. Podle Moravce nemusí nasazení zbrusu nových souprav znamenat výrazné zdražení.

"Je důležité, aby byly soupravy využité. Optimálně by měl vlak v regionu za den najet šest set až sedm set kilometrů, ne postávat v depu," říká Moravec.

Hlavním kritériem na Liberecku bude cena a kvalita vlaků. "Chceme moderní motorové jednotky s nízkopodlažními částmi, které zajistí kvalitní, rychlou, pohodlnou a bezpečnou dopravu v oblasti," dodal Prokeš.

Kraj čeká, že se do soutěže přihlásí i zahraniční firmy. Například německý obr Deutsche Bahn. "Víme o zájmu dalších zahraničních společností," dodal Prokeš.

Vítěz soutěže získá právo jezdit na pěti tratích po dobu patnácti let. Podle Prokeše je takto dlouhá doba stanovená kvůli tomu, aby mohl provozovatel umožnit velké počáteční investice do nových vlaků. Dlouhé období, na které je soutěž vypsána, se líbí i Českým drahám. "Tendry ukážou, kolik provoz vlaků skutečně stojí," dodává Moravec.

Jinými slovy – kraje budou ochotnější za vlaky platit více. S tím mají zatím dráhy problémy. Každoroční dohadování s hejtmany, kolik budou v příštím roce ochotni na regionální dopravu dát, občas připomíná zákopovou válku. I proto se dráhy rozhodly, že skutečné náklady krajům do detailů rozklíčují.

"Musí pochopit, že není možné za současné peníze vypravit vlak, který na své trase utrhá pár desítek korun," vysvětloval nedávno MF DNES šéf drah Petr Žaluda.

Kraje však limitují peníze, které jim na veřejnou dopravu přiděluje stát. I proto vedení drah zvažuje, že by spolu s hejtmany lobbovalo za navýšení této částky. V ideálním případě by si železnice představovala od krajů tři miliardy korun ročně navíc. Způsob, jakým jsou vybírání dopravci pro regionální dopravu, je často kritizován, protože miliardové příspěvky se zpravidla rozdávají bez výběrových řízení.

## 17. 10. 2008 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce koleje Šlapanov - Havlíčkův Brod", Pracovní postup č. 2, km 216,099 až 221,150

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/081017vyhlaska.pdf>)

## 17. 10. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_40aktu.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_40aktu.htm))

### NĚMECKO

#### Spolupráce DB a Indian Railways (IR)

Německá dráha DB AG a Indické dráhy IR podepsaly Memorandum o porozumění ke spolupráci v rozvoji center nákladní dopravy v Indii. Tímto krokem plníme zájem našich mezinárodních zákazníků, kteří se již etablovali na ekonomicky prosperujícím indickém subkontinentu anebo tu mají provést velké investice, řekl šéf DB Hartmut Mehdorn. Dohoda mezi oběma podniky umožní zpracování studie proveditelnosti společných projektů výstavby nákladních terminálů v indických centrech s největším počtem obyvatel. Efektivní přesuny zboží v těchto centrech jsou pro Indii nezbytné. K dosažení tohoto cíle vybudujeme s IR nákladní centra na úrovni doby, která propojí



dopravu železniční, silniční, leteckou a námořní a poskytnou další logistické služby zákazníkům, kteří operují ve světovém měřítku, řekl dr. N. Bensel, člen představenstva DB odpovídající za dopravu a logistiku.

### DB převzala vagonku Niesky

Německá dráha DB je od července vlastníkem vagonky Niesky GmbH, která se v roce 2007 dostala do platební neschopnosti. Drážďanský expert na insolvenční J. Spies k tomu uvedl, že byly splněny všechny náležitosti pro změnu vlastníka. Spies vstoupil do vedení podniku, když ten v říjnu 2007 vyhlásil platební neschopnost. Vagonka se dostala do problémů s ohledem na zvýšené ceny materiálu a odbytové potíže. DB oznámila již počátkem t. r., že má na koupi firmy zájem. Novým majitelem je nyní podnik DB pro údržbu vozidel „DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH“. Niesky vyrábí kvalitní nákladní vozy s posuvnými stěnami, jakož i různé komponenty pro nákladní vozbu.

### Páté kyvadlo Lübeck – Verona

Již pětkrát v týdnu je spojen námořní přístav Lübeck drážním kombi kyvadlem s italskou Veronou. Společnosti DHL a TX Logistik, které vlak společně provozují se společností Lübecker Hafen (LHG), zvýšily počet spojů ze čtyř na pět. Pátý kyvadlový vlak opouští Lübeck v pondělí večer; zásilky jsou k odebrání ve Veroně ve středu ráno kolem 4. hodiny. V protisměru je dnes také jeden odjezd ve středu. Podle LHG jsou pro veronský kyvadlový vlak schváleny také megatrailerové jednotky až do profilu P403; dosud to bylo limitováno profilem P400.

### Banky založily leasing lokomotiv

Financování a pronájem lokomotiv jsou hlavním posláním společnosti Railpool GmbH, pro jejíž založení se nedávno rozhodly bankovní domy HSH Nordbank AG z Hamburku a KfW IpeX-Bank GmbH z Frankfurtu. Obě banky se na novém podniku podílejí stejným dílem. Jeho sídlem se stává Mnichov. V pozadí je přesvědčení obou bank, že v Evropě bude dále pokračovat privatizace v drážním sektoru a tím také rostoucí potřeba drážní techniky u soukromých provozovatelů. Odhady říkají, že v západní Evropě bude do roku 2015 zapotřebí lokomotiv v hodnotě 5,6 miliard € (cca 140 miliard Kč). Cílem Railpoolu je zřídit pro provozovatele železniční dopravy první „One-Stop-Shop“ – s poskytnutím všech potřebných služeb.

## RAKOUSKO

### Peter Klugar je novým šéfem Rakouských drah

Novým šéfem holdingu Rakouských spolkových drah (ÖBB) a následníkem Martina Hubera se stal Peter Klugar (59). V ÖBB pracuje skoro 30 let a v současnosti je členem představenstva Infrastrukturních podniků, a. s. Nedávno překvapivě odstoupil finanční šéf holdingu Erich Söllinger. Jako o nástupci se hovoří o Josefu Halbmayerovi, finančním šéfovi osobní dopravy ÖBB. Předchozí generální ředitel Martin Huber nabídl své odstoupení. Vytýkal se mu podíl na pochybném obchodu realitami jeho manželky a odpovědnost za zřejmě ztrátový spekulativní obchod v částce 600 milionů € (cca 15 miliard Kč).

## ŠVÉDSKO

### První vlak bez výměny lokomotiv v relaci Benelux

Společnost Railion Skandinavia A/S provozuje od počátku léta první nákladní vlaky ze Švédska až po holandskou hranici bez výměny lokomotiv. Podle společnosti se jedná o ucelené vlaky pro Volvo, které se nasazují v Älmhutu a tranzitují až po Bad Bentheim s jedinou lokomotivou. Teprve tam dochází k výměně trakce po zbytek relace do Gentu v Belgii.

## 18. 10. 2008 V Katovicích se srazil rychlík s osobním vlakem, 11 zraněných

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-katovicich-se-srazil-rychlik-s-osobnim-vlakem-11-zranenych-p45-zahranicni.asp?c=A081018\\_080042\\_zahranicni\\_jan](http://zpravy.idnes.cz/v-katovicich-se-srazil-rychlik-s-osobnim-vlakem-11-zranenych-p45-zahranicni.asp?c=A081018_080042_zahranicni_jan))

V okrajové části jihopolských Katovic se v pátek před 22. hodinou srazil rychlík Intercity s osobním vlakem. Jedenáct lidí při nehodě utrpělo zranění, která však podle informací policie nejsou vážná.

Z vyšetřování nehody vyplývá, že příčinou nehody bylo zřejmě selhání lidského faktoru. Železničáři totiž rychlík Intercity nechali vjet na kolej, na které již stál osobní vlak.

Vlaky po srážce nevykolejily. Trať byla kvůli vyšetřování uzavřena.

## 20. 10. 2008 Supervlak pojede rychlostí 250 km/h i v mrazu minus padesát stupňů Celsia (Sokol, Velaro RUS)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/supervlak-pojede-rychlosti-250-km-h-i-v-mrazu-minus-padesat-stupnu-celsia-1a0-/tec\\_technika.asp?c=A081016\\_085050\\_tec\\_technika\\_rja](http://technet.idnes.cz/supervlak-pojede-rychlosti-250-km-h-i-v-mrazu-minus-padesat-stupnu-celsia-1a0-/tec_technika.asp?c=A081016_085050_tec_technika_rja))

Mezi Moskvou a Petrohradem bude "létat" superexpres Sokol rychlostí 250 km/h, kterou si má udržet i v krajně nepříznivých podmínkách této oblasti. Rusko vstupuje do klubu vysokorychlostní železnice.

Ruskou železniční dopravu čeká revoluce. Od roku 2009 spojí obě metropole vysokorychlostní železnice. Rusko se tak stane devátou zemí na světě vybavenou vysokorychlostní železnicí. Dosud se vysokorychlostní železnicí mohlo pochlubit jen osm zemí, jmenujme např. Německo, Francii nebo Japonsko.

Nové vozidlo pojmenovaly ruské železnice "Sapsan", což česky znamená sokol. Superexpres pojede rychlostí 250 km/h, a to i při venkovních teplotách minus 50 stupňů Celsia. Cestovní doba mezi Moskvou a Petrohradem se tím sníží až o hodinu. Později se vysokorychlostní železnice plánuje i pro trasu Moskva – Jižní Novgorod.

První soupravy Velaro RUS (ICE pro Rusko) vyrobené společností Siemens byly premiérově představeny veřejnosti na letošním veletrhu InnoTrans v Berlíně.

Součástí slavnostního představení nového vlaku veřejnosti bylo podepsání společného memoranda, na jehož základě Siemens zrekonstruuje seřazovací nádraží Lužskaja (Luzhskaya) v blízkosti Petrohradu a Černjachovsku (Chernyakhovsk) poblíž Kaliningradu. Siemens tato nádraží vybaví automatickým seřazovacím zařízením.

### Expres je přizpůsoben širokému rozchodu i délce nástupišť

Velaro RUS disponuje nejvyspělejší technologií vysokorychlostních vlaků. Pohon je vyřešen tak, že bylo možné navýšit počet sedadel oproti podobným vlakům o 20%. Přepavní kapacita desetivozového vlaku činí 604 cestujících. Díky délce ruských nástupišť lze totiž k vlaku přidat další dva vozy. Španělské Velaro, které jezdí 350 km/h (nejrychlejší evropský expres), je osmivozové a měří 200 metrů. Ruská desetivozová souprava měří 250 metrů.

### Kvůli širokému rozchodu putuje vlak na speciálním trajleru

Sokol byl vyroben speciálně pro ruské širokorozchodné železnice. Rozchod tamních tratí činí 1 520 mm, a je tudíž širší než u evropských tratí (1 435 mm). Díky širšímu rozchodu je i skříň expresu širší asi o 32 cm oproti španělskému modelu.

Soupravu ale z uvedených důvodů není možné dopravovat po evropských kolejích. Bylo nutné ji rozebrat na jednotlivé vozy, které se dopravují speciálními trajlery po silnici.

Už transport do Berlína na veletrh InnoTrans byl zajímavý. Jednotlivé vozy, ze kterých se vlaková jednotka Velaro skládá, váží až 61 tun. Každý trajler (nákladní silniční vozidlo uzpůsobené pro transport kolejových vozidel) měl výkon 540 koňských sil. Přeprava probíhala z Krefeldu přes Brémy a Hannover do Berlína. Každá náprava tohoto těžkého transportéru unese okolo 100 až 120 tun. Přeprava jednoho vozu trvala tři dny, jelikož nadměrný náklad smí na německé silnici pouze v noci a až po 22. hodině.

### Největším nepřítelem je mráz až minus 50

Veškeré součástky, jako například technické vybavení, izolační materiál nebo maziva, byly vyprojektovány s ohledem na extrémní klimatické podmínky, které v Rusku mohou v zimě nastat. Nízkým teplotám a vysokým rychlostem musí také vyhovovat veškerá železniční infrastruktura. Zejména výrobce kolejnic musel garantovat vysoké nároky na kvalitu oceli. Ta svými vlastnostmi musí vydržet i v extrémních mrazech, kdy při průjezdu vysokorychlostního Sokola nesmí prasknout.



**Cestující mohou pozorovat cestu z pohledu strojvedoucího**

Oba koncové vozy v barvách ruské vlajky mají hned za kabinou strojvedoucího sedadla první třídy. Do jeho kabiny mohou nahlédnout přes skleněnou stěnu, cestu tak vidí v podstatě z jeho pohledu. V první i druhé třídě je cestujícím k dispozici zábavní audio a video systém a občerstvení. Uprostřed soupravy se nachází bistro, kde si zájemci mohou nakoupit lehká jídla a nápoje.

**Sokol může uhánět 300 km/h - jako TGV**

Díky výkonu 8 000 kW (asi 11 000 koňských sil) lze maximální rychlost vozidla zvýšit ze současných 250 km/h až na 300 km/h. Rusové takto mohou získat expresy stejně rychlé jako běžné TGV.

Polovina dvojkolí celé soupravy je poháněna přímo, vlak tak může daleko lépe zrychlovat než vlaky poháněné lokomotivou a projíždět strmější traťové úseky. Elektrické brzdy umožňují rekuperaci energie a tím i úsporu nákladů. Část objednané flotily souprav Velaro RUS bude dodána ve dvojsystémové verzi – pro napájení stejnosměrným i střídavým proudem.

**V roce 2010 bude jezdit mezi Moskvou a Petrohradem 8 superexpresů**

Ruské železnice (RZD) dostanou do roku 2010 osm vysokorychlostních souprav. Siemens vyrobí soupravy ve svém německém výrobním závodě v Krefeld-Uerdingenu. Hodnota zakázky včetně kontraktů na údržbu a servis na příštích 30 let činí 15 miliard korun (600 milionů euro).

**Ruská železnice expanduje**

Díky rozvojovému programu ruské vlády mohou ruské železnice počítat do roku 2030 s investicemi ve výši až 400 bilionů euro. V příštích letech se počítá s výstavbou až 20 000 km železnic včetně 1 500 km vysokorychlostních tratí.

**20. 10. 2008 Dnes začalo školení českých strojvedoucích na nejrychlejší lokomotivy světa (1216 ÖBB)**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_skoleni\\_ceskych\\_strojvedoucich\\_na\\_taurus](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_skoleni_ceskych_strojvedoucich_na_taurus))

Speciální školení na řízení lokomotiv Taurus nastoupilo dnes 36 českých strojvedoucích. Od 14. prosince začnou jezdit tyto lokomotivy běžně s vlaky v České republice, České dráhy v kooperaci s Rakouskými spolkovými drahami ÖBB jich nasadí pět na trasu mezi Vídní, Prahou a Drážďany. Další tři stroje povedou vlaky mezi Salcburkem, Lincem a Českými Budějovicemi.

„Právě začal výcvik strojvedoucích, kteří budou lokomotivy Taurus řídit mezi Břeclaví, Prahou a Drážďany. Taurus je moderní vysoce výkonná lokomotiva rakouských železnic, a proto musí projít zvláštním kurzem,“ říká ředitel odboru kolejových vozidel Českých drah Jan Paroubek. „Bez takového školení by naši strojvedoucí nesměli lokomotivy řídit. Je to podobné, jako když začnete řídit nový vůz nebo pracovat s jiným počítačem. Musíte se jej naučit ovládat a to samé platí o našich strojvedoucích a nových lokomotivách. V tomto směru máme na železnici velmi přísná pravidla,“ dodává.

Během týdenní teoretické části se strojvedoucí musejí seznámit s lokomotivou natolik, aby mohli složit státní praktickou zkoušku způsobilosti z obsluhy a řízení rakouské lokomotivy řady 1216 a následně mohli začít s praktickým výcvikem. Ten se uskuteční od 27. října do konce listopadu na vybraných vlcích. „Rakouské Taurusy budou jezdit na čtyřech expresech mezi Prahou a Brnem a na několika vlcích EuroCity mezi Prahou a Drážďany. Díky těmto jízdám pod dohledem zkušenějších kolegů s praxí na lokomotivách Taurus získají další strojvedoucí potřebné zkušenosti,“ vysvětluje ředitel Paroubek.

Od nového jízdního řádu platného od 14. prosince bude každý den v provozu na našem území osm lokomotiv Taurus. „Pět strojů bude jezdit na vlcích EuroCity mezi Vídní, Brnem, Prahou a Drážďany. Půjde například o spoje Vindobona, Franz Schubert nebo Gustav Mahler,“ upřesňuje Jan Paroubek. Další stroje budou jezdit na vlcích EuroCity Jóže Plečnik z Českých Budějovic do Salcburku nebo na některých spěšných vlcích mezi rakouským Lincem a jihočeskou metropolí Českými Budějovicemi.

Rakouská lokomotiva řady 1216 - Taurus je moderní evropské vozidlo pro rychlost až 230 km/h s výkonem 6 400 kW. Může být v provozu na 3 různých napájecích systémech, které jsou ve střední Evropě. Tyto stroje mohou jezdit nejen u nás, v Rakousku a Německu, ale také ve Slovinsku, v Itálii nebo v Maďarsku. Jedna z lokomotiv této řady dosáhla v roce 2006 také nový světový rekord lokomotivy rychlostí 357 km/h. Taurusy vyrábí společnost Siemens.



## 21. 10. 2008 České dráhy vyhlásily výběrová řízení na nákup řídicích vozů a rekonstrukci motorových vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_vyberova\\_rizeni\\_na\\_nakup\\_ridicich\\_vozu](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_vyberova_rizeni_na_nakup_ridicich_vozu))

České dráhy vyhlásily tři výběrová řízení na modernizaci svého vozidlového parku s celkovým předpokládaným objemem 1,775 miliardy Kč. Zakázky se týkají dodávky dvou typů řídicích vagonů a rekonstrukcí motorových vozů řady 842, které jsou využívány na hlavních neelektrizovaných tratích na jižní a východní Moravě a na jihu a západě Čech.

České dráhy chtějí masově nasadit tzv. vratné soupravy s řídicími vozy, které fungují podobně jako ucelené vlakové jednotky, proto se rozhodly vypsát dvě výběrová řízení na modernizaci běžných železničních vozů na řídicí vagony. Tyto vozy budou využívány jak v regionální tak v rychlíkové dopravě na elektrizovaných i neelektrizovaných tratích.

První výběrové řízení je zaměřeno na nákup 17 řídicích vozů řady 954, které vznikají přestavbou z nepoužívaných poštovních vagonů. České dráhy mají tyto vozy v provozu již od roku 2006 a v rámci prvního kontraktu bylo objednáno celkem 20 kusů těchto vozidel. Tento typ je určen pro provoz s motorovými vozy na neelektrizovaných tratích. Nabízí místa první i druhé třídy, je vybaven plošinou a sociálním zařízením pro vozíčkáře a univerzálním prostorem pro přepravu kočárků, jízdních kol a dalších objemných spoluzavazadel. Vstupy na straně průchozího čela jsou vybaveny dálkově ovládaným akustickým orientačním majákem pro nevidomé a otvíráním příslušných dveří pomocí slepecké vysílačky typu VPN. Odpovídajícím způsobem je provedeno vnitřní označení Brailovým písmem a kontrastní provedení pro slabozraké. Určen je pro rychlost až 120 km/h. Všechny vozy tohoto typu mají být dodány do 15 měsíců od podepsání kontraktu.

Druhý kontrakt je zaměřen na přestavbu osobních vozů řady Bdt279 vyrobených na konci 80. let ve vagonce ve Studénce na moderní řídicí vozy řady 961 pro elektrizované tratě. Tyto vozy mají být zařazeny do souprav sestavených z klasických železničních vozů vedených především elektrickými lokomotivami. Až 34 vozidel tohoto typu má umožnit provoz vlaků rychlostí do 140 km/h. Vagony mají mít velkoprostorové uspořádání míst sezení s místy v 1. ve 2. třídě, bezbariérovým sociálním zařízením s uzavřeným okruhem a univerzálním prostorem pro přepravu kočárků, jízdních kol a větších spoluzavazadel. České dráhy předpokládají realizaci celého kontraktu během 47 měsíců od podpisu smlouvy.

„Souprava s řídicím vozem na jednom konci a lokomotivou na opačném funguje podobně jako pantograf,“ říká ředitelka odboru osobní dopavy a přepravy Luďka Hnulíková. „V koncových stanicích nebo tam, kde se mění směr jízdy, není třeba výměna lokomotiv. Obrat soupravy pak může být rychlejší a je také úspornější. Například odpadá potřeba posunovačů,“ dodává Luďka Hnulíková. Soupravy s řídicími vozy se využívají v mnoha zemích Evropy jak v příměstské tak v dálkové dopravě, a to při rychlostech až kolem 200 km/h. V České republice našly řídicí vozy první uplatnění na počátku 90. let a další větší rozšíření od roku 2006 v souvislosti s dodávkou motorových jednotek 814 / 914 Regionova a řídicích vozů řady 954 pro motorové vlaky.

Třetím vyhlášeným výběrovým řízením je modernizace 37 motorových vozů řady 842 vyrobených v bývalé Moravskoslezské vagonce ve Studénce na přelomu 80. a 90. let. Hlavní část rekonstrukce vozů je zaměřena na motorovou část a na dosazení nových úsporných agregátů splňujících přísné emisní limity. Samozřejmostí modernizace je osazení uzavřeným systémem WC. Pro cestující bude instalován opticko - akustický informační systém. Motorový vůz bude vybaven dálkově ovládaným akustickým orientačním majákem pro nevidomé a otvíráním příslušných dveří pomocí slepecké vysílačky typu VPN. Odpovídajícím způsobem bude provedeno vnitřní označení Brailovým písmem a kontrastní provedení pro slabozraké. Tato zakázka by měla být realizována v průběhu 47 měsíců od uzavření kontraktu s vítězem výběrového řízení.

## 21. 10. 2008 Inspekce: Nátlak kvůli Moravanům mohl vzejít od špiček ministerstva

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/inspekce-natlak-kvuli-moravanum-mohl-vzejit-od-spicek-ministerstva-1gd-/domaci.asp?c=A081021\\_191108\\_domaci\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/inspekce-natlak-kvuli-moravanum-mohl-vzejit-od-spicek-ministerstva-1gd-/domaci.asp?c=A081021_191108_domaci_jw))

Pokyny k údajnému nátlaku na Drážní inspekci kvůli vyšetřování tragického neštěstí v Moravanech mohly vzejít ne od náměstka, ale z "nejvyšších míst" ministerstva dopravy. Naznačil to generální inspektor Roman Šigut. Uvedl, že inspektoři mají důkazy proti více lidem z ministerstva.

"Ty pokyny (k nátlaku na DI - pozn. red.) mohly jít od nejvyššího vedení ministerstva dopravy," řekl Šigut v diskusním pořadu Impulsy Václava Moravce. Na připomínku moderátora, že nejvyšší autoritou úřadu je ministr Aleš Řebíček, odpověděl: "Může to být i ministr."

Inspektoři už dříve zveřejnili část korespondence, ve které náměstek ministra Vojtěch Kocourek naléhá na Šiguta, aby vyvodil "případně i personální opatření" proti inspektorovi Michalu Miklendovi. Ten vyšetřoval nehodu v Moravanech, při které 19. května zahynul strojvedoucí.

Kocourkovi vadil údajný únik informací v průběhu vyšetřování. Šigut se za svého inspektora postavil s tím, že ten v souladu s metodickými směrnicemi pouze informoval Evropskou železniční agenturu o "závažné mezeře v zabezpečovacím zařízení". Proti tomu se zase ozval jeho výrobce, firma AŽD, která tvrdí, že kvůli Miklendovi přišla o kontrakty.

"Opravdu se nedomníváme, že šlo jen o náměstka Kocourka. Máme důkazy i na pana náměstka Jiřího Hodače, netvrdím, že písemně. Nerad bych to ale teď zveřejňoval, nechám to na policii," poukázal Šigut na vyšetřování údajného nátlaku.

Šéf inspektorů se také zastavil u probíhajícího výběrového řízení na tento post. Ani zde neskrýval nedůvěru v ministerstvo dopravy, které přitom jménu budoucího ředitele Drážní inspekce vládě navrhuje.

"O tom, kdo bude generální inspektor, naštěstí nerozhoduje ministerstvo dopravy, ale vláda, i když na návrh ministerstva," řekl Šigut. Dodal, že "v otázkách bezpečnosti nemůže ministerstvu ustoupit ani o milimetr".

## 22. 10. 2008 Přes 10 % osobních vlaků na Karlovarsku povedou německá Desira

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cd/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_nemecka\\_desira\\_na\\_karlovarsku](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cd/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nemecka_desira_na_karlovarsku))

Celkem na 11 % osobních vlaků Českých drah v celém Karlovarském kraji nasadí České dráhy ve spolupráci s německými dopravci Vogtlandbahn a Erzgebirgsbahn moderní nízkopodlažní motorové jednotky Desiro. Jde o největší podíl nasazení moderních vozidel této třídy na našem území. Z této spolupráce Českých drah a německých partnerů profitují především obyvatelé Chebska.

„Spolupráce s německými dopravci se datuje od roku 2000, kdy byl u příležitosti světové výstavy EXPO 2000 spuštěn projekt Egronet,“ vysvětluje ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Karlovarském kraji Vladimír Omelka. „Původně šlo o jednoroční projekt podporující přeshraniční spolupráci a turistiku v oblasti západních Čech, Saska, Bavorska a Duryňska. Projekt však prokázal neobvyklou životaschopnost, a tak bude fungovat i v nadcházejícím roce.“ V rámci této spolupráce jsou v provozu na trati spojující německá města Zwickau a Marktredwitz s českým Chebem, Františkovými Lázněmi a Plesnou moderní nízkopodlažní vlaky Desiro.

„V Česku provozují Desira České dráhy se svým personálem, vlak řídí český strojvedoucí a doprovází ho český průvodčí,“ dodává Vladimír Omelka. Upozorňuje, že díky této spolupráci je možné zajistit provoz dvou párů vlaků také na trati z Chebu do Mariánských Lázní. „Tyto spoje využívají naši školáci při cestách mezi oběma městy i čeští a němečtí turisté.“ Tyto špičkové vlaky jezdí o víkendů také z Potůčků do Karlových Varů. V součtu tak ujedou na Karlovarsku přes čtvrt milionu kilometrů.

### Egronet, SONE+DB a REGIONET+DB – výhodné cestování přes hranice

Spolupráce Českých drah a německých společností Vogtlandbahn a Erzgebirgsbahn se neomezuje jen na provoz vlaků, ale také na nabídku výhodných jízdenek pro poznávání příhraniční oblasti západních Čech, Saska, Bavorska a Duryňska. „V této oblasti mají obyvatelé a turisté k dispozici jízdenku Egronet, SONE+DB a REGIONET+DB, které umožňují cestovat vlaky různých společností na území Česka i Německa,“ říká ředitel Omelka. Upozorňuje například na zajímavou cenu 400 Kč u jízdenky REGIONET+DB, která platí až pro pět cestujících. S ní lze podniknout jednodenní výlet například do Bayreuthu a Weidenu v Bavorsku či do Plauen a Zwickau v Sasku, nebo dokonce až do stotisícového historického města Řezna na Dunaji. „Podobná jízdenka je nabízena také v Německu a tamní obyvatelé ji často využívají k cestám do našich lázní nebo na výlety do Krušných hor.“ Další podrobnosti o této jízdence lze získat na internetových stránkách Českých drah [www.cd.cz](http://www.cd.cz).



## 22. 10. 2008 Most ve Studénce, do kterého narazil vlak, dostaví stejná firma

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/most-ve-studence-do-ktereho-narazil-vlak-dostavi-stejna-firma-pum-domaci.asp?c=A081022\\_113954\\_domaci\\_bar](http://zpravy.idnes.cz/most-ve-studence-do-ktereho-narazil-vlak-dostavi-stejna-firma-pum-domaci.asp?c=A081022_113954_domaci_bar))

Silniční most ve Studénce na Novojičínsku, do něhož v srpnu narazil mezinárodní rychlík, dostaví opět firma ODS - Dopravní stavby Ostrava. Rozhodli o tom dnes radní Moravskoslezského kraje. Společnost slíbila, že most dokončí do konce července příštího roku.

Nehoda u Studénky se stala 8. srpna. Při zasouvání mostu nad železniční trať spadl před rychlík jedoucí z Krakova do Prahy. Ten pak ve vysoké rychlosti do trosek zříceného mostu narazil. Nehodu nepřežilo osm lidí, další desítky byly zraněny. Škoda se pohybuje kolem 180 milionů korun.

Náměstek hejtmana Pavol Lukša (KDU-ČSL) uvedl, že kraj stejnou firmu vybral kvůli tomu, že je nutné most co nejrychleji dostavit.

"Kdybychom původní smlouvu zrušili a vyhlásili nové výběrové řízení, stavba by se protáhla až do roku 2010, což je nemyslitelné. Navíc by to krajský úřad stálo dalších třicet milionů," řekl Lukša.

Firma most dostaví za své prostředky. Navíc už jí běží pokuta z prodlení, každý den 65 tisíc korun. Původně měl být totiž most otevřen už minulý týden. Stavbaři se rovněž zavázali, že se budou podílet na úhradě oprav povrchu objízdné trasy ve Studénce, protože silnice ve městě nebyly stavěny na takovou zátěž.

"Až bude most hotový, tak si řekneme, kolik stavba stála, odpočítáme penále a další náklady navíc, a pak se teprve rozhodne, kolik zaplatí kraj," doplnil Lukša.

### Firma nechce spolupracovat s Bögl & Krýsl

Firma ODS - Dopravní stavby Ostrava o přiklepnutí zakázky ani nevěděla. "Poprvé to slyším od vás. Určitě je to dobrá zpráva. Od počátku jsme chtěli most dostavět," reagoval na dotaz MF DNES generální ředitel společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava Tomáš Vítek.

Firma nejspíše nebude na dostavbě spolupracovat se společností Bögl & Krýsl, jejíž dva inženýry policie krátce po nehodě obvinila z obecného ohrožení.

"V republice existuje čtyři nebo pět firem, které se zaměřují na výrobu ocelových konstrukcí a jejich montáž. Budeme vybírat mezi nimi," řekl Vítek.

Vítek také slibuje, že si firma bezpečnost při stavbě už pohlídá. "Opatření při stavbě budou natolik systematická, že obavy absolutně nejsou na místě. Už v srpnu jsme zažádali u Českých drah o výluky na příští rok," ubezpečil Vítek.

### Starosta Studénky: Je nám jedno, kdo most dostaví

Starosta Studénky Ladislav Honusek rozhodnutí kraje přivítal. "Je nám úplně jedno, kdo most postaví, hlavně ať to je rychle," konstatoval Honusek.

Objížďka totiž vede přes frekventovaný železniční přejezd, což vedlo k dopravním kalamitám. Kraj proto městu před časem schválil peníze na častější kontroly strážníků. Navíc při jarních oblevách hrozí vylití řeky Odry přes silnici, což by Studénku zcela ochromilo.

## 23. 10. 2008 Stavební povolení: Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/081023vyhlaska.pdf>)

## 23. 10. 2008 O víkendu se mění čas, změna se dotkne patnácti nočních dálkových vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_zmena\\_casu\\_se\\_dotkne\\_15\\_vlaku](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_zmena_casu_se_dotkne_15_vlaku))

Změna letního času na zimní ze soboty 25. na neděli 26. října se dotkne patnácti nočních dálkových vlaků Českých drah. Ručičky hodin se posunou o hodinu zpět, dálkové vlaky tedy budou uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle SEČ. Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve.

Přehled vlaků, kterých se dotkne na českém území změna času:

- R 200 Silesia Krakov – Praha, hodinu čeká ve stanici Bohumín, odjezd z Bohumína 2:20 SEČ
- R 202 Chopin Vídeň – Varšava, hodinu čeká ve stanici Ostrava hl.n., odjezd 2:04 SEČ
- R 203 Chopin Varšava – Vídeň, hodinu čeká ve stanici Bohumín, odjezd 2:13 SEČ
- R 208 Vltava Moskva – Praha, hodinu čeká ve stanici Pardubice hl.n., odjezd z Pardubic ve 3:41 SEČ
- R 209 Vltava Praha – Moskva, hodinu čeká ve stanici Ostrava-Svinov, odjezd 2:51 SEČ
- R 224 Šířava Humenné – Praha, hodinu čeká v Přerově, odjezd 2:50 SEČ
- R 225 Šířava Praha – Humenné, hodinu čeká ve stanici Valašské Meziříčí, odjezd 2:33 SEČ
- R 374 Pannonia Bukurešť – Praha, hodinu čeká ve stanici Brno hl.n., odjezd z Brna 2:25 SEČ
- R 375 Pannonia Praha – Bukurešť, hodinu čeká ve stanici Břeclav, odjezd 2:24 SEČ
- R 376 Galileo Galilei Budapešť – Františkovy Lázně, hodinu čeká ve stanici Pardubice hl.n., odjezd 2:17 SEČ
- R 377 Galileo Galilei Františkovy Lázně – Budapešť, hodinu čeká v Brně hl.n., odjezd ve 3:35 SEČ
- R 420 Excelsior Košice – Cheb, hodinu čeká ve stanici Pardubice hl.n., odjezd ve 2:35 SEČ
- R 421 Excelsior Cheb – Košice, hodinu čeká v Chocni (odjezd ve 2:47 SELČ)
- R 422 Cassovia Košice – Praha, hodinu čeká v Čadci (odjezd ve 2:05 SEČ), na českém území tedy jede už podle zimního času
- R 423 Cassovia Praha – Košice, hodinu čeká v Třinci (odjezd ve 2:59 SELČ)

Všem, kteří se chystají cestovat vlakem v noci ze soboty na neděli, doporučujeme ověřit si aktuální odjezdy nočních vlaků na lince Kontaktního centra Českých drah na telefonu 840 112 113. Tato linka je k dispozici 24 hodin denně ve čtyřech jazycích.

### 23. 10. 2008 Cestující "Dráhy jsou zákaznický orientované ale vadí nám zpoždění"

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

Dráhy jsou zákaznický orientované a cestující jsou velmi spokojeni s úrovní a profesionalitou vlakového personálu. Ukázal to rozsáhlý marketingový průzkum Českých drah provedený v rychlicích a expresech na trasách z Prahy do Chebu a Brna, z Olomouce do Břeclavi a ze Zdic do Českých Budějovic. Cestujícím naopak nejvíce vadí zpoždění a nízká úroveň sociálních zařízení ve vlaku.

„Potěšilo nás, že polovina cestujících vyjádřila v průzkumu souhlas s tím, že České dráhy jsou zákaznický orientované a jsme rádi, že přes 70% cestujících souhlasilo s tvrzením, že cestovat s ČD je jednoduché a bezproblémové,“ uvedl k výsledkům marketingového průzkumu Aleš Ondrůj, který vede marketingové oddělení ČD. Více než 50 procent cestujících ohodnotilo cestu vlakem známkou jedna nebo dvě, naopak čtyřku nebo pětku dalo Českým drahám dohromady jen 10 procent zákazníků. „Respondenti vyjadřovali největší spokojenost s upraveností a profesionálním chováním vlakového personálu, četností spojů během dne a s dostupností informací o trase a jízdě vlaku,“ uvedl Aleš Ondrůj. Mezi další velmi kladně hodnocené body patří i rychlost přepravy nebo pocit bezpečí. Sedm z deseti cestujících hodnotilo vlakové soupravy Českých drah jako zastaralé, ale udržované.

Průzkum byl zaměřen také na některé zvyklosti cestujících a na jejich motivaci cestování vlakem. „Z této části marketingového zkoumání vyplynulo, že téměř 70 procent cestujících nevyklučuje nákup jízdenek přes internet s platbou převodem z účtu nebo platební kartou,“ uvedl Aleš Ondrůj. V oblasti motivace k častějšímu využívání železnice pak uváděli cestující především spolehlivost, větší počet spojů, modernizaci vlakových souprav a vyšší rychlost.

„Průzkum nám také potvrdil nejčastější výtky cestujících, kterými je zpoždění vlaků a čistota WC,“ informoval Aleš Ondrůj. „Toto byly nejhůře vnímaná kritéria průzkumu. Jednoznačně nejcitlivěji vnímají naši zákazníci zpoždění vlaků, přesto že ho České dráhy mohou ovlivnit jen asi z 20 procent,“ říká Aleš Ondrůj. „Největší podíl zpoždění totiž připadá na výluky a závady na tratích, které nejsou spravovány naší společností, na krádeže traťových zařízení nebo nehody způsobené neukázněnými řidiči na přejezdech a sebevrahy,“ upřesnil Ondrůj příčiny zpoždění vlaků. Za další problém železnice, ovšem s velkým odstupem, pak vnímají cestující modernizaci vlaků a stav sociálního zařízení.

Marketingového průzkumu v rychlících a expresech Českých drah se zúčastnilo 1 637 respondentů. Přibližně v 60 procentech šlo o ženy a ze tří čtvrtin o mladé lidi do 35 let. Téměř polovina z dotazovaných cestujících využívá vlak denně nebo nejméně 1x týdně.

### 23. 10. 2008 Staré dobré patrovky minulostí (Bpjo/Bpjoz/Btjo)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_41patr.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_41patr.htm))

Setkávali jsme se s nimi na našich kolejích více než čtyřicet let. Ne, tentokrát není řeč o žádné řadě historických lokomotiv. Jde o patrovky, mohutné čtyřdílné třináctinápravové dvoupodlažní osobní soupravy. Po více než čtyřicet let poctivě sloužily a patřily k železničnímu koloritu okolí velkých měst, kde se uplatňovaly jak v „dělnické“, tak i „rekreační“ dopravě.



První 73,4 metrů dlouhé a 132 tun těžké soupravy se sedadly v uspořádání 2 + 3 pro 410 cestujících dodali Československým státním drahám z vagónky ve východoněmeckém Bautzenu v roce 1961. Druhá třicetikusová série z roku 1965 byla již s elektrickým topením a poněkud pohodlnějším uspořádáním interiéru s 342 sedadly v uspořádání 2 + 2. Přiděleno jim bylo řadové označení Bp (v osmdesátých letech změněné na Bpjo, resp. Bpjoz a na závěr Btjo) a čísla 900 až 949. Toto nezvyklé označení třímístným číslem jim vydrželo až do konce provozu.

S padesátkou patrových souprav jsme se dlouhá léta setkávali v příměstské dopravě v okolí významnějších měst a aglomerací doslova na celém území Československa od Plzně až po Košice, nezřídka ve dvojicích. I přes poněkud nepříznivé chodové vlastnosti, neumožňující přechodnost na některé tratě, dobře se uplatňovaly i na relativně delších provozních ramenech na hlavních tratích například mezi Prahou a Plzní, Brnem a Bratislavou nebo mezi Břeclaví, Bohumínem a Žilinou.

Zub času však neúprosně hloidal a patrovky se v osmdesátých letech začaly nenápadně z našich tratí vytrácet. V době vzniku Železnic Slovenské republiky nebyla na území Slovenska již žádná. Provoz posledních dvou z první dvacítky souprav, opatřených pouze parním topením, ukončil na Ostravsku přechod na elektrické vytápění vlaků. V roce 1998 soustředily České dráhy zbývajících čtrnáct souprav do domovské stanice Ostrava hlavní nádraží.

Setkávali jsme se s nimi zejména na jejich tradiční trati z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm, resp. Valašského Meziříčí a Ostravice, a v letech 1998 až 2001 též mezi Ostravou Svinovem a Opavou. V sobotu 26. ledna 2002 byly naposledy nasazeny do pravidelného provozu ve dvojici. Konec pravidelného provozu posledních patrovek Českých drah na trati z Ostravy pod beskydské hřebeny, kde jsme je vídali nepřetržitě po více než čtyřicet let, pak ukončil v prosinci téhož roku příchod nového jízdního řádu 2002/2003.

V následujícím roce se o prázdninových víkendech mohli příznivci železniční nostalgie setkat s poslední použitelnou ostravskou soupravou číslo 920 v rámci propagační akce Českých drah na pravidelných osobních vlacích mezi Bohumínem a Mosty u Jablunkova spolu s elegantní bohumínskou bobinou 140.004. Pak se tato souprava ještě do jara 2006 úspěšně účastnila jízdy zvláštních historických vlaků. Její zhoršující se technický stav však ukončil i tyto aktivity. Společně se sestrou číslo 931 pak dlouhé dva a půl roku stály deponovány v Ostravě na uhelném nádraží a čekaly na závěrečný ortel. K tomu došlo ve středu 8. října v ranních hodinách, když se obě společně vydaly na poslední cestu na vlečku Vítkovických železáren k fyzické likvidaci pod hořáky autogenu. Tím se po čtyřiceti sedmi letech kapitola patrovek uzavřela.

A tak nám kromě soupravy číslo 930, která při dílenské opravě v roce 2001 získala retro nátěr a nyní je dislokovaná pro muzejní účely v depu Praha, zbudou na legendární patrovky jen fotografie a vzpomínky.

### 23. 10. 2008 Premiéry jubilejního veletrhu v zabezpečovací technice (ESA 33...)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_41tech.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_41tech.htm))

Brněnský mezinárodní strojírenský veletrh proběhl ve znamení půlstoletí své existence, ale i přehlídky širokého spektra automatizačních a jiných technik. Pro kolejovou dopravu měla mezi nimi dominující místo technika zabezpečovací, zejména pro stanice a trať.

Je to přirozené. Vždyť pro vývoj těchto technik věnuje např. firma AŽD Praha, s. r. o., na 200 mil. korun ročně. Proto nepřekvapuje, že další vývoj elektronického stavědla, známého u ČD jako ESA,

firma dovedla k plné elektronizaci. Obdobně postupují i další tuzemské firmy zaměřené na informační technologie a zabezpečovací zařízení.

### **Od ESA 22 k ESA 33**

Několik roků po prvních elektronických stavědlech u ČD (označených jako ESA 11) uvedli v září 1999 specialisté ČD v žst. Moravský Písek do ověřovacího provozu typ ESA 22. Vyznačoval se plně elektronickými převodníky mezi počítačovou a venkovní částí zařízení (přestavníky, návěstidla apod.). Tedy převodníky splňující přísné mezinárodní předpisy pro zabezpečovací zařízení. V té době dokázalo vyrobit bezpečný elektronický převodník jen několik firem ve světě.

Přes prudký vývoj elektroniky a cenových relací vedly ale poznatky k návratu bezpečných převodníků ze speciálních elektromagnetických relé zabezpečovací techniky. Teprve letos firma v Brně představila nový typ ESA 33, který má převodníky opět elektronické. Pokud je označení ESA 33 již známé, je to proto, jak zdůrazňuje průvodce exponátem Ing. Pavel Doubek, že firma vystavuje produkty, které jsou již v ověřovacím provozu ČD, resp. SŽDC.

První ESA 33 v centralizované variantě specialisté Českých drah zprovoznili v žst. Hluboká nad Vltavou v říjnu 2006 a následně v žst. Jeřmanice. Ověřovací provoz distribuované varianty započal o rok později na trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa. Tak se prokázala schopnost zařízení pro široké uplatnění. To ostatně potvrdilo nedávné zprovoznění téhož typu v žst. Nesovice nebo v uzlu Praha-Nové spojení. Tímto zařízením SŽDC a obsluha zařízení ČD dostávají možnost racionalizace údržby i obsluhy. SŽDC připravuje realizaci centralizované varianty ESA 33 do žst. Krnov a distribuované např. pro úsek Zdice – Písek.

Jádrum převodníku nového typu je elektronický panel EIP, sestávající ze souboru elektronických jednoúčelových jednotek, které zabezpečují přímé ovládání výkonových technologických prvků a částí zabezpečovacího zařízení a zajišťují požadované logické vazby mezi nimi. Každá jednotka komunikující mezi řídicí ovládací úrovní splňuje mezinárodní požadavky na nejvyšší stupeň integrity. Samozřejmostí EIP je diagnostika okamžité činnosti každé jednotky panelu a trvalé uchování naměřených hodnot a stavů. Složitost systému např. dokládá údaj, kdy nadřazená stanice obvolává podřízené každých 200 milisekund a ty okamžitě odpovídají určitým typem datagramu. Podřízených stanic může být až 40.

Jedinečné vlastnosti typu ESA 33 vyvolaly nejen zájem odborné veřejnosti, ale vedly k přihlášení exponátu do soutěže o medaili MSV 2008.

### **Světelná návěstidla bez žárovek**

Vloni na MSV odborná veřejnost poprvé zhlédla výstražník přejezdového zabezpečovacího zařízení s kolekcí tří okruhů svítivých diod. Letos firma AŽD Praha představila z těchto diod světelné návěstidlo se třemi základními barvami pro železniční návěstění. Novinka představuje novodobý návěstní prostředek, jehož předností ocení obsluha i údržba.

### **Rádiový přenos nejen pro černou skříňku**

Rádiový přenos údajů, povelů a kontrol se sice stal samozřejmostí, ale letošní veletrh premiérově naznačil další možnosti. Mezi ně patřilo zařízení pro bezdrátový přenos dat po sítích veřejných (GSM) nebo drážních operátorů (GSM--R). Zařízení případně i ve spojení s černou skříňkou – univerzálním záznamovým zařízením pro kontrolu činnosti zabezpečovacích zařízení firmy AK signal Brno, a. s., zajišťuje bezpečný sběr a přenos dat a nahrazuje metalické nadzemní vedení.

Rádiový blok či dálkové ovládání zařízení bezdrátově dlouho představovalo, díky striktním požadavkům na zabezpečovací zařízení, problém řešený v Evropě s určitými rozpaky. Před necelými třiceti roky považovali odborníci kontinentální Evropy Angličany, aplikující takové zařízení na regionálních tratích, za smělé. V současnosti vedou nové digitální technologie k celoevropskému zabezpečovacímu systému (ETCS), jehož činnost je podmíněna rádiovým přenosem.

Na veletrhu např. firma DCom, s. r. o., z Brna předváděla zařízení pro bezdrátovou komunikaci. Aplikace importovaných zařízení se i pro zaměstnance SŽDC a ČD stala aktuální, a to díky profesionálnímu provedení i moderní výrobní technologii. Letošní jubilejní MSV návštěvníky přesvědčil, že elektronická zabezpečovací, řídicí a informační zařízení svým vývojem představují opravdovou premiéru.

## 23. 10. 2008 Ještě pár slov k Masarykovu nádraží (Nové spojení II)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2008/8\\_41masa.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2008/8_41masa.htm))

V rozšířeném vydání Železničáře ke Dni železnice (číslo 35–36) jsme uveřejnili článek Pavla Tikmana a Martina Vachtla Starý konec, nebo nový začátek Masarykova nádraží? Dnes se k této problematice vracíme článkem poradce Odboru InMP sekretariátu FITPRO Hospodářské komory ČR:

Nedávno uveřejněné výsledky studie sdružení projektových organizací Moravia Consult, Sudop Praha, Metroprojekt a Alej mluví o dvou variantách řešení osudu Masarykova nádraží v Praze.

Varianta A představuje prakticky současně uvažovaný stav: končily by zde linky S od Kladna, letiště, Kralup, Všetát, Nymburka a Kolína. Varianta B byla jako provozně nepřijatelná vyloučena. Jako druhá byla uvažována varianta C. Ta předpokládá zrušit Masarykovo nádraží a místo něj vybudovat čtyřkolejné podzemní nádraží před hlavním nádražím přibližně pod ulicí Opletalovou. Pracovně bylo nazváno Praha Opera. Sem by ze severovýchodu ústila trať z Negrelliho viaduktu, tj. od směrů Kladno, letiště a Kralupy, a z Nového spojení ze směrů Všetaty, Nymburk a Kolín. Z jihozápadu pak trati od stanice Praha Vršovice (směr Benešov) a stanice Praha Smíchov (směr Beroun). Stanici Opera by projížděly jen linky S, dálkové vlaky by nadále směřovaly na hlavní nádraží.

Varianta C má jeden zásadní nedostatek. Počet vlaků jedoucích do stanice Opera od severovýchodu je přibližně dvojnásobný než těch od jihozápadu. To znamená, že průjezdních vlaků by mohla být sotva polovina a druhá polovina vlaků od severozápadu by musela někde končit, asi na Smíchově nebo ve Vršovcích. To by představovalo mnoho neefektivních jízd ve srovnání s variantou A a další zátěž vratných stanic. Proto nelze s variantou C v této podobě souhlasit.

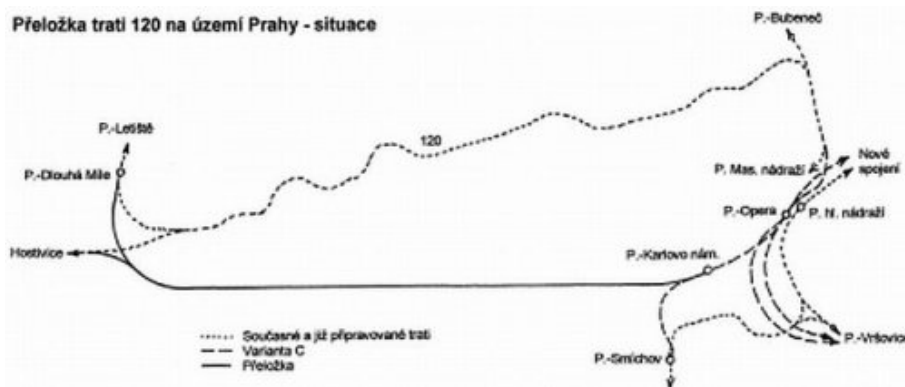
Nabízí se však možnost, jak dosáhnout vyvážený počet vlaků z obou směrů, a to přesměrováním vlaků od Kladna a letiště na směr jihozápadní místo severovýchodního přeložkou úseku „Buštěhradské dráhy“, vedoucího na území Prahy. S tím také souvisí časová změna pořadí zavedení železnice a metra na letiště Ruzyně. Místo náročného zatunelování staré „Buštěhradské dráhy“ a řady vyvolaných investic by se rovnou postavila nová, převážně tunelová trasa její přeložky.

Přeložka odbočuje z trati mezi Operou a Smíchovským nádražím ve stanici Karlovo náměstí a jde pod Vltavou směrem na západ. Stoupá pak téměř přímým tunelem severně od Plzeňské ulice přibližně do osy ulice Karlovarské. Odtud pokračuje obloukem do stanice Dlouhá Míle, která bude v poloze, jak je dnes navrhována. Trať od Hostivice se k ní obloukem připojí jižně od stanice Dlouhá Míle.

Přeložka představuje cca 10 km tunelové trasy, asi tolik, kolik tunelů bude mít varianta C. Jde převážně mimo centrum a její výstavba bude proto snazší. Může nácestnými stanicemi obsloužit prostor Anděla, Košíře, Motol i Bílou Horu. Nebude pak potřeba na metru A dělat zajižďky do Motola a na Bílou Horu, urychlí se tak výstavba metra až na letiště a výrazně zefektivní a zrychlí jeho provoz.

Železniční přípojku na letiště bude možné realizovat později, až to bude potřebné. Samozřejmě pak může odpadnout tolik kritizovaná rekonstrukce Buštěhradské dráhy přes Prahu 6 a 7, jejíž náklady již teď narůstají do značné výše, a po realizaci přeložky tato trať může být úplně zrušena.

Přeložka trati 120 na území Prahy - situace



Výhody přeložky jsou zřejmé:

- vyvážené toky vlaků přes Prahu a z toho plynoucí efektivnost provozu,
- kratší a rychlejší spojení Kladna a letiště s Prahou a protilehlými lokalitami,
- odstranění či snížení zátěže Prahy 6 a 7 železnicí,
- bezkonfliktní a definitivní řešení nejméně na dvě století.

Z řady dalších efektů uvedme alespoň odlehčení historického Negrelliho viaduktu, který by se mohl stát úzkým místem celého dosud uvažovaného systému.



Zůstávají tedy dvě možnosti: realizovat přeložku a alespoň první etapu „varianty C“, nebo ponechat Masarykovo nádraží, kde je, a vše řešit až po několika desítkách let. Protože v té době už nemůže vyhovět dnes sice ještě přijatelné, ale značně kompromisní a neperspektivní řešení, které nyní chceme za mnoho miliard realizovat.

Situace trochu připomíná stav, kdy bylo rozhodnuto o výstavbě metra již během prací na podzemní tramvaji. Doufejme, že stejně rozhodní budou příslušní činitelé i v případě přeložky „Buštěhradské dráhy“.

### 23. 10. 2008 Sasko navrhuje spojení sever – jih (EU4SEA-rail)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_41sask.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_41sask.htm))

Podle německých zkušeností probíhá výstavba drážních spojení s jihovýchodní Evropou spíše hlemýždím tempem. Za obzvlášť úzké místo se považuje úsek Drážďany–Praha. Nedávná odborná studie doporučuje urychlené vytvoření „Evropského koridoru čtyř moří“ (EU4SEA-rail), který by navzájem propojil regiony mezi Severním a Baltickým mořem, jakož i prostorem kolem Středozemního a Černého moře.

Podnětem ke zkoumání byl katastrofální stav, ve kterém se nachází trať Berlín–Drážďany. Předpokládané rychlosti 160 km/hod. se tu prý zdaleka nedosáhne. Je tu totiž až do roku 2010 předpokládáno jen 13,5 milionu € pro menší stavební akce. Aby bylo možno jít na rychlost 160 km/hod, bylo by zapotřebí dalších 215,8 milionu €. Výstavba ve druhém stupni na 200 km/hod. je už sice ve státním plánu dopravních cest s 216,6 milionu € zakotvena, dosud však se ani finančně či formou konkrétního plánu nerealizuje.

#### Saská nespokojenost

Nejen pro osobní dopravu končí německé plánování sítě vysoké výkonnosti na ose Berlín – Lipsko – Norimberk – Mnichov. Ta je součástí „Osy 1“, vedoucí až na jih Itálie (Berlín – Verona/Miláno – Boloňa – Neapol – Mesína – Palermo) a je mezi 30 prioritními projekty celkové koncepce Transevropských sítí (TEN-T) Evropské unie. Zde se zohledňují rovněž toky zboží v rámci EU, jakož k jejím sousedním státům.

Do roku 2010 předpokládá investiční rámcový plán spolkové vlády přibližně 1,6 miliardy € pro přestavbu a výstavbu úseku „Osa 1“. Nepochybně se tím zvýší kapacita německých přístupových tratí k dopravě přes Alpy.

Uvažujeme-li o spojení k novým členským státům EU ve střední a jihovýchodní Evropě, není pro dopravní napojení na zázemí přístavů Severního a Baltického moře k trati Berlín – Drážďany – Praha žádná smysluplná geografická alternativa. V zásadě se to bere v úvahu také politicky. Sice „Osa 22“ projektu TEN-T, procházející jihovýchodní Evropou (Atény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk/Drážďany), sahá na severu až po Drážďany, avšak výstavba pro vyšší rychlosti se zatím nepředpokládá.

S ohledem na uvedená fakta není divu, že Evropská komise předvídá pro přednostní síť nákladní dopravy napojení jihovýchodní Evropy na německé přístavy na Severním moři jen s mohutnými objíždkami přes „Osu 1“. Nejenom z hlediska geografického se zde vnucuje otázka: Jak to půjde dál? Doufejme, že nikoliv do slepé uličky, říkají Sasové, ve které bude omezena konkurenční schopnost německých námořních přístavů a spolkové země na východě SRN zůstanou odříznuty od dynamicky se rozvíjejících trhů.

#### 450procentní růst

Na drážní úsek Drážďany–Praha se budou vázat významné dopravní proudy z přístavů na Severním moři a na Baltu ve směru na jihovýchodní Evropu. Kapacita této trasy se posuzuje hlavně schopností tratě v údolí Labe mezi Pirnou a Bad Schandau. Prognózy o dopravě z přístavů do jejich zázemí do roku 2025 udávají jenom pro přesun kontejnerů nárůst o 450 procent.

#### Zohlednit přístavy na Baltu

Iniciativa pro koridor „EU4SEA-rail“ k této situaci přihlíží. „Spiritus rector“ – vůdčí duch koridorové iniciativy – je Svobodný stát Sasko. Koridor rozvíjí důležité proudy evropské dopravy z přístavů do vnitrozemí, jakož i do regionů s nejvyšším hospodářským růstem v EU. Oproti dosavadním průběhům os v sítích EU TEN bere „EU4SEA-rail“ zřetel na význam baltských přístavů Rostock a Sasnitz pro dopravu ve směru na Skandinávii, Pobaltí a Rusko. Blízkým cílem iniciativy „EU4SEA-rail“ je zařazení koridoru do nadcházející revize směrnice TEN-T Evropské komise, uvažované pro roky 2009–2010. Za žádoucí se zde považuje:

- prodloužení osy 22 projektu TEN-T od Drážďan přes Berlín na Rostock a Sassnitz
- napojení osy Y20 projektu TEN-T (Trasy Y) od Drážďan přes Lipsko/Halle – Magdeburg – Hannover – Hamburg – Bremen a
- urychlené započítání plánovacích prací pro novou výstavbu na trati Drážďany – Praha.

S ohledem na prognózy pro trať v údolí Labe a na obvykle dlouhé časové nároky v plánování je zde velký časový tlak.

---

### **23. 10. 2008 PKP Cargo připravuje vstup na burzu**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_41carg.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_41carg.htm))

Prodej akcií na burze, mohutné investiční výdaje a převzetí aktiv PKP Regio vojvodstvími; to jsou klíčové aspekty střednědobé strategie rozvoje Skupiny PKP. Skupina vznikla v roce 2001 jako výsledek reformy Polských státních drah podle ustanovení komunitárního práva Evropské unie.

Mateřská společnost PKP, a. s., vykonává správu majetkových podílů v dceřiných společnostech podnikajících v jednotlivých segmentech: infrastruktura, nákladní doprava, dálková osobní doprava, regionální doprava, městská doprava, informatika, energetika aj. Skupina PKP je čtvrtým největším železničním podnikem v Evropě. Provozuje síť tratí o délce 19 419 km, z toho 61 procent elektrizovaných. Ročně přepraví 210 mil. cestujících a 153 mil. tun zboží.

Jak řekl předseda představenstva PKP Cargo Wojciech Balczun polským médiím, plánuje podnik na rok 2011 emisi akcií na burze. Podle Balczuna přitom není dosud jasné, zda firma investorům nabídne nové akcie nebo akcie v držení Skupiny PKP. Objem transakce má dosáhnout 700 mil. zlotých. Již příští rok hodlá PKP Cargo vybrat poradenskou společnost pro řízení transakce.

Podle strategie PKP Cargo do roku 2013, kterou má dozorčí rada firmy schvalovat v říjnu, má společnost v příštích pěti letech vynaložit na investice 3 mld. zlotých (cca 21 mld. Kč). Zhruba pětinu investic je podnik schopen vynaložit z vlastních zdrojů. Strategie rozvoje PKP Cargo počítá s přeměnou firmy na operátora komplexních logistických služeb. Prioritou podniku je přitom zvýšení a diverzifikace výnosů, modernizace a investiční rozvoj a přizpůsobení se probíhajícím změnám na dopravním trhu. Součástí strategie je i bližší spolupráce se zahraničními subjekty.

Již v příštím roce hodlá šéf PKP Cargo dosáhnout zisku, zatímco letos očekává ztrátu do 100 mil. zlotých. V roce 2007 vykázalo PKP Cargo čistý zisk +8 mil. zlotých při obratu tržeb 5,7 mld. zlotých. Podobně jako v případě PKP Cargo hodlá i provozovatel dálkové osobní dopravy PKP Intercity řešit nedostatek kapitálu pro pořízení nových kolejových vozidel vstupem na burzu.

---

### **24. 10. 2008 Na trati Praha - České Budějovice stál čtyři hodiny provoz**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/33463-na-trati-praha-ceske-budejovice-stal-ctyri-hodiny-provoz/>)

Praha - Na trati Praha - České Budějovice se dnes ráno kvůli poruše zastavil na více než čtyři hodiny vlakový provoz. Poruchu se podařilo technikům Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) odstranit krátce po desáté, vlaky však nyní jezdí s až tříhodinovým zpožděním. Potvrdili to zástupci SŽDC a Českých drah.

Provoz na trati utichl ráno krátce před šestou ráno; důvodem byla přepálená trolej na jednokolejné trati mezi Olbramovicemi a Benešovem. "Proč došlo k přepálení troleje, to se nyní šetří. Pravděpodobně nějaká závada na izolátoru," řekl jeden z dispečerů SŽDC. Po dobu poruchy vozily cestující náhradní autobusy.

Po čtyřech hodinách se vlaky začaly rozjíždět, zpoždění je však několik hodin. Například mezinárodní expres Jože Plečnik má manko 182 minut, zpoždění ostatních rychlíků mezi Prahou a Budějovicemi se pohybuje mezi 100 a 160 minutami.

---

**25. 10. 2008 V Německu začíná chaos na železnici. Kvůli stažení rychlovlaků**

Zdroj: iHNed.cz (<http://zahranicni.ihned.cz/c1-29434420-v-nemecku-zacina-chaos-na-zeleznici-kvuli-stazeni-rychlovlaků>)

Bezmála sedm desítek souprav rychlovlaků ICE bylo v Německu dočasně staženo kvůli obavám o bezpečnost vagonových os.

Přeplněné vlaky, zpožděné spoje a velká nejistota mezi cestujícími. To má být tento víkend realita na německých nádražích poté, co společnost Deutsche Bahn (DB) dočasně stáhla z provozu část svých vysokorychlostních vlaků ICE kvůli pochybnostem o bezpečnosti vagonových os.

Vedení drah to v pátek oznámilo s tím, že stažení se týká především téměř celé flotily vlaků verze ICE-T, kterou tvoří 67 souprav. "Bezpečnost má u nás absolutní přednost," prohlásil šéf koncernu DB Hartmut Mehdorn.

Desetitisíce cestujících se nyní podle listu Die Welt musejí připravit na zpoždění v řádu půl hodiny či dokonce výpadky řady spojů v celostátní síti ICE. Uvnitř souprav navíc bude méně míst k sezení.

"Zatím není jasné, kdy se jízdni řád rychlovlaků vrátí k normálu, omezení pro cestující budou značná," přiznal Mehdorn.

Omezení rychlovlakových spojů nejvíce zasáhne trať Hamburk – Berlín – Lipsko – Mnichov, Wiesbaden – Frankfurt – Lipsko – Drážďany, Dortmund – Koblenz – Mohuč – Frankfurt – Norimberk – Pasov – Vídeň a Stuttgart – Singen – Curych. Jiných tratí se odstávka části souprav vlaků ICE netýká.

**Otazníky kolem os**

Deutsche Bahn po zjištění určitých prasklin na některých osách výkyvných vagonů ICE-T vyzvala výrobní konsorcium tvořené firmami Siemens, Alstom a Bombardier, aby poskytlo "jasné a závazné" údaje o životnosti a revizních lhůtách vagonových os.

Protože dráhy dostaly jen "vágní odpovědi", cítily se nuceny přijmout nyníější drastické opatření, uvedl Mehdorn podle agentury DPA.

Dráha začaly s ultrazvukovou prověrkou vagonových os rychlovlaků už minulý týden. Vedle vlaků ICE-T se týkají také celkem 63 souprav typu ICE 3, protože i v jedné ose tohoto typu byla objevena milimetrová trhлина.

Vlaky typu ICE-T s výkyvnými vagony provozuje DB od roku 1999. Mohou dosahovat rychlosti až 230 kilometrů za hodinu. První problémy se s nimi objevily již v roce 2000, kdy vlak bez cestujících vypadl na jednom berlínském nádraží z kolejí.

Podle mluvčího Siemens osy vagonů plně odpovídají příslušným normám a firma považuje za užitečné jejich revizi po ujetí 200 000 až 300 000 kilometrů. Budou-li chtít dráhy uskutečňovat kontroly častěji, firma pro to bude mít pochopení.

**Cestující vyzývají vládu**

Svaz cestujících Pro Bahn vyjádřil pro výpadky pochopení, třebaže drastická opatření nebudou pro klienty drah nijak příjemné. "V zájmu bezpečnosti je třeba udělat všechno," řekl listu Hannoversche Allgemeine Zeitung šéf svazu Karl-Peter Naumann.

V podobných situacích by podle něj měla zasáhnout spolková vláda, která by měla garantovat minimálně padesát rezervních souprav. Stát totiž podle ústavy nese zodpovědnost za dálkovou přepravu. "Patří to mezi veřejné závazky," dodal Naumann.

Právě probíhající krize podle německých médií ukázala slabinu současné železnice, která má v současnosti jen minimální počet rezervních souprav.

---

**25. 10. 2008 Zloději kabelů zastavili vlaky do pražského Masarykova nádraží**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/zlodeji-kabelu-zastavili-vlaků-do-prazskeho-masarykova-nadrazi-p8c-domaci.asp?c=A081025\\_133530\\_domaci\\_klu](http://zpravy.idnes.cz/zlodeji-kabelu-zastavili-vlaků-do-prazskeho-masarykova-nadrazi-p8c-domaci.asp?c=A081025_133530_domaci_klu))

V Praze se zkomplikovala vlaková doprava na příměstské lince směrem z Nymburku na Masarykovo nádraží. Zatím neznámý pachatel ukradl kabely, nefungovalo proto signalizační zařízení. Trať z Vysočan byla celé odpoledne uzavřena.

Pracovníci Správy železniční dopravní cesty přišli na krádež dvou kabelů ve stanici Masarykovo nádraží o půl jedné odpoledne. Provoz mezi stanicemi Praha Masarykovo nádraží a Vysočany se zastavil kvůli nefunkční signalizaci.

Vlaky směřující na Masarykovo nádraží končily ve stanici Vysočany. Během odpoledne se podařilo rozjet provoz alespoň na jedné koleji.

Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly se omezení týkalo příměstské linky, na které nejezdí rychlíky. Je to hlavně spoj Nymburk - Praha.

Krádež kabelů a následné komplikace si přesto vyžádaly zpoždění vlaků. Podle reportéra MF DNES, který po jedné hodině odpoledne uvízl ve vlaku za stanicí Vysočany mezi Libní a Masarykovým nádražím, hlásil průvodčí, že mimo zastávku nemohou z bezpečnostních důvodů cestující vystoupit. Spoj nakonec nabral téměř hodinové zpoždění.

---

## **26. 10. 2008 Požár a krádež zkomplikovaly vlakovou dopravu v Praze**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/33712-pozar-a-kradez-zkomplikovaly-vlakovou-dopravu-v-praze/>)

Praha - Kvůli závadě na zabezpečovacím zařízení, které přestalo fungovat o půl čtvrté ráno, nejezdily vlaky. Příčinou byl požár kabelů mezi kolejemi v Maletově ulici. Výluka se dotýkala trasy mezi pražským hlavním nádražím ve směru na Vysočany, Holešovice a Libeň. Jde o úsek tzv. Nového spojení, které spojuje pražská nádraží a je ve zkušebním provozu. Provoz byl obnoven dnes kolem deváté hodiny ranní, i když zatím provizorně. Dráhy budou poruchu opravovat ještě několik dní.

Zabezpečovací zařízení hlásí, zda po kolejích jede vlak, bez něho provoz nemůže dobře fungovat. "Provizorní jízda vlaků je zabezpečena speciálními rozkazy a speciálním telefonickým dorozumíváním mezi výpravčími," potvrzuje mluvčí Českých drah Ondřej Kubala, že železniční úsek je opět v provozu. Pro cestující už by žádné výkyvy v dopravě nastat neměly.

K dispozici je ale pouze jedna kolej v každém směru. Vlaky budou na této trase bez zabezpečovacího zařízení jezdit pravděpodobně několik dní, oprava totiž není jednoduchá. "Jedná se přesně o dvousetmetrový kousek, který bude potřeba nahradit. Musíme zjistit, co všechno shořelo," vysvětluje Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Podle policistů i hasičů, kteří šetří příčinu požáru, je nejpravděpodobnější úmysl. Zařízení mohli poškodit bezdomovci nebo vandalové. Kabely jsou pro ně lákadlem kvůli mědi.

### **Provoz vlaků v Praze zkomplikovali i zloději**

Problémy s vlakovými spoji v metropoli začaly už v sobotu. kdy zloději ukradli asi desetimetrovou část elektrického vedení. Krádež zastavila provoz na železniční trati mezi Masarykovým nádražím a stanicí Praha-Vysočany. Škoda se odhaduje na 15 tisíc korun.

K podobnému případu, který zkomplikoval pražskou dopravu, došlo i na konci září - kvůli krádeži telekomunikačních kabelů bylo ochromeno okolí pražského hlavního nádraží.

---

## **26. 10. 2008 Cestu z Prahy do Brna má zkrátit nejrychlejší lokomotiva na světě**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/33748-cestu-z-prahy-do-brna-ma-zkratit-nejrychlejsi-lokomotiva-na-svete/>)

Praha - Od pondělka budou expresy na trase mezi Prahou a Brnem tahat nejrychlejší lokomotivy na světě. Stroje Taurus od společnosti Siemens budou na lince jezdit zatím jen do 11. listopadu v rámci výcviku 36 strojvedoucích z pražského depa. S definitivním nasazením moderních lokomotiv počítají dráhy až od 14. prosince.

Taurusy potáhnou expresy Špilberk a Punkva. Strojvedoucí si při zkušebních jízdách, během nichž mají denně ujet přes 1000 kilometrů, ověří jízdu na rychlých úsecích v okolí Pardubic i změnu napájecích systémů v blízkosti Svitav. Při zaškolování budou strojvedoucí na lokomotivě pod dohledem zkušenějších kolegů.

Větší rychlost, až 160 km/h, si budou moci strojvedoucí vychutnat během druhé fáze cvičného provozu, poté, co se taurusy 12. listopadu přesunou na úsek Praha - Drážďany. "Jejich provoz je na této relaci důležitý také s ohledem na změnu napájecích systémů na státní hranici mezi ČR a Německem," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.



### České Taurusy budou jezdit do Rakouska a Německa

České dráhy hodlají ve spolupráci s Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) nasadit do pravidelného provozu od poloviny prosince s novým jízdním řádem osm taurusů. Pět jich bude jezdit na koridoru Vídeň - Praha - Drážďany, tři stroje budou pravidelně jezdit ze Salcburku přes Linec do Českých Budějovic na expresu Jože Plečnik nebo na některých spěšných vlacích mezi Lincem a jihočeskou metropolí.

Taurus drží světový rekord v rychlosti mezi sériově vyráběnými lokomotivami. Při testech na vysokorychlostní trati mezi Mnichovem a Norimberkem dosáhl rychlosti 357 kilometrů v hodině. Nejvyšší provozní rychlost je 230 kilometrů za hodinu; nejmodernější tratě v ČR však umožňují maximální rychlost 160 kilometrů za hodinu.

### 29. 10. 2008 Na železnici skončila modernizace spojovací větve Přerov - Česká Třebová

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/34031-na-zeleznici-skoncila-modernizace-spojovaci-vetve-prerov-ceska-trebova/>)

Mohelnice (Šumpersko) - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes oficiálně ukončila poslední etapu modernizace spojovací větve prvního a druhého železničního koridoru, která vede mezi Přerovem a Českou Třebovou. Jako poslední byla dokončena úprava úseku Červenka - Zábřeh. Díky této modernizaci vlaky pojedou i mezi Červenkou a Zábřehem až 160 kilometrů za hodinu, což je o 40 kilometrů za hodinu rychleji než dosud, uvedl generální ředitel SŽDC Jan Komárek.

Poslední etapa modernizace, úprava úseku mezi Červenkou a Zábřehem, začala v srpnu 2005. Náklady akce dosáhly 4,6 miliardy korun. Součástí modernizace byly výměna železničního svršku a spodku v délce 24,4 kilometru, vybudování nového trolejového vedení a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a opravy železničních stanic v Července, Moravičanech, Mohelnici a Lukavici.

Železničáři zahájili modernizaci spojovací větve železničních koridorů v roce 2001. Investice zahrnovala celkem pět etap, úpravy trati Přerov - Olomouc, Olomouc - Červenka, Zábřeh - Krasíkov, Krasíkov - Česká Třebová a Červenka - Zábřeh. Modernizace celé spojovací větve, která se neobešla bez řady výluk, si vyžádala téměř 20 miliard korun, část nákladů uhradila dotace z evropských fondů.

Úsek mezi Zábřehem a Červenkou je součástí páteřní trati Praha - Ostrava. Nejrychlejší soupravy Pendolino nyní spojují tato města za tři hodiny a 12 minut. Po dokončení dalších úseků na trase, zejména před Prahou, vlaky Pendolino budou podle Komárka jezdit z Prahy do Ostravy za necelé tři hodiny. "Reálné to bude už v některém z příštích jízdních grafikonů," řekl generální ředitel SŽDC.

Doplnil, že na páteřní trase Praha - Ostrava SŽDC ještě musí zmodernizovat úsek Choceň - Ústí nad Orlicí a průjezdy železničními uzly v České Třebové, Přerově a Olomouci. Podle Komárkova odhadu by veškeré práce na páteřní trati mohly být hotové po roce 2015.

### 30. 10. 2008 Orlickoústecké nádraží v podpisové akci on-line

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_42orli.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_42orli.htm))

Unikátní historická nádražní budova v Ústí nad Orlicí byla letos mezi deseti nejhezčími nádražními budovami v České republice. Budova také získala zvláštní ocenění za zachování původního rázu. Řada lidí ovšem v těch dobách ještě nevěděla, že v rámci výstavby koridoru je naplánováno ji zbourat.



Podle aktuálních informací byla demolice stávající budovy přesunuta z konce roku 2009 na rok 2010. Ještě je čas na změnu! uvádí se na webových stránkách, na kterých je možno přidat svůj podpis pod elektronickou on-line petici „Nesouhlasím s plánovanou demolicí nádražní budovy v Ústí nad Orlicí“ a přispět tak k záchraně nádraží.

Na místě této budovy má stát kolejiště. Důvodem k demolici je výstavba transevropské železniční sítě, kdy má dojít k tzv. narovnání kolejiště a stavby nové nádražní budovy na protější straně – ke Kerharticím, praví se na webu <http://www.stop-demolici.wz.cz/>. Iničiátoři petice srovnávají hrozbu demolice orlickoústecké výpravní budovy například s demolicí nádraží Praha Těšnov, ale i třeba s likvidací tzv. přerovské komuny. Mnoho občanů považuje demolici této krásné a nejen na Ústeckoorlicku ojedinělé stavby za nešťastnou. Úroveň společnosti se projeví v jejím vztahu k lidem, kteří jí nic nepřinesou, nebo k památkám, které již nemohou sloužit svému účelu. Nádražní



budova je jako stará babička. Již nepřináší statky a je poznamenaná věkem, píší iniciátoři petice na svých stránkách.

### 30. 10. 2008 DB pokračuje v expanzi Evropou

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_42db.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_42db.htm))

Německý koncern DB, největší a nejziskovější dopravní podnik v Evropě, pokračuje ve své zahraniční expanzi na trhu nákladní dopravy s cílem posílit svou vedoucí pozici v Evropě.

Po akvizicích v Nizozemí, Dánsku, Itálii, Británii, Španělsku, Maďarsku a Rumunsku oznámil člen představenstva DB Norbert Bensele v polovině září, že dceřiná společnost DB Railion Italia převzala podíl 49 % na kapitálu další italské společnosti – Nord Cargo ze skupiny FNM (Ferrovie Nord Milano).

Nord Cargo je po firmě Trenitalia ze skupiny FS druhým největším železničním dopravcem v nákladní přepravě v Itálii. Nord Cargo se účastní v Panevropské alianci nestátních dopravců s názvem European Bulls, zaměstnává na 200 zaměstnanců a loni docílilo zisku + 30 mil. €. Firma vypravuje 126 vlaků týdně na ose Sever–Jih mezi Itálií, Francií, Německem a Belgií. Mezi hnacími vozidly Nord Cargo našly uplatnění rekonstruované motorové lokomotivy řady D753 (původně ČD).

Historie dceřiné společnosti Railion Italia se začala psát v květnu 2005, kdy malá společnost SFM získala nové jméno. O rok dříve převzala DB podíl 95 % ve společnosti SFM (Strade Ferrate del Mediterraneo) se sídlem v lombardské Alessandrii. Itálie aktuálně představuje pro DB nejvýznamnější a zároveň rychle rostoucí přepravní trh v zahraničí.

Záměrem strategických kapitálových investic DB v Itálii je stabilizace dominantního postavení na nejdůležitější přepravní ose Německo – Švýcarsko – Itálie. Jedná se přitom hlavně o garanci německých parametrů kvality přepravy, od podeje zásilky až po její dodání příjemci.

Akvizicemi se DB rozšiřuje o flexibilního dopravce znalého místních poměrů, s obchodními vazbami na průmyslová centra v severozápadní Itálii. Jak již před lety při převzetí SFM uvedl předseda představenstva Railion Deutschland AG Dr. Klaus Kremper, šlo o jeden z důležitých momentů při vytváření evropské sítě pod značkou DB, jejímž základem bude jednotná garance vysoké kvality služby. DB si obezřetně udržuje silnou pozici v alpském tranzitu přes Brenner, Gotthard a Lötschberg-Simplon. Podobně jako FNM, také Railion Italia provozuje stroj 752 509 s výkonem 1 450 kW.

DB je v současnosti dominantním evropským železničním dopravcem v nákladní přepravě. S 29 tisíci zaměstnanci v mnoha zemích Evropy obsluhuje na 4200 vleček. V pracovní den dopravuje 5 500 nákladních vlaků s přepravním výkonem 353 mil. tkm a evropským silnicím, lidem a životnímu prostředí tím ulevuje od zhruba sta tisíc kamionů. Množství kamionů by tvořilo ucelenou kolonu z Hamburku do Říma. DB denně přijímá 7000 přihlášek nakládky, což odpovídá 9 500 prázdným vozům. Koncern DB vlastní 96 tisíc vagonů a přepravuje dalších 67 471 soukromých.

Za období roku 2007 vykázala DB v železniční nákladní dopravě obrát tržeb 3,9 mld. €. Na investice loni vynaložila 135 mil. €, přičemž do roku 2011 plánuje investovat 1,7 mld. € do modernizace a rozšíření vozidlového parku.

Za první pololetí letošního roku inkasovala DB v železničním Cargu 2,42 mld. € oproti loňským 1,77 mld. €. Celá divize logistiky DB Schenker vykázala za první pololetí nárůst obrátu o +9 % na 9,68 mld. €. Do budoucna počítá DB s koordinací 10 000 linek silničního zasilatelství se železniční nákladní dopravou. Klasická drážní spedice bude začleněna do zemských společností Schenker.

### 30. 10. 2008 Opera z curyšského nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_42oper.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_42oper.htm))

Curyšské hlavní nádraží je centrem řady kulturních akcí. V hale se konají koncerty, divadelní představení i nejrůznější párty, kam svázejí účastníky vlaky z celého Švýcarska. Mezi poslední podobné kulturní projekty patří představení opery Giuseppe Verdiho La Traviata.

Živé operní představení bylo připraveno ve spolupráci švýcarské televize, spolkových drah SBB a curyšské Opery. Zvláštností proti jiným akcím byl živý televizní přenos. Nádraží se tak stalo jedním velkým jevištěm pro operní zpěváky, ale diváci seděli doma u televizních obrazovek.

Provoz nádraží přitom nebyl přerušeno, a tak se součástí živé kulisy stali i cestující, využívající večer curyšské hlavní nádraží. Kombinace živého operního představení, vysílaného v přímém přenosu,

a nepřerušeno provozu největšího dopravního uzlu Švýcarska si samozřejmě vyžádala náročnou organizační a technickou přípravu.

### 30. 10. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8\\_42eu.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_42eu.htm))

#### DÁNSKO

##### S NSR podepsána dohoda o přemostění úžiny Fehmarnbelt

Po šestnácti letech příprav podepsali ministři dopravy obou zemí nedávno v Kodani dohodu o stavbě drážního a silničního mostu přes Balt do Dánska. Spojení dlouhé 20 km mezi Puttgartenem v Holštýnsku a dánským Rodby se začne stavět v roce 2012 a bude uvedeno do provozu v roce 2018. Podle ministrů se tím Skandinávie a hospodářský prostor Oresundu přiblíží kontinentální Evropě. Podpis dohody vyvolal různé reakce. S velkou skepsí se na ni kupř. dívá přístav Lübeck (peníze by se daly použít užitečněji) a předseda zemské vlády Holštýnska – Pomofanska H. Ringstorff (pevné spojení prý není podle reprezentativní studie potřebné).

#### HOLANDSKO

##### CTL vozí importované uhlí z přístavu Rotterdam

Soukromá dráha CTL Logistics, pocházející z Polska, přepravuje již určitou dobu třikrát týdně vlaky importované uhlí z přístavu Rotterdam do německé elektrárny Eonu v sárském Bexbachu. Nasazeny jsou vícesystémové Siemensovy lokomotivy s licencí pro Německo i Holandsko. Lokomotivy jsou součástí investičního programu nového většinového vlastníka Bridgepoint. Vlak představuje 20 vozů společnosti CTL Wagony pro 1150 tun zboží. Podle nedávno uzavřené smlouvy se má do konce letošního roku přepravit 100 000 tun uhlí.

#### ITÁLIE

##### Railion Italia má podíl na Nord Cargo

Railion Italia, což je dceřiný podnik DB Schenker, získal 49% podíl na drážním podniku Nord Cargo, Miláno. Smlouvy budou podepsány v příštích dnech a k transakci se ještě vyjadřují úřady. Nord Cargo bylo vyčleněno v roce 2003 z mateřského koncernu Ferrovienord (FNM). Podnik provozuje železniční dopravu na severojižní trase Německo–Švýcarsko–Itálie, jakož i v severozápadní Itálii. 182 zaměstnanců loni dosáhlo obrátu 34 milionů €. Již od roku 2004 se německý koncern DB podílí 95 procenty na italské Strada Ferrate del Mediterraneo; ta se v roce 2005 přejmenovala na Railion Italia.

##### Marittima Spedizioni a vlaky Flirts

Podnik námořní spedice Marittima Spedizioni Srl nabízí nové spojení kombinované dopravy voda–železnice. Pro švýcarskou vagonku Stadler Bussnang se bude v jihoitalském přístavu Savona nalodovat 64 elektrovlaků „Flirts“, vyrobených v Evropě, pro Alžírsko. Přístavní správa proto prodloužila manipulační kolej o 530 m až na příslušné molo. Zakázka ve výši kolem 400 milionů € (cca 10 miliard Kč) zahrnuje společně s drážním podnikem Serfer měsíčně převoz dvou vlaků o délce 74 metrů a hmotnosti 120 tun. Služba kombinované dopravy byla dohodnuta na tři roky.

#### NĚMECKO

##### Odstartoval vlak Fujitsu–Siemens z Číny do SRN

Naložen 50 kontejnery pro Fujitsu Siemens (FSC) se koncem září vydal na cestu vlak z Xiangtangu do Hamburku. Za projektem jsou DB Schenker ve spolupráci s Ruskými železnicemi RŽD a čínskými drahami. Cesta do Hamburku má trvat 17 dní. Odtud se budou dopravovat naložené monitory do evropského rozdělovacího střediska FSC ve Wormsu; chasis jsou určena pro továrnu u Augsburgu, kde se vyrábějí PC a servery. Vlak je první „Company Train“, který zorganizovala Trans Eurasia Logistics GmbH; jde o joint venture mezi DB AG a RŽD. Současně jde o počátek pravidelné železniční dopravy mezi Čínou a Německem, která poběží od příštího roku. Company Trains se budou dále rozšiřovat pro veliký zájem zákazníků. Vlak je lacinější než letadlo a rychlejší než námořní loď.

##### Proti hluku zpomalením nákladních vlaků

O snížení rychlosti nákladních vlaků Hammsko-Osterfelderské dráhy (HOB) se zasazuje poslanec německého spolkového sněmu Philipp Missfelder. V dopise spolkovému ministru dopravy Wolfgangu

Tiefensee navrhuje, aby na 76 kilometrů dlouhé trati mezi Oberhausenem a Hammem byla snížena nejvyšší rychlost z 90 na 70 kilometrů. Důvod: zatížení životního prostředí drážním hlukem.

### Iniciativa proti Železnému Rýnu a pro změnu trasy

Proti řešení, favorizovanému spolkovým ministrem dopravy Wolfgangem Tiefensee, totiž aktivovat historické vedení trasy železniční tratě Antverpy–Porúří, se zvedá odpor. Iniciativa „Železný Rýn“ z Wegbergu si stěžuje u spolkové kancléřky Dr. Merkelové na „nevysvětlitelně strnulé jednání“. Země Severní Porýní – Vestfálsko se zasazuje o trasu položenou více severněji podél dálnice A 52.

### Hamburk: zvýšený podíl dráhy na dopravě kontejnerů

Dráha zvýšila svůj podíl na dopravě kontejnerů přes hamburský přístav. V letošním prvním pololetí se po kolejích přivezlo a odvezlo kolem 970 000 TEU (20stopých kontejnerových jednotek). Je to o 10 % více než v roce 2007. Kontejnerový překlad přístavu však stoupl jen o 3,8 % na 5 milionů TEU. Nový rekord zaznamenala dráha také v celkovém obratu, který se zvýšil o 1,4 % na 19,94 milionu tun.

## ŠPANĚLSKO

### Kontejnerové vlaky Alicante – Madrid

Společnost Terminales Marítimas del Sureste (TMS) a státní nákladní železnice Renfe Mercancías chtějí do konce roku spojit přístav Alicante nákladními vlaky s Madridem. Plánuje se zavést až tři vlaky denně, jež mohou dopravit až 100 kontejnerů TEU (20'). Z počátku půjde zatím o tři vlaky týdně. Cílovou nákladní stanicí v Madridu bude Azuqueca de Henares nebo Coslada. TMS odpovídá za výstavbu přístavu Alicante, který od července disponuje novým kontejnerovým terminálem.

## POLSKO

### Dráha nesmí sázet jen na přepravy uhlí

Polská železniční doprava chce omezit dopravní monokulturu uhlí a více se zaměřit na hodnotnější zboží. Státní PKP Cargo přitom také pomýšlí na spolupráci se silniční nákladní dopravou. Bylo to uvedeno v minulých dnech na fóru „Infrastruktura, logistika, transport 2008“ v Katovicích; jednalo se tu kromě jiného o rostoucích nákladech a o přístupech na síť. Mluvčí PKP Cargo G. Fingas řekl: Máme před sebou do roku 2013 investice za 3 miliardy zlotých do rozvoje podniku. Koncern pokryje 20 procent potřebných finančních prostředků z vlastních zdrojů. Cílem tohoto plánu je zvýšit efektivnost společnosti. Podle něj je také jasné, že drážní obor nemůže dále sázet na dopravu uhlí. Tato monokultura byla přechodovým článkem z komunistických dob, kterou již mnoho domácích expertů kritizuje. Možností může být posílení dopravy kontejnerů. Také se nevylučuje bližší spolupráce se sektorem silniční nákladní dopravy. Předseda představenstva silné soukromé dráhy PCC Rail Miroslav Orlender na fóru mj. uvedl, že státní PKP Cargo podléhal a podléhá prostě jiným zákonům než soukromé firmy; tento problém je však prý vlastní všem evropským zemím. PKP Cargo má také díky své velikosti více rozvojových možností. Je však rovněž vystaven politickým tlakům. PCC Rail patří k německému průmyslovému holdingu PCC z Duisburgu. Podle dalších drah se na výkonech odráží zavírání uhelných dolů z iniciativy vlády.

## 30. 10. 2008 Vichřice zastavila vlaky, u Olomouce rychlík narazil do stromu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/34163-vichrice-zastavila-vlaky-u-olomouce-rychlik-narazil-do-stromu/>)

Olomouc/Ostrava - Silná vichřice, která dnes dopoledne zasáhla především východ České republiky, výrazně narušila provoz na železnici. Stromy zkomplikovaly dopravu především na Ostravsku, nedaleko Olomouce do spadlého kmenu narazil rychlík. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally se nehoda obešla bez zranění a výrazných škod.

Nehoda se stala dopoledne krátce před devátou hodinou mezi stanicemi Domašov nad Bystřicí a Hrubá Voda na trati z Olomouce do Bruntálu. Srážkám se podařilo zabránit na jednokolejných tratích na Ostravsku. Stromy zablokovaly tratě z Opavy do Chuchelné, z Opavy do Heřmanic a z Lipové - lázní do Javorníku ve Slezsku. Vlaky nahradily autobusy. Problémy zaznamenali železničáři i na polské straně.

Vedle železnice vichr komplikoval i automobilovou dopravu. Vinou větru byl na téměř dvě hodiny v obou směrech uzavřen tunel na dálnici D47 nedaleko Klimkovic na Novojičínsku. Hasiči na severní Moravě vyjízďeli k desítkám případů, v Bruzovicích na Frýdecko-Místecku zemřel v troskách utržené střechy čtyřiačtyřicetiletý muž.

### 31. 10. 2008 Kolaps na železnici v Praze zavinil oheň prochládlé dvojice

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/kolaps-na-zeleznici-v-praze-zavinil-ohen-prochladle-dvojice-pqa-praha.asp?c=A081031\\_122103\\_krimi\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/kolaps-na-zeleznici-v-praze-zavinil-ohen-prochladle-dvojice-pqa-praha.asp?c=A081031_122103_krimi_jba))

Kriminalisté dopadli dvaadvacetiletého a pětatřicetiletého muže, které podezřívají z nedělního podpálení elektrického vedení na takzvaném Novém spojení v Praze. Údajně se chtěli ohřát u ohně, plameny se ale rozšířily a poškodily důležité zařízení. Pachatelům hrozí až rok vězení.

Policisté zadrželi dvojici ve středu. Muži jsou podezřelí z toho, že si poblíž šachty se zabezpečovacími kabely udělali v neděli oheň, aby se ohřáli.

Plameny poté přeskočily do šachty a poničily důležité zařízení. Tím se zastavil provoz na trati ve směru k Hlavnímu nádraží a vznikla škoda půl milionu korun.

Noční požár zastavil vlaky z hlavního nádraží po takzvaném Novém spojení ve směru Vysočany, Holešovice a Libeň. Mužům hrozí za trestný čin obecného ohrožení až jeden rok vězení.

Správa železniční dopravní cesty a České dráhy měly během víkendu napilno. Už den před požárem zkomplikovali zloději kabelů provoz mezi Masarykovým nádražím a Libní. Ukradli deset metrů vedení a další dva kabely přerušili.

### 31. 10. 2008 Nevyhazujte jízdenky na vlak (ČD Bonus, sleva za listopadové jízdenky)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=62533>)

Od 1. do 30. listopadu všichni cestující mají možnost v rámci programu ČD Bonus využít speciální nabídky vyšších slev. Oproti jízdence v minimální hodnotě 200 Kč síť knihkupectví Kanzelsberger ve všech 43 obchodech v celé republice nabízí exkluzivní slevu 15 % na veškerý sortiment. Slevu můžete uplatnit i na nákup stále více oblíbených v poslední době dárkových poukázek. Informace o knihkupectvích a kontakty najdete na [www.kanzelsberger.cz](http://www.kanzelsberger.cz).

Nákupní galerie [www.MALL.cz](http://www.MALL.cz) - ve specializovaných 23 obchodech nabízí nejrůznější zboží od elektroniky, bílého zboží, hraček, potřeb pro zahrádkáře, pneumatik až po MP3 přehrávače nebo digitální fotoaparáty. Speciálně v listopadu pro zákazníky ČD oproti jízdence v minimální hodnotě 200 Kč vydané v listopadu sleva 10 %. Sleva se vztahuje při nákupu v následujících obchodech:

BartSport.cz, BileZbozi.cz, Chrono.cz, CykloExpert.cz, GamesOn.cz, HappyAnimals.cz, HobbyExpert.cz, Joy.cz, LevnaStavba.cz, Minima.cz, OstrovPokladu.cz, PneuExpert.cz, Sekacky.cz, Zarizeno.cz.

Akce je platná od 1.11.2008 do 30.11.2008. Kód opravňující ke slevě získáte zde.

Další neodolatelnou nabídku vám přináší jediná síť restaurací sushi v České republice – SUSHI POINT. Exkluzivně v rámci ČD Bonusu po odevzdání jízdenky v minimální hodnotě 400 Kč získáte slevu 30 % na celkovou konzumaci v nově otevřené provozovně Sushi Point Vinohrady. Nabídka platí od 15. listopadu do 15. prosince 2008. Více informací a kontakty získáte na [www.sushi-point.cz](http://www.sushi-point.cz).

Nevyhazujte jízdenku na vlak a získejte exkluzivní slevy s ČD Bonusem v listopadu! [www.cd.cz/cdbonus](http://www.cd.cz/cdbonus).

### 31. 10. 2008 Nejrychlejší lokomotiva světa uvízla v Praze s expresem do Brna

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/nejrychlejsi-lokomotiva-sveta-uvizla-v-praze-s-expresem-do-brna-p8s-domaci.asp?c=A081031\\_170127\\_domaci\\_abr](http://zpravy.idnes.cz/nejrychlejsi-lokomotiva-sveta-uvizla-v-praze-s-expresem-do-brna-p8s-domaci.asp?c=A081031_170127_domaci_abr))

V pondělí nasadily České dráhy na expres mezi Prahou a Brnem nejrychlejší lokomotivu na světě. Zacvičují se na ní čeští strojvedoucí. Po čtyřech dnech se jim stroj Siemens Taurus vzepršel. Nepodařilo se ho nastartovat, Brněnský expres tak vyjel na Moravu s jinou lokomotivou a 90 minutami zpoždění.

"Lokomotiva Taurus musela být přepřažena a pracovníci ČD ji odtáhli do depa," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Spoj se tak na cestu z pražských Holešovic do Brna vydal o hodinu a půl později.

"Vypadl hlavní automat, takže lokomotiva nemohla jet. Nepodařilo se ji navíc nastartovat," vysvětlil iDNES.cz Petr Štáhlavský z Českých drah. Stroj nyní poputuje zpět do Rakouska, které ho Českým drahám pronajalo. "Rakousko výměnou pošle jinou lokomotivu," řekl Štáhlavský.

Dodal, že takováto závada není nijak neobvyklá a může se stát na jakémkoliv typu lokomotivy. "Není to žádná tragédie," řekl.

České dráhy si od Rakouska pro příští rok pronajaly celkem osm lokomotiv Siemens Taurus.

První se kvůli výuce strojvedoucích rozjela po českých kolejích toto pondělí. Vlaky tažené taurusem budou jezdit jako Brněnský expres až do 11. listopadu. Poté bude lokomotiva převedena na trať Praha - Drážďany, od poloviny prosince pak spojí Prahu s Vídní.

---