

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2009

## OBSAH

02. 01. 2009	KOZÍ DRÁHA BY MOHLA BÝT OBNOVENA JIŽ NA JAŘE (DĚČÍN - OLDŘICHOV U DUCHCOVA) .....	3
04. 01. 2009	DRÁHY CHTĚJÍ NOVÉ VAGONY, V LEDNU VYPÍŠÍ TENDRY .....	3
06. 01. 2009	DO PÍSECKÉ ZÓNY LZE JET VLAKEM, MĚSTO VYBUDOVALO CHYBĚJÍCÍ CESTU (ZASTÁVKA PÍSEK-DOBEŠICE).....	4
07. 01. 2009	TŘI DOPRAVNÍ TERMINÁLY SE ZAČNOU STAVĚT V KARLOVARSKÉM KRAJI (SOKOLOV, CHEB, MARIÁNSKÉ LÁZNĚ) .....	4
07. 01. 2009	NA PENDOLINA JSOU LEVNĚJŠÍ INTERNETOVÉ JÍZDENKY .....	5
08. 01. 2009	DOTOVANÉ TRATĚ NA SEVERU ČECH LÁKAJÍ BRITY I FRANCOUZE .....	5
08. 01. 2009	POŽÁR VAGÓNU V ÚSTÍ NAD LABEM UZAVŘEL ŽELEZNIČNÍ KORIDOR DO NĚMECKA .....	6
09. 01. 2009	MODŘANY SE UŽ OVLÁDAJÍ DÁLKOVĚ .....	6
09. 01. 2009	U SPOLEČNOSTI PKP INTERCITY NAVÝŠENY POČTY VLAKŮ .....	7
09. 01. 2009	CENTRUM ALEXA A MINI BERLÍN S MODELOVÝM KOLEJIŠTĚM .....	8
09. 01. 2009	PARDUBICKÝ KRAJ MOŽNÁ NAHRADÍ ČÁST VLAKOVÉ DOPRAVY AUTOBUSY .....	8
09. 01. 2009	NEHOD NA PŘEJEZDECH LONI UBYLO, ALE JE VÍCE OBĚTÍ .....	9
12. 01. 2009	DOPRAVU BRZY ZASÁHNE MASIVNÍ A ČASOVĚ NEOMEZENÁ STÁVKA .....	9
12. 01. 2009	OSOBLAŽSKÁ ÚZKOKOLEJKA BY MOHLA VĚST AŽ DO POLSKA .....	10
13. 01. 2009	STÁT OTEVŘE REGIONÁLNÍ DOPRAVU KONKURENCI.....	11
13. 01. 2009	RYCHLÍK ŠKRTL O NÁKLADNÍ VLAK, TRAŤ Z PRAHY NA JIH ČECH STÁLA ČTYŘI HODINY .....	11
13. 01. 2009	PROČ JDE ŘEBÍČEK? NEODSTŘIHL VIAMONT, ZAČAL S KAPSCHEM.....	12
14. 01. 2009	STAVEBNÍ FIRMY SE POPEROU O REKORDNÍ DRÁŽNÍ ZAKÁZKU ZA 36 MILIARD .....	13
14. 01. 2009	STÁVKA V DOPRAVĚ SE PROZATÍM ODKLÁDÁ .....	14
14. 01. 2009	AŽD ZÍSKALA VÝZNAMNOU ZAKÁZKU V LITVĚ.....	14
15. 01. 2009	ŠKODA VAGONKA DODÁ NA SLOVENSKO SOUPRAVY ZA 2,5 MILIARDY KORUN.....	15
15. 01. 2009	NOVÉ NÁDRAŽÍ V BRNĚ PŘIŠLO O ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ CHYBAMI ÚŘEDNÍKŮ .....	15
16. 01. 2009	KRAJE NAVÝŠÍ DOTACI ČD O ŠEST PROCENT, OD STÁTU POŽADUJÍ 3,2 MILIARDY .....	16
16. 01. 2009	STAVBA NADJEZDU NAD ŽELEZNICÍ ROZDĚLILA OBYVATELE VELKÉ CHUCHLE .....	16
17. 01. 2009	DOPRAVNÍ REVOLUCE VE ŠPANĚLSKU: RYCHLOVLAK PŘETÁHL KLIENTY AEROLINIÍM.....	17
17. 01. 2009	OBAMA JEDE NA INAUGURACI VLAKEM JAKO LINCOLN V ROCE 1861.....	17
18. 01. 2009	DRÁHY LONI PRODĚLALY 4 MILIARDY KORUN V OSOBNÍ DOPRAVĚ .....	18
19. 01. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V TRAŤOVÉM ÚSEKU ČÍČENICE – VOLARY.....	19
19. 01. 2009	NOVÝ TERMINÁL V ČESKÉ TŘEBOVĚ .....	19

19. 01. 2009	RARITA ANEB PROBROUŠENÉ KOLEJNICE (KAŘÍZEK, 10. BŘEZNA 1978).....	19
19. 01. 2009	KOMBINOVANÁ DOPRAVA JEŠTĚ V RŮSTU .....	20
19. 01. 2009	ZAHÁJENA PŘESTAVBA NÁDRAŽÍ V SALCBURKU .....	20
19. 01. 2009	STAVBA NOVÉHO SPOJENÍ POKRAČUJE (EBENSFELD – ERFURT) .....	21
19. 01. 2009	TŘASKAVKY S RAKETOVÝM POHONEM?.....	21
20. 01. 2009	KRAJE ZVÁŽÍ MAJETKOVÝ VSTUP DO ČESKÝCH DRAH.....	22
20. 01. 2009	PLÁNOVANÁ Odstávka systému akceptace platebních karet .....	22
21. 01. 2009	MÍSTENKY JSOU OD ZÍTŘKA VOLITELNOU SOUČÁSTÍ JÍZDENEK Z ESHOPU A TELEFONICKÉHO PRODEJE .....	22
22. 01. 2009	NA VYSOČINĚ MOŽNÁ NAHRADÍ ČÁST VLAKŮ LEVNĚJŠÍMI AUTOBUSY .....	23
22. 01. 2009	BRNO ZAHÁJILO PROJEKT MĚSTSKÉ RYCHLODRÁHY, KTERÁ SPOJÍ OBĚ NÁDRAŽÍ.....	23
23. 01. 2009	KNIŽNÍ NOVINKA: „PĚTASEDMY“ A TROJČITÉ LOKOMOTIVY ČSD I.....	24
23. 01. 2009	VOGTLAND EXPRESS STÁLE V PROVOZU (PLAUEN - CHEMNITZ - BERLIN)..	24
23. 01. 2009	NEJMLADŠÍ STROJVŮDKYNI ÖBB JE 18 LET .....	25
23. 01. 2009	NA NÁDRAŽÍ V KARLOVĚ TÝNĚ... (KARLŠTEJN) .....	25
26. 01. 2009	VLAKY DO PRAHY A DO BRNA MĚLY OD RÁNA ZPOŽDĚNÍ .....	26
26. 01. 2009	RATH NA BENDLA TLAČÍ KVŮLI RYCHLODRÁZE PRAHA – Kladno .....	27
26. 01. 2009	U LIPNA BY MOHLY JEZDIT VLAKY PODOBNÉ TRAMVAJÍM .....	27
27. 01. 2009	ČESKÉ DRÁHY ROZŠÍŘUJÍ NABÍDKU JÍZDENEK Z AUTOMATŮ NOVÉ GENERACE .....	28
27. 01. 2009	SFDI V ROCE 2008 VYNALOŽIL NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU REKORDNÍ ČÁSTKU .....	28
28. 01. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BYSTRICE NAD OLŠÍ – ČESKÝ TĚŠÍN .....	29
28. 01. 2009	ČESKÉ DRÁHY VYDÁVAJÍ PUBLIKACI „NOSTALGIE 2009“ .....	29
28. 01. 2009	ŽLUTÉ VLAKY BUDE STUDENT AGENCY ŘÍDIT Z NIZOZEMSKA .....	30
28. 01. 2009	ÚSTECKÝ KRAJ MÁ ZAPLATIT ČESKÝM DRAHÁM ČTVRT MILIARDY .....	30
29. 01. 2009	ČESKÉ DRÁHY ODBRZDILY VLAK LUXUSU (BOHEMIAN TRAIN) .....	31
29. 01. 2009	STÁVKA NĚMECKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ VELKOU ŠKODU NENAPÁCHALA.....	34
29. 01. 2009	V ÚSTECKÉM KRAJI JEZDÍ VLAKY BEZ SMLOUVY S ČESKÝMI DRAHAMI .....	34
29. 01. 2009	NOVÉ ETIKETY DO NĚMECKA (MÜNCHEN, NÜRNBERG) .....	35
30. 01. 2009	BENDL PROVĚŘÍ VÝBĚR ŠÉFA DRÁŽNÍ INSPEKCE, VYMĚNIL SPORNÉHO NÁMĚSTKA .....	36

## 02. 01. 2009 Kozí dráha by mohla být obnovena již na jaře (Děčín - Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/40543-kozi-draha-by-mohla-byt-obnovena-jiz-na-jare/>)

Ústí nad Labem - Nově zvolené krajské zastupitelstvo Ústeckého kraje slíbilo obnovit provoz na železniční trati z Děčína do Oldřichova na Teplicku. Vlaky, které na takzvané Kozí dráze přestaly jezdit předloni v prosinci, se vrátí možná už na jaře. Bývalé vedení kraje zdůvodňovalo přerušení provozu velkou ztrátovostí trati.

Trať přestala být funkční po 136 letech. Kraj odmítl dál dotovat její ztrátovost. Teď bude nově složené zastupitelstvo jednat o obnově dopravy. "My jsme jedině rádi, když se trati neruší, ale když se rozšiřuje provoz," vyjadřuje podporu projektu mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Podle starosty Telnice byla dráha využívána hlavně zaměstnanci různých podniků a školáky.

Podle kraje byly důvodem ke zrušení takzvané souběhy, které zakazují evropské zákony. "Z veřejných peněz se nemůže platit autobus a vlak, které jezdí po stejné trase, což v tomto případě bylo," vysvětluje mluvčí ústeckého krajského úřadu Veronika Kindlová.

"Když se podíváte na situování zastávek, tak ten souběh se může vyloučit. Je to otázka chtění a nechtění," oponuje názoru bývalých zastupitelů současný zastupitel Jaroslav Foldyna (ČSSD).

Správci železnice navíc loni na většině trati zakázali kvůli špatnému technickému stavu provoz. Teď už je Kozí dráha opravená a vlaky se na ni můžou vrátit prakticky hned. "Byly tam opraveny dva mosty ve špatném stavu a napravená geometrie trati," doplňuje Halla.

Pokud zastupitelstvo obnovu dopravy schválí, můžou se vlaky na Kozí dráhu vrátit už na začátku března.

## 04. 01. 2009 Dráhy chtějí nové vagony, v lednu vypíší tendry

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/40658-drahy-chteji-nove-vagony-v-lednu-vypisi-tendry/>)

Praha - České dráhy během ledna vypíší dvě výběrová řízení na obnovu vozového parku. Na konci jednoho tendru má být výhodný pronájem osmi nízkopodlažních motorových jednotek, ve druhém výběrovém řízení bude podnik hledat 100 rekonstruovaných rychlíkových vagonů. Vypsání tendrů již schválila dozorčí rada firmy.

O nákupu stovky vagonů se mluví delší dobu, dosud se ale neuskutečnil. Dráhy podle mluvčího Ondřeje Kubaly dostaly cenově výhodnou nabídku od německé firmy Deutsche Bahn, jednání ale nevedla k úspěšnému cíli. "Podmínky, na kterých protistrana trvala, pro nás byly nepřijatelné," uvedl Kubala. Podnik proto nyní vypisuje celoevropský tendr, protože vozy údajně "potřebuje jako sůl".

Nové vagony chtějí dráhy nasadit na vnitrostátní spoje, kde dosud jezdí klasické zelené vagony s kupé pro osm cestujících a červenými koženkovými potahy na sedačkách. "Ty už neodpovídají tomu, v čem bychom měli vozit cestující v 21. století," řekl Kubala. Nové vozy by měly mít moderní sedadla a kupé pro šest cestujících. Dráhy je zaplatí pomocí finančního leasingu.

Motorové dvoučlankové jednotky budou jezdit na nově zavedených rychlících z Prahy přes Písek do Českých Budějovic a z Prahy přes Kladno do Rakovníka. Jednotky mají být zhruba pro 120 cestujících. Podmínkou tendru je rychlost až 120 kilometrů v hodině a také možnost spojovat jednotky do vlaků po třech tak, aby je mohl ovládat jediný strojvedoucí.

V úvahu připadají například jednotky Desiro od společnosti Siemens, které již na některých regionálních tratích v česko-německém pohraničí jezdí. Výsledek tendru by měl být znám ještě v prvním pololetí.

### Nové vozy hradí dráhy z prodeje majetku

Obnova zastaralého vozového parku je prioritou vedení ČD. Dráhy například nyní rekonstruují jídelní vagony nebo kupují řídicí vozy. K nejviditelnějším novinkám patří krajské motoráky Regionova nebo nové pantografy CityElefant.

Peníze na obnovu vozového parku získaly dráhy prodejem majetku Správy železniční dopravní cesty. Čistý zisk z transakce byl zhruba osm miliard korun, část peněz však padne na ztráty, které generuje osobní doprava. Někteří konkurenční dopravci převod majetku mezi státem vlastněnými organizacemi kritizovali jako nedovolenou podporu ze strany státu.

## 06. 01. 2009 Do písecké zóny lze jet vlakem, město vybuďovalo chybějící cestu (zastávka Písek-Dobešice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/40900-do-pisecke-zony-lze-jet-vlakem-mesto-vybuďovalo-chybejici-cestu/>)

Písek - Lidé pracující v průmyslové zóně v Písku nebo studenti zemědělské školy, kteří jezdí do blízkého školního statku, mohou od čtvrtka jet do práce či na praxi vlakem. Ten poprvé vysadí cestující v nové zastávce Písek-Dobešice. Podařilo se totiž vybudovat chybějící přístupovou cestu od stanice do zóny. Spojovací chodník požadovaly kvůli bezpečnosti lidí Drážní úřad a policie. Oznámil to dnes mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. V Dobešicích měly přitom vlaky zastavovat už v půlce prosince, kdy začal platit nový jízdní řád.

Až do nynějška ale tudy soupravy jen projížděly. Moderní osvětlená zastávka s vyšším nástupištěm a bezbariérovým přístupem nebyla totiž zkolaudovaná. Problém byl s odkupem pozemku pro stavbu chodníku. Majitel plochu nechtěl prodat. Město nakonec vybuďovalo provizorní cestu, aby lidé nemuseli chodit po silnici. Bez chodníku totiž úředníci i policisté považovali přístup k zastávce za příliš nebezpečný. "Podařilo se vybudovat chybějící přístupovou cestu i s osvětlením. Drážní úřad proto dnes zastávku zkolaudoval," uvedl Halla.

"První vlak pro cestující zastaví v nové zastávce ve středu v 04:51 při cestě z Protivína do Březnice. Z píseckého nádraží trvá cesta vlakem do průmyslové zóny jen šest minut," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. V Dobešicích budou stavět všechny osobní vlaky, které jezdí na trati Protivín - Písek - Březnice - Zdice. V pracovní den to bude 17 spojů v obou směrech. Do průmyslové zóny jezdí denně za prací přes 3000 lidí.

Výstavba zastávky včetně rekonstrukce kolejí přišla na zhruba šest milionů korun. Práce platil Státní fond dopravní infrastruktury.

## 07. 01. 2009 Tři dopravní terminály se začnou stavět v Karlovarském kraji (Sokolov, Cheb, Mariánské Lázně)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/40993-tri-dopravni-terminaly-se-zacnou-stavet-v-karlovarskem-kraji/>)

Karlovy Vary - V Karlovarském kraji má letos začít stavba tří dopravních terminálů. V Sokolově, Chebu a Mariánských Lázních vzniknou stavby, které spojí autobusová a železniční nádraží a zlepší služby pro cestující. Kraj by měl celkově do terminálů s pomocí dotací z Evropské unie investovat až 290 milionů korun.

Plán navazuje na stávající projekt Českých drah Živá nádraží - Living stations, který předpokládá komplexní revitalizaci přibližně 60 nádražních objektů v zemi, mimo jiných i v Karlových Varech a Mariánských Lázních.

Nejdále v přípravách je zatím terminál v Sokolově, který má zpracovanou projektovou dokumentaci včetně stavebního povolení. "Předpokládané náklady na provedení stavby jsou 100 milionů korun včetně DPH. "V nejbližších dnech musí být podána žádost o dotaci, nejzazší termín je do 22. ledna," doplnila mluvčí krajského úřadu Andrea Bocková.

Stavba v Sokolově se bude skládat z vlastního autobusového nádraží, parkoviště pro 98 osobních vozidel, úpravy příjezdové a odjezdové komunikace a zeleně.

Druhý z partnerů projektu, město Mariánské Lázně, podalo žádost o stavební povolení, o dotaci bude žádat v další výzvě, tedy asi ve druhé polovině roku. Předpokládané náklady na stavbu jsou 90 milionů korun. V lázeňském městě vznikne také nové autobusové nádraží, upraví se nádražní náměstí, zrekonstruuje komunikace a zeleň.

Třetím městem, kde se bude terminál stavět, je Cheb. Terminál už má územní rozhodnutí. "Předpokládané náklady na stavbu jsou 100 milionů korun. O dotaci bude žádat v další výzvě, stejně jako Mariánské Lázně," uvedla Bocková.

Podle mluvčí chebské radnice Marty Kuželové bude charakteristickým znakem centrální vícefunkční budova ve tvaru šestiúhelníku. Budova bude umístěna ve středu budoucího dopravního terminálu a její součástí bude kromě dispečinku a zázemí pro zaměstnance také infocentrum pro cestující.

Původně se o terminálu uvažovalo i v Chodově na Sokolovsku. Tam jsou ale autobusové a vlakové nádraží na jiných místech, což nespĺňovalo podmínky projektu terminálů, které mají za cíl sloučit autobusovou, vlakovou a městskou dopravu na jedno místo.

---

### **07. 01. 2009 Na pendolina jsou levnější internetové jízdenky**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/40997-na-pendolina-jsou-levnejsi-internetove-jizdenky/>)

Praha - Na méně vytížené spoje SC Pendolino začaly České dráhy nabízet zlevněné internetové jízdenky. Nabídka se týká cestujících bez zákaznické karty, kdy například na lince z Prahy do Ostravy mohou při pořízení jízdenky na internetu ušetřit 188 korun proti nákupu u pokladny, uvedl Petr Pošta z tiskového oddělení ČD.

Dráhy tak následují některé zahraniční železniční dopravce nebo letecké společnosti, které upravují ceny jízdenek a letenek podle poptávky a některá místa doprodávají na internetu s výraznou slevou. "Jde o pilotní nabídku takzvaného dynamického jízdného, které používáme u některých mezinárodních jízdenek," doplnil Pošta.

Množství levných "pendolinových" jízdenek na jeden spoj dráhy nezveřejnily. "Počet jízdenek aktuálně přizpůsobujeme poptávce po jízdě vlaky SuperCity Pendolino. V méně vytížených vlacích nabízíme těchto jízdenek více a naopak," řekl Pošta. Levnou jízdenku cestující nevyužijí ve vytížených pátečních spoji z Prahy do Ostravy a pondělních ranních spoji z Ostravy do Prahy.

Kromě využití internetu musí cestující dodržet i další podmínky. Jízdenku musejí zakoupit nejpozději tři dny před jízdou a doklad navíc platí pouze ve druhé třídě.

Internetový prodej jízdenek zprovoznily České dráhy na konci roku 2005, v současnosti je možné pořídít na síti doklady do zhruba 500 vlaků kategorie rychlík, expres, InterCity, EuroCity a SuperCity.

---

### **08. 01. 2009 Dotované tratě na severu Čech lákají Brity i Francouze**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dotovane-trate-na-severu-cech-lakaji-brity-i-francouze-ppm-eko-doprava.asp?c=A090107\\_215610\\_eko-doprava\\_zra](http://ekonomika.idnes.cz/dotovane-trate-na-severu-cech-lakaji-brity-i-francouze-ppm-eko-doprava.asp?c=A090107_215610_eko-doprava_zra))

Vozit cestující po českých lokálkách s vydatným příspěvkem krajů je pro dopravce zřejmě lákavé sousto. Ukazuje to alespoň zájem firem, které se přihlásily do soutěže na zajištění regionální dopravy na vybraných tratích po Libereckém kraji. Ten je po Karlovarském druhým, který bude železnici dotovat podle toho, kdo z dopravců nabídne nejlepší podmínky.

Na severu Čech soutěží pět firem. "Počet zájemců je pro nás příjemným překvapením," říká šéf Korid LK Petr Prokeš.

Organizace vlastněná krajem má na starosti koordinaci veřejné dopravy a slibuje si od soutěže lepší podmínky pro cestující než dosud. Firmy se utkají zhruba o třetinu všech tratí, na jejichž provoz kraj doplácí. MF DNES získala seznam všech zájemců, kteří se do soutěže přihlásili a kteří mají do června čas podat nabídky.

Kromě Českých drah, které po vybraných tratích už teď jezdí, má zájem britský obr Arriva nebo francouzský Keolis. Ten jde do soutěže společně s českou Student Agency. V soutěži jsou ještě český Viamont a Railtrans. Posledně jmenovaná firma však vypadla kvůli formálním nedostatkům, jak později sdělil i její mluvčí.

Svoji účast v soutěži ve středu MF DNES jinak potvrdily všechny zbylé společnosti.

#### **Dopraci chtějí více příležitostí**

"Je načase, aby podobné soutěže začalo dělat ministerstvo a jiné kraje," říká Jiří Mužík ze Sdružení železničních společností. Podle něj právě vysoký počet uchazečů ukazuje, že o provozování železniční dopravy je u nás zájem.

Většinu příspěvků na úhradu ztráty z provozu osobních vlaků a rychlíků zatím získávají České dráhy, které ročně mají kolem osmi miliard korun z veřejných prostředků a požadují další. Z tohoto koláče však chtějí ujíst i další dopravci.

V Libereckém kraji se soutěží sice "jen" o sedmdesát milionů korun, ale seznam přihlášených ukazuje na zájem i ze zahraničí. Podobný stav je i v regionální autobusové dopravě, kde se zatím zakázky na dotované spoje rozdělují na základě zvykového práva bez jakýchkoliv soutěží.

"Pokud budou další soutěže, určitě do nich chceme jít," potvrdil Ivan Procházka, který vede české zastoupení Arrivy. Stejně hovoří například Luděk Peleška z Viamontu.

#### **O tratě se soutěžilo už dříve**

Dopravci zatím mnoho šancí dostat se do dotované dopravy neměli: dvě soutěže vypsal ministerstvo na rychlíkové tratě, ale tam podle většiny účastníků České dráhy podtrhly cenu. Z krajů soutěže vypsal jen Liberecký a Karlovarský, ostatní zatím otálejí.

Kraje budou vybírat podle ceny a kvality vlaků, vítězná firma získá kontrakt na patnáct let, aby mohla umožnit investice do nových strojů. Podle Petra Moravce z Českých drah tyto tendry ukážou skutečné náklady na provoz a kraje pochopí, že budou muset za dopravu platit více než dosud.

"Chceme moderní motorové jednotky s nízkopodlažními částmi, které zajistí kvalitní, rychlou, pohodlnou a bezpečnou dopravu v oblasti," dodal Prokeš.

Na konci února by kraj už měl vědět, kdo bude jezdit na mezinárodní trati z Liberce do Rybníště přes německou Žitavu. V soutěži jsou čtyři firmy. Okolo českých kolejí krouží navíc i další dopravci, kteří se ještě do této soutěže nepřihlásili. Například německé Deutsche Bahn nebo rakouské dráhy. Nedávno na český trh koupí společnosti Probo Trans vstoupily prostřednictvím dceřiné společnosti také nizozemské dráhy.

Liberecký kraj už jednou podobnou soutěž vypsal, nabídky ostatních dopravců však byly mnohem dražší než od Českých drah, takže kraj nakonec nového provozovatele nevybral. Podle náměstka ministra dopravy Vojtěcha Kocourka výběrová řízení stát chystá. Řešit je však bude až nový zákon o veřejných službách v přepravě, který ministerstvo připravuje.

---

### **08. 01. 2009 Požár vagónu v Ústí nad Labem uzavřel železniční koridor do Německa**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/pozar-vagonu-v-usti-nad-labem-uzavrel-zeleznicni-koridor-do-nemecka-1p8/krimi.asp?c=A090108\\_115240\\_krimi\\_pje](http://zpravy.idnes.cz/pozar-vagonu-v-usti-nad-labem-uzavrel-zeleznicni-koridor-do-nemecka-1p8/krimi.asp?c=A090108_115240_krimi_pje))

Krátce před jedenáctou hodinou začal hořet ve stanici Ústí nad Labem jídelní vůz vlaku Eurocity Hungaria. Hasiči museli v trolejích vypnout proud, což zastavilo i ostatní vlaky. "Po dvanácté hodině se vlaky opět rozjely," řekl iDNES.cz Radek Joklík z Českých drah.



Vlaky nabírají kvůli požáru zpoždění patnáct až osmdesát minut, uvedl Joklík. "Týká se to jak vlaků osobních, tak dálkových. Stabilizovat se to bude nejspíš celé odpoledne," doplnil. Takzvaný první koridor z Brna přes Prahu a Ústí do Německa přitom patří k nejdůležitějším a nejvytíženějším tratím v Česku.

Vlak jel z Berlína přes Českou republiku do Budapešti. "V 10:45 se hasiči dozvěděli, že se ze spodku jídelního vozu kouří. Vlak stál na třetím nástupišti a souprava byla rozpojena," informoval mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Poškozený vůz pracovníci železnice odstavili a poté soupravu opět spojili, aby mohla pokračovat v cestě, dodal Kubala. Maďarská souprava dorazí podle Českých drah do Budapešti se zpožděním 158 minut.

Požár způsobila technická závada. "Na místě byl zjištěn ohořelý kabel vytápění v podvozku jídelního vozu," uvedl mluvčí hasičů Lukáš Marvan.

---

### **09. 01. 2009 Modřany se už ovládají dálkově**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_1modra.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_1modra.htm))

Čtvrtek 11. prosince 2008 se stal dnem, kdy byla bez jakékoli slávy a publicity zahájena aktivace dálkového ovládání (DO) stanice Praha Modřany a dohled stanice Praha Zbraslav prostřednictvím jednotného ovládacího pracoviště (JOP) z Prahy Modřan. Celý systém se podařilo zprovoznit v pátek 12. prosince.

Zařízení, jehož investorem je SŽDC, instalovala firma AK signal Brno, a. s. Práce tu prakticky začaly v lednu 2008, kdy bylo zprovozněno provizorní zabezpečovací zařízení v Modřanech tak, aby se tam nemuselo jezdit na přivolávací návěsti. V květnu jsme zprovoznili přejezd v Modřanech, který byl také mimo provoz a nyní se zapnul celý úsek Braník–Zbraslav. Mezi uvedenými třemi stanicemi je aktivováno traťové zařízení, které znemožňuje jízdu vlaků proti sobě. Do souboru dále patří nové přejezdové zařízení ve Zbraslavi, vysvětluje Ing. Ladislav Polcar, technický náměstek ředitele

AK signal Brno, a. s. Zároveň hodnotí celkový význam stavby, která umožní zvýšit rychlost, zrychlit křižování a ušetřit jízdní dobu.

Pro zaměstnance to bude každopádně jednodušší ovládání, ale vyžaduje to znalost obsluhy PC a Jednotného ovládacího pracoviště. Umožní celkový přehled na všechny části zařízení a pomůže zvýšit bezpečnost. Zatímco v Praze Modřanech výpravčí uvedeným dnem odsloužil svou poslední směnu, zbraslavští výpravčí zůstávají a mohou řídit svou stanici, dispečer z Braníka ovládá stanice Braník a Modřany.

Připomeňme, že poměrně moderní „reléovka“ v Modřanech byla poškozena a vyřazena z provozu po povodních roku 2002. Vlastní zabezpečovací zařízení bylo v prvním poschodí, a tak zůstalo v pořádku, ale vnější prvky se musely opravit a některé zcela vyměnit, říká technický náměstek. V Braníku funguje reléové zabezpečovací zařízení typu TEST 10 z konce 80. let minulého století. To ale muselo být upraveno (bez zásahu do vnějších prvků) tak, aby byl zapracován traťový souhlas. Laicky řečeno to znamená, že když nebude udělen zařízením souhlas pro jízdu směr Modřany, nelze zapnout na odjezdovém návěstidle znak dovolující jízdu.

Vlastní JOP a DO mají řadu zvláštností. Jednou z nich je, že celý úsek je vybaven nikoli tradičními kolejovými obvody, ale počítači náprav. Kabely jsou světlovodné a ani to prý nezabránilo v Praze tak častým nájezdům zlodějů kovů. Kabelové trasy, které se za ten jeden den položily, se ihned musely zahrnout, a přesto byly několikrát, a to i ty světlovodné, a tedy pro zloděje zcela bezcenné, vytaženy a ukradeny nebo poškozeny. Kdyby poslední čtyři týdny nebyl klid, snad by se to nemohlo ani včas zprovoznit, povzdechne si technický náměstek a už odbíhá k mobilnímu telefonu, jímž je během přepínání zařízení spojen s kolegy na Zbraslavi, aby aktuálně reagoval na postup prací.

Dopravu řídí výpravčí Karel Borák (v Modřanech) a jeho kolega Pavel Černocho (ve Zbraslavi), a osazenstvo již tak těsné branické dopravní kanceláře obnáší kromě zaměstnanců ČD - Telematiky, kteří upravují telefonní přepojovač, i Blaženu Peckovou z laboratoře TÚDC SŽDC, jež v těsné koordinaci s výpravčími ovládá myši venkovní prvky a sleduje jízdu „prvního“ vlaku 19010. A jak probíhá zapínání, resp. přepínání, prakticky? Na Zbraslavi bylo jednoduché zařízení s ručním stavěním výměn, které nijak nebránilo výstavbě nového. Zřídilo se nové, vyzkoušelo a připojily se přestavníky na výhybky. Pak už se přechodně musely výhybky zajistit výměnovými zámky až do doby aktivace nového zařízení. V Modřanech bylo zařízení provizorní, které dodnes muselo také fungovat, takže nové se vyzkoušelo zčásti na maketě a zbytek na venkovních prvcích, které nebránily provozu. Venkovní prvky se pak přepojují postupně, třeba v tuto chvíli je to zrovna přestavník na výhybce 1 v Modřanech, vysvětluje Ing. Polcar. Nějaký čas už fungoval elektricky, ale nepohyboval výhybkou, nyní byl připojen k výhybce. Návěstidla fungovala, ale byla zatemněna a označena křížem neplatnosti.

Výměnou software v Braníku by výhledově mohla být ovládána Praha Zbraslav. Ovšem až poté, co bude dopravně vyřešena další návaznost na stanici Vrané, uzavírá náměstek AK signalu a hned dodává: Věřím, že investor, tedy SŽDC, počítá s dalším rozšířením DO. Pokud by pokračovala výstavba a JOPkou se vybavilo Vrané, výpravčí ve Zbraslavi by mohl být zrušen a celá trať Praha Braník–Vrané nad Vltavou by byla ovládána z Braníka.

## 09. 01. 2009 U společnosti PKP Intercity navýšeny počty vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_1icity.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_1icity.htm))

Dceřiná společnost Polských státních drah PKP Intercity, která zabezpečuje vnitrostátní a mezinárodní osobní železniční dopravu, navýšila od platnosti nového jízdního řádu počty vlaků. Celkem 178 vlaků je připraveno pro zákazníky, kterým nabízí vyšší komfort cestování, než je v polských vlacích běžné.

Oproti loňskému jízdnímu řádu se zvýšil počet vlaků v kategorii Expres a v létě bude jezdit přímý lůžkový vůz v trase Gdyni – Warszawa – Lviv – Odessa. Důležitou změnou je i dvouhodinový takt v dálkové dopravě na trati Wrocław – Poznaň – Warszawa, z toho každý druhý vlak pojedí přes Katowice. Polské hlavní město a již zmiňovanou Poznaň pak každou hodinu spojí dálkové vlaky různých kategorií, ať již půjde o kategorii Expres nebo Inter- či EuroCity. Vzhledem k ukončení rekonstrukce poznaňského železničního uzlu bylo možné zkrátit jízdní dobu z Varšavy o celých deset minut.

Zvýšení zájmu o železniční dopravu využila společnost PKP Intercity zavedením nových víkendových expresů. První z nich, nazvaný „Pogórze“, pojedí v relaci Warszawa Wschodnia – Katowice – Wrocław – Jelenia Góra. Vlak bude odjíždět v sobotu z Varšavy a zpět z Jelení Góry, ležící na úpatí Krkonoš, pojedí v neděli odpoledne. Druhý víkendový expres směřuje z Gdynie u Baltického moře až do Zakopaného ve Vysokých Tatrách. Celou trasu by měl expres zvládnout za 12 hodin a 18 minut.

V mezinárodní dopravě se zkracují jízdní doby expresních vlaků na rameni Warszawa–Berlin o zhruba patnáct minut, takže nejrychlejší spoj EC „Berlin–Warszawa Ekspres“ překoná vzdálenost 572 kilometrů mezi oběma metropolemi za 5 hodin a 40 minut. Nově je mezi Berlínem a Varšavou zaveden také noční vlak EuroNight „Stanisław Moniuszko“ s přímými vozy z Krakova a Gdynie.

### 09. 01. 2009 Centrum Alexa a mini Berlín s modelovým kolejištěm

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_1alexa.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_1alexa.htm))

V srdci bývalého východního Berlína na Alexandrově náměstí vyrostlo nové obchodní centrum Alexa. Jedním z jeho lákadel je dětský svět, který láká řadu návštěvníků na miniaturní železniční model Berlína v měřítku 1:87, nebo-li H0.



Pod názvem Loxx Miniatur Welten vyrostl a stále roste napodobenina německé metropole a také fiktivní krajina. Při prohlídce uvidíte městskou rychlodráhu S-Bahn, poznáte zastávky Janowitzbrücke, Alexanderplatz, ZOO a další místa. Samozřejmě součástí jsou i charakteristické budovy z okolí těchto stanic. Stejně jako je dominantou Berlína více než tři sta metrů vysoká televizní věž, tak i miniaturnímu světu vévodí její více než čtyři metry vysoká zmenšenina. Nedaleko od její paty pak uvidíte Dům učitelů na „Alexu“ a chybět nesmí známé hodiny se světovým časem.

Autoři spotřebovali na stavbu železničního modelu Berlína a fiktivní krajiny s řadou tratí 4,15 kilometru kolejí. Provoz více než čtyř set vlaků a mnoha dalších prvků řídí celkem třicet čtyři počítačů. Na ploše kolejiště se nachází 10 tisíc modelů aut, 45 tisíc stromů, 50 tisíc postavíček a 18 tisíc světelných zdrojů. Ty jsou třeba pro střídající se dny a noci. Tyto změny simuluje intenzita osvětlení. Chvilími je patrná i zamračená obloha nebo bouřka, doprovázená hromy a blesky.

Na kolejišti je v provozu velké množství tradičních souprav známých z berlínského železničního uzlu. Vedle soupravy řady 175 DR (Vindobona) projíždějí rychlovlaky ICE i souprava Berlin-Warszawa-Expressu v čele s českou lokomotivou řady 371. Pro Berlín jsou typickou součástí i v hustém sledu jezdící soupravy S-Bahnu, které nesmí na modelovém kolejišti chybět.

Miniaturní svět železnice v Berlíně se nachází ve 3. patře obchodního centra Alexa u Alexandrova náměstí. Otevřeno mají každý den od 10 do 19 hodin. Vstupné je 8,90 eur a řada návštěvníků, jako například děti či senioři, mohou využít slevy. Další podrobnosti lze získat také na internetové adrese [www.loxx-berlin.de](http://www.loxx-berlin.de).

### 09. 01. 2009 Pardubický kraj možná nahradí část vlakové dopravy autobusy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/41212-pardubicky-kraj-mozna-nahradi-cast-vlakove-dopravy-autobusy/>)

Pardubice - Pardubický kraj zvažuje omezení rozsahu dotované regionální přepravy po železnici. Nedaří se mu dohodnout se s Českými drahami o výši příspěvku na tento rok. Některé vlaky by se daly nahradit méně nákladnými autobusy, řekl krajský radní pro dopravu Jan Tichý (ČSSD).

České dráhy chtějí výrazně zvýšit sazbu za ujetý kilometr. Místo loňských 263 milionů korun by měl Pardubický kraj letos zaplatit za regionální železniční přepravu 402 milionů korun. S tím ale hejtmanství nesouhlasí a požaduje přezkoumání účetních dokladů drah, aby zjistilo, zda jsou požadavky ČD oprávněné. Fungování drah považuje za neefektivní.

"Vážně uvažujeme, že některé spoje nahradíme autobusy. Vycházejí podstatně levněji. Dosud stály ve srovnání s železnicí polovinu, po navrhovaném zdražení by to byla jen třetina. Navíc jsou schopné dělat zastávky podle požadavků," uvedl Tichý.

Pardubickým krajem denně projede 889 spojů, z toho 717 připadá na regionální dopravu. Letos chtěl kraj rozsah přepravy v podstatě zachovat, dosud však k dohodě s ČD nedospěl. "Zatím vlaky jezdí bez smlouvy. Mohli bychom ji dočasně uzavřít s malým navýšením a po prověření podkladů drah ji později upravit. Obávám se však, že velké ústupky se nedají od železnice očekávat," řekl Tichý.



## 09. 01. 2009 Nehod na přejezdech loni ubylo, ale je více obětí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/41221-nehod-na-přejezdech-loni-ubylo-ale-je-vice-obeti/>)

Praha - Počet nehod na železničních přejezdech loni oproti roku 2007 klesl, přibylo ale obětí kolizí. Drážní inspekce v loňském roce zaznamenala 247 nehod, tedy o deset méně než v předchozím roce. Zemřelo při nich 43 lidí a dalších 127 bylo zraněno. V roce 2007 na přejezdech zahynulo 31 osob, meziroční nárůst tragických případů tak činí 39 procent, informoval mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar. V průměru připadá jeden mrtvý na šest nehod a v drtivé většině případů je odpovědnost na straně účastníků silničního provozu.

Počet obětí nehod na železničních přejezdech se loni přiblížil roku 2006, kdy inspekce evidovala 45 mrtvých. Ve srovnání s rokem 2007 přibylo i zraněných lidí. V předchozím roce jich bylo podle statistik o deset méně.

Nejvíce kolizí i nejvíce obětí loni Drážní inspekce zaznamenala na železničních přejezdech ve středních Čechách. Evidovala zde 53 nehod, při kterých zemřelo 15 lidí. Nejméně nehod se stalo v Praze, podle inspekce šlo o dva případy. Bez ztrát na životech se obešly karamboly na Pardubicku.

Mluvčí inspekce uvedl, že drtivou většinu nehod na železničních přejezdech mají na svědomí řidiči motorových vozidel. Podle Neusara se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a přehlédli světla, či rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli.

Mezi nejčastěji zjištěné přestupky na přejezdech patří podle Drážní inspekce nerespektování výstražného světelného zařízení a přecházení přes přejezd před přijíždějícím vlakem. Ještě častější pak bývá překračování nejvyšší povolené rychlosti přes železniční přejezdy i o desítky kilometrů v hodině. Více než polovina nehod se loni podle statistik stala na přejezdech se světelnou signalizací, kde zahynulo přes 80 procent všech obětí. "Vzhledem k tomu, že těchto přejezdů je pouze čtvrtina z celkového počtu, to jen dále potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu," upozornila Drážní inspekce.

Inspekce v dubnu a květnu loňského roku připravila společnou preventivní akci s Policií ČR, při které vybrala několik desítek přejezdů, kde nejčastěji dochází k nehodám. Policie na základě těchto podkladů a vlastních analýz vybrala 36 přejezdů, kde monitorovala chování řidičů. Při kontrole zjistila celkem 145 přestupků, což představuje pochybení přibližně každého desátého řidiče.

Mezi nejzávažnější nehody patří podle Neusara například střet osobního vlaku s kamionem mezi Hroznětinem a Velkým Rybníkem na Karlovarsku z 8. července loňského roku. Vlak při kolizi vykolejil, nehodu zaplatil životem strojvedoucí. Řidič kamionu utrpěl těžké poranění, lehká zranění si z nehody odnesli tři cestující ve vlaku. Škoda podle Neusara dosáhla téměř dvou milionů korun. Lidský život si vyžádala například i kolize rychlíku a nákladního auta na přejezdu se světly mezi Kolínem a Hlízovem z 15. listopadu. Při střetu zemřel řidič automobilu, strojvedoucí vlaku utrpěl lehké zranění. Škoda byla vyčíslena na 1,7 milionu korun.

Více než čtrnáctimilionovou škodu inspekce zaznamenala při střetu nákladního vlaku a kamionu 14. května na přejezdu se světly bez závor u Netřeby na Mělnicku. "Kamion však sehrál hlavní úlohu také v pondělí 2. června na přejezdu se světly bez závor v Bezděčíně na Mladoboleslavsku. Při nehodě byl těžce zraněn řidič kamionu, nehodu nepřežili dva jeho spolujezdci a lehká zranění utrpěli strojvedoucí vykolejeného vlaku a dva cestující ve vlaku, přičemž škoda převýšila 5,5 milionu korun," sdělil Neusar.

## 12. 01. 2009 Dopravu brzy zasáhne masivní a časově neomezená stávka

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dopravu-brzy-zasahne-masivni-a-casove-neomezena-stavka-pif-ekonomika.asp?c=A090112\\_115338\\_ekonomika\\_pin](http://ekonomika.idnes.cz/dopravu-brzy-zasahne-masivni-a-casove-neomezena-stavka-pif-ekonomika.asp?c=A090112_115338_ekonomika_pin))

Veřejnou dopravu v zemi v nejbližších dnech ochromí masivní stávka. Dohodli se na tom odboráři, kteří chtějí protestovat proti plánovanému zdanění zaměstnaneckých benefitů. Stávka zastaví především vlaky, meziměstské autobusy a pražskou MHD.

"Termín stávky upřesníme co nejdříve," řekl mluvčí odborářů Libor Poláček. Podle něj se nyní řeší technické detaily.

"Stávka může začít zítra, pozítří, uvidíme," citovala ČTK Petra Čecháka, prezidenta Federace strojvůdců, v níž již údajně pracují stávkové výbory.

Šéf rady odborů pražského dopravního podniku Jiří Obitko nicméně prohlásil, že zástupci podniku se ještě před vyhlášením stávky chtějí sejít s ministrem financí Miroslavem Kalouskem.

"Stávka do středy 18 hodin nebude. Ve středu po poledni je naplánována schůzka s ministrem Kalouskem. S přípravami stávky se pokračuje, a pokud se s ním nedohodneme, vyhlásíme ji," řekl Obitko.

### **Praze hrozí kolaps**

Podle děkana dopravní fakulty ČVUT Petra Moose čeká dopravu v Praze kolaps. "Pokud by stávkovala polovina řidičů tramvají v Praze, tramvajová doprava by zkolabovala. Zastavila by se. Stejně tak jako doprava na silnicích, protože by lidé místo MHD jeli do zaměstnání autem," říká Moos.

"V ranní špičce by se doprava v Praze úplně zastavila, protože takový nápor aut nejsou pražské ulice vůbec schopny pojmout. Byl by tu stav, který Praha nezná, na rozdíl například od Paříže, kde nejsou stávky v dopravě výjimečné," dodal.

Podle šéfa Odborového svazu dopravy Luboše Pomajblíka se do stávky mohou připojit i zaměstnanci z dalších odvětví.

"Připojit by se měla městská doprava v rozhodujících aglomeracích, železnice a jednáme s dalšími kolegy. Nyní nelze předjímat rozsah stávky, máme jednoznačnou podporu dalších 32 odborových svazů," uvedl Pomajblík.

Podle něj půjde o masivní a časově neomezenou stávku. "Její průběh může být stupňován, ale to je otázka jejího technického zabezpečení a rozhodnutí o jejím průběhu," doplnil Pomajblík.

### **Benefity má nahradit paušál**

Ministr financí Miroslav Kalousek chce v novém zákoně o dani z příjmů zrušit desítky daňových výjimek a nahradit je takzvaným zaměstnaneckým paušálem. Ten bude podle ministra spravedlivější.

Kalousek se s odboráři sešel minulý pátek, jeho argumenty je však nepřesvědčily. "Shodli jsme se na tom, že páteční jednání s ministrem financí nevedlo ke shodě," dodal Pomajblík.

"Návrh věcného záměru zákona o dani z příjmu musí být stažen. Na schůzce 9. ledna jsme se dozvěděli, že od toho ustoupit (Kalousek) nechce," říká rezolutně Poláček.

Odboráři od stávky ustoupí jen tehdy, pokud ministr financí či premiér vydají písemné prohlášení o tom, že se benefity danit nebudou.

---

## **12. 01. 2009 Osoblažská úzkokolejka by mohla vést až do Polska**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/41461-osoblazska-uzkokolejka-by-mohla-vest-az-do-polska/>)

Osoblahy (Bruntálsko) – Slezská úzkokolejka vedoucí z Třemešné do Osoblahy by se mohla dočkat prodloužení do Polska. Společnost Slezské zemské dráhy chce pro prodlouženou trať částečně využít zrušenou polskou trasu z Glubčic Raclavic, na níž by se měly objevit nové koleje. Vlaky by měly do oblasti přivést další turisty a zároveň usnadnit cesty za prací nebo na nákupy mezi českou a polskou částí Slezska. Peníze chtějí Slezské zemské dráhy získat od Evropské unie.

Aby bylo možné "osoblažku" prodloužit, bylo by potřeba postavit tři kilometry zcela nové trati z Glubčic do Osoblahy. K vytyčení vhodné trasy se Slezské zemské dráhy chystají letos na jaře. Kdy plánovaná stavba skutečně započne, ale zatím ani zástupci Slezských zemských drah ani Raclavičtí nechtějí říci.

Vedení polských obcí, kudy by nová dráha měla vést, se myšlenka na úzkokolejné spojení s Českem líbí. "Byla by to turistická atrakce, protože v zásadě takové úzkorozchodné tratě, které by překračovaly hranice, v Evropě nejsou," řekl místostarosta pohraničního Prudniku Józef Skiba.

Již letos se cestující na osoblažské úzkokolejce setkají se dvěma novými osobními vozy. Na jejich nákup získaly Slezské zemské dráhy unijní dotaci čtyř a půl milionu Kč. "Jeden vůz bude speciálně upravený na přepravu kol, druhý vůz bude klasický výletní vůz, tak jak je známe již z provozu na Osoblažce, a bude vybaven dvěma místy pro jízdu invalidních spoluobčanů na invalidních vozících," uvedl Jaromír Foltýn, předseda správní rady Slezských zemských drah.

### 13. 01. 2009 Stát otevře regionální dopravu konkurenci

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-otevre-regionalni-dopravu-konkurenci-f2x-eko-doprava.asp?c=A090112\\_202919\\_eko-doprava\\_dp](http://ekonomika.idnes.cz/stat-otevre-regionalni-dopravu-konkurenci-f2x-eko-doprava.asp?c=A090112_202919_eko-doprava_dp))

Zvykové právo v české veřejné a z daní dotované dopravě pomalu končí. Úředníci ministerstva dopravy už dokončili nový zákon, který počítá s povinností pro stát, kraje a města vypisovat výběrová řízení na autobusové a železniční spoje, na jejichž chod přispívají.

"Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících je hotový, teď dobíhá připomínkový řízení," potvrdil náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek.

V platnost by měl vstoupit během příštího roku, kraje však zřejmě dostanou ještě pár let přechodné období, možná až deset let. "Zákon obsahuje jednoznačné standardy, jak by měla veřejná doprava fungovat," podotkl Kocourek.

V dotované dopravě nejde o malé peníze: ročně spolykají jen regionální autobusy a vlaky ze státních prostředků více než dvanáct miliard korun, další miliardy pak městská doprava.

Podle zákona, jehož návrh má MF DNES k dispozici, budou muset vypisovat soutěž prakticky všichni, kdo přispívají z veřejných peněz na autobusové linky.

"Připravujeme se na to a vítáme to. Stávající systém není moc průhledný," říká radní pro dopravu Středočeského kraje Robin Povšík. Kraje mají jedinou možnost zadat zakázku bez soutěže, a to jen v případě rozdělení zakázky na menší části.

Dopravci dosud na linkách, které jsou v takzvaném závazku veřejné služby, dostávají úhradu prokazatelně vzniklé ztráty. Ta jim zajišťuje prakticky bezrizikové podnikání.

Podle nových pravidel, která budou platit po celé Evropě, budou muset kraje či města vypisovat na linky soutěž, která má přinést průhledný výběr firmy zajišťující dopravu.

#### Dopravci nový zákon vítají

Česká doprava láká řadu podniků. Dokládá to i velký zájem nadnárodních dopravců, kteří skupují české firmy. Například v tendru v Libereckém kraji na část železnice je celkem pět zájemců.

Nový zákon, který poprvé v historii dává veřejné dopravě samostatnou právní úpravu, proto vítají i soukromí dopravci.

"Jsme příjemně překvapeni. První návrhy, které se k nám dostaly, byly špatné, ale s tímto nemáme problém," říká Jiří Mužík ze Sdružení železničních společností.

V prvních verzích hrozilo například to, že po trati, kde už jezdí dotovaný dopravce, by nesměl jezdit nikdo jiný.

Podle evropské směrnice, která vstoupí v platnost v letošním prosinci, by se povinnost soutěží nemusela týkat vlaků. Řada lidí z oboru je však přesvědčena o opaku.

"Náš právní názor je, že musí, především s ohledem na jiné evropské zákony," říká šéf Student Agency Radim Jančura. Podle dostupných informací se k tomuto výkladu kloní i resort dopravy.

Podle Jančury nyní státu utíkají miliardy korun tím, že vlaky dosud dotuje bez soutěží. Ministerstvo dopravy zatím vypsal jen dvě soutěže na rychlíkové tratě před čtyřmi lety, od té doby ani jednu.

### 13. 01. 2009 Rychlík škrtl o nákladní vlak, trať z Prahy na jih Čech stála čtyři hodiny

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/rychlik-skrtl-o-nakladni-vlak-trat-z-prahy-na-jih-cech-stala-ctyri-hodiny-1oj-krimi.asp?c=A090113\\_093655\\_krimi\\_klu](http://zpravy.idnes.cz/rychlik-skrtl-o-nakladni-vlak-trat-z-prahy-na-jih-cech-stala-ctyri-hodiny-1oj-krimi.asp?c=A090113_093655_krimi_klu))

Provoz na trati z Tábora do Prahy přerušila kolize rychlíku s nákladním vlakem ve stanici Sdoměřice u Tábora. Krátce po šesté hodině ranní zavadila odjíždějící souprava o poslední vagon nákladního vlaku, který zasahoval do prostoru výhybky. Provoz byl obnoven po čtyřech hodinách.



"Nehoda se stala v místě křížení. Rychlík z Českých Budějovic do Prahy při výjezdu ze stanice narazil do posledního vagonu nákladního vlaku. Ten předtím přijel z opačného směru a zůstal stát částečně v profilu koleje, po které odjížděl rychlík," popsal iDNES.cz nehodu mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Překážející poslední vůz nákladní soupravy podle něj po střetu skončil mimo koleje, u rychlíku se poškodila lokomotiva a pět z celkového počtu šesti vagonů. Nikdo se nezranil, škoda bude kolem milionu korun.

### 13. 01. 2009 Proč jde Řebíček? Neodstříhl Viamont, začal s Kapschem

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/politika/clanek.phtml?id=625660>)

Praha - Aleš Řebíček nepřestál vládní rošádu svého stranického a vládního nadřízeného Mirka Topolánka.

#### Co míní o svém odvolání?

"Není to otázka administrativní, personální nebo odborná. Je to spíš vnitrostranická záležitost," řekl těsně před tím, než naposled jako ministr vstoupil do budovy Úřadu vlády. "Nejsem v širším vedení strany, nejsem zasloužilý člen strany. To, že jsem byl dva a půl roku ministr, je svým způsobem nečekané," dodal. Opravdu však nebyl reálný důvod ministra dopravy odvolat?

#### Je třeba jít dál

Aleš Řebíček se ve velké politice objevil nečekaně v roce 2006, kdy byl zvolen poslancem. "Když se něčemu věnuji, tak naplno," popsal tehdy Lidovým novinám svoji filozofii. "Platilo to v mé životní etapě spjaté s budováním stavební a později stavebně-dopravní firmy. Ale podnikatelské sny už jsou splněny, je třeba jít dál."

Pokročit dál se Řebíčkově podařil pár měsíců nato. V září stejného roku ho premiér Mirek Topolánek jmenoval ministrem dopravy. Neznámý Severočech, který byl tou dobou v ODS pouhých pět let, dostal do rukou klíčový resort, který hospodaří s jedním z největších rozpočtů. Kromě státních peněz má ministerstvo na rozmezí let 2007 až 2013 k dispozici k rozdělení dalších 150 miliard z fondů EU.

Řebíček tu byl navíc v době, kdy byla zahájena příprava privatizace tří stěžejních podniků - Letiště, Českých aerolinií a Českých drah. Plánovaný zisk, z něž by mělo ministerstvo také ukousnout, je zhruba 70, 12 a 5 miliard korun.

#### Miliardy pro Viamont

Jenže podle všeho se Řebíčkově během vedení ministerstva nepodařilo oddělit podnikatelské aktivity od politických. Jak deník Aktuálně.cz již dříve upozornil, byl Řebíček coby ministr stále spojen s firmou Viamont a jejími dceřinými společnostmi, které před příchodem na ministerský post vlastnil.

Přestože uvedl, že akcie firmy prodal a oficiálně se k Viamontu nehlásí, z majetkového přiznání vyplývá něco jiného. Většina Řebíčkových přiznaných finančních aktivit se loni točila právě kolem Viamontu.

Z dokumentů je patrné, že ministr splácí 700 tisíc za koupi pozemků golfového hřiště od bývalého majitele Golf klubu Teplice Vladimíra Myšíka. Golfové hřiště na Cínovci, kde ministr vlastní chatu, však v současnosti provozuje právě Viamont. Z přiznání lze zároveň vyčíst, že Řebíčka s dceřinou společností Viamont sport spojuje i smlouva o pronájmu pozemků. A to za symbolický obnos – za loňský rok od své firmy inkasoval 90 tisíc korun. Během Řebíčkovy působení na ministerstvu se navíc Viamontu několikanásobně zvedl počet státních zakázek. Podle MF DNES získala firma během posledních dvou let zakázky za 10,4 miliardy korun.

#### Napřed kritika, pak spolupráce

Další stěžejní firmou kolem ministra je společnost Kapsch. Krátce po nástupu na ministerstvo Řebíček kritizoval smlouvy na zavedení mýta, které s Kapschem uzavřela předchozí vláda. Připravil dodatek, který měl Kapschi snížit odměnu a zvýšit sankci z prodlení. Jenže postupně ministerstvo uzavřelo s dříve kritizovanou firmou další dodatky. Tentokrát ve prospěch Kapsche. Díky dodatku ke smlouvě o mýtu tak získává firma bez výběrového řízení zakázku za 4 miliardy korun na vybudování informačních tabulí na dálnicích.

#### Kapsch bere vše

Ve sněmovně v tuto chvíli čeká na druhé čtení zákon, kterým by měly nově platit mýtné i auta nad 3,5 tuny. "Už je jasné, že tuto zakázku bude provádět Kapsch," řekl Aktuálně.cz mluvčí resortu Karel Hanzelka. "Je to ošetřeno dodatkem ke smlouvě. Teď jen záleží, zda zákon projde sněmovnou."

Ministr také přišel s návrhem na zavedení elektronických dálničních známek. Stejně tak měl tuto zakázku získat - vzhledem ke specifičnosti systému, Kapsch. Ministerstvo však od původního záměru

příhrát zakázku této firmě přímou formou zatím ustoupilo. "Zatím tento návrh v zákoně není," řekl Hanzelka. "Ale může se tam dodat v průběhu druhého čtení."

### Stoupající Hodač

Za pozornost také stojí, jakými lidmi se Řebíček v roli ministra obklopil. Krátce po svém nástupu si na ministerstvo přivedl kamaráda a zcela neznámého spolustraníka ze Severních Čech, Jiřího Hodače. Muž, jenž do té doby pracoval ve firmě zabývající se komunálními odpady, nastoupil nejdříve na post ředitele odboru pozemních komunikací. Velmi rychle však Hodač začal stoupat výš, a stal se prvním náměstkem ministra.

Pod jeho vedení se dostaly všechny strategické odbory a pod jeho vedení se dostala polovina všech zaměstnanců resortu. Hodač se rázem stal klíčovým mužem ministerstva, to vše bez vysokoškolského vzdělání a bez bezpečnostní prověrky.

Hodač se zároveň usadil na strategických pozicích v dozorčích radách Letiště a Českých drah. Tedy podniků, kde se bude rozhodovat o privatizaci v řádech desítek miliard, a s tím spojených tučných provizích.

## 14. 01. 2009 Stavební firmy se poperou o rekordní drážní zakázku za 36 miliard

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stavebni-firmy-se-poperou-o-rekordni-drazni-zakazku-za-36-miliard-pxa-/eko-doprava.asp?c=A090113\\_204216\\_ekonomika\\_dp](http://ekonomika.idnes.cz/stavebni-firmy-se-poperou-o-rekordni-drazni-zakazku-za-36-miliard-pxa-/eko-doprava.asp?c=A090113_204216_ekonomika_dp))

Stavební firmy se chystají na největší veřejnou zakázku v historii české železnice a jednu z největších v dopravních stavbách vůbec. Státní Správa železniční dopravní cesty vypsala soutěž za téměř 36 miliard korun na opravu a údržbu všech železničních tratí po republice. Vítězná firma se bude o české koleje starat 8,5 roku.

Soutěž již Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) poslala do databáze veřejných zakázek. Vedení správy však zatím odmítá obří zakázku blíže komentovat.

"Ve čtvrtek k tomu budeme dělat prezentaci, do té doby se k tomu nebudeme vyjadřovat," uvedl mluvčí Pavel Halla.

Peníze na zakázku bude dostávat postupně ze Státního fondu dopravní infrastruktury. "Takovou soutěž jim přikazoval do tří let vyhlásit zákon," dodal náměstek ředitele fondu pro realizaci zdrojů Jiří Novák.

Fond bude posílat peníze z českých zdrojů, na opravy a údržbu nečerpá žádné peníze z evropských fondů. Až dosud správce českých kolejí vypisoval většinou soutěže jen na jednotlivé tratě. Spojení opravy a údržby do jedné zakázky by mohlo přinést úsporu.

"Pro vítěznou firmu ta zakázka bude znamenat dlouhodobou jistotu, zejména při plánování kapacit. Proto by mohla být cena nižší, než kdyby soutěžily zakázky na jednotlivé tratě," míní prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václav Matyáš.

### Vstup jen pro velké

O obří zakázku bude mezi stavebními firmami pravděpodobně velký zájem. "Dá se čekat, že se přihlásí nějaká velká evropská firma nebo půjdou do sdružení místní společnosti," míní Novák. Do soutěže se mohou přihlásit jen velké firmy – podmínkou je například přístup k půlmiliardovému úvěru.

Zakázka, která má začít v červenci 2009 a skončit koncem roku 2017, přichází v době, kdy dopravní stavební firmy řeší spíše potíže s nedostatečnou kapacitou lidí a strojů. Ve stavbách silnic a železnic je nyní obří konjunktura a firmy často nestíhají. To je patrné i na veřejných soutěžích na nové dopravní stavby: v nich čím dál častěji vítězí společná konsorcia firem, a ne jednotlivé společnosti.

Podle výsledků za tři čtvrtletí dala správa do oprav a modernizací za prvních devět měsíců letošního roku více než miliardu korun. SŽDC se v Česku stará o 9 483 kilometrů železnic, zhruba třetina z nich je elektrifikovaná.

Do železnic půjdou v příštích letech desítky miliard také z evropských fondů. Bruselské peníze jsou určeny hlavně na modernizaci tratí a rozvoj koridorů. A budou také tvořit podstatnou část 31 miliard korun, které letos fond pošle SŽDC převážně na modernizaci české železniční sítě.

#### 14. 01. 2009 Stávka v dopravě se prozatím odkládá

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stavka-v-doprave-se-prozbatim-odklada-dvm-/ekonomika.asp?c=A090114\\_151658\\_ekonomika\\_pin](http://ekonomika.idnes.cz/stavka-v-doprave-se-prozbatim-odklada-dvm-/ekonomika.asp?c=A090114_151658_ekonomika_pin))

Stávka v dopravě, která by ochromila pražskou MHD i meziměstské spoje, se odkládá. Ministr financí stahuje z projednávání zákon o plánovaném zdanění zaměstnaneckých benefitů. A to do doby, než odbory přesvědčí o tom, že nový návrh bude pro zaměstnance výhodnější.

"Od dnešního dne zastavujeme přípravy na stávku" řekl mluvčí Federace strojířů ČR Libor Poláček. "Bezprostřední hrozba byla zažehnána. Zůstaneme ale ve střehu, aby nedošlo k tomu, že by to nějak poškodilo zaměstnance," dodal Poláček.

Ministr financí Miroslav Kalousek chce v novém zákoně o dani z příjmů zrušit desítky daňových výjimek a nahradit je takzvaným zaměstnaneckým paušálem. Ten bude podle ministra spravedlivější.

Odboráři ale i nadále trvají na svém stanovisku, že současný systém zaměstnaneckých benefitů je výhodnější než ministrem financí navrhované nahrazení zaměstnaneckým a důchodcovským paušálem.

"Rozumím oprávněným obavám odboru o benefity zaměstnanců. Stahuji věcný záměr, ale neopouštím ho. Chci ovšem odborářům nejprve předložit čísla, že je návrh pro zaměstnance výhodnější nebo v nejhorším případě neutrální," uvedl Kalousek.

#### Stávka by způsobila kolaps

Pokud by odbory opravdu přikročily ke stávce, zkolabovala by v Praze doprava. "Pokud by stávkovala polovina řidičů tramvají v Praze, tramvajová doprava by zkolabovala. Zastavila by se. Stejně tak jako doprava na silnicích, protože by lidé místo MHD jeli do zaměstnání autem," říká děkan Dopravní fakulty ČVUT Petr Moos.

"V ranní špičce by se doprava v Praze úplně zastavila, protože takový nápor aut nejsou pražské ulice vůbec schopny pojmout. Byl by tu stav, který Praha nezná, na rozdíl například od Paříže, kde nejsou stávky v dopravě výjimečné," dodal.

#### 14. 01. 2009 AŽD získala významnou zakázku v Litvě

Zdroj: AŽD Praha s.r.o. (<http://www.azd.cz/media/tiskove-zpravy/detail-tiskove-zpravy/article/155/32/>)

#### Česká společnost zabezpečí 100 km dlouhý úsek litevské železnice

Moderní řídicí a zabezpečovací technologii nainstaluje na litevské koridorové trati Kaunas – Kybartai společnost AŽD Praha. Přední český výrobce a dodavatel zabezpečovacích zařízení tak obstál mezi silnou konkurencí zahraničních firem, které měly o zakázku v hodnotě více než 260 milionů korun rovněž zájem. Práce budou zahájeny v letošním roce, realizace je plánována na 3,5 roku.

Smlouvu o instalaci zařízení v Litvě podepsalo začátkem letošního roku konsorcium AŽD Praha a litevská společnost UAB FIMA, která je jednou z nejvýznamnějších stavebních firem v oblasti železniční dopravy v Litvě. Celková hodnota zakázky včetně stavební části je téměř 1 miliarda Kč.

„Máme velkou radost z tohoto úspěchu. Zvítězit nebylo vůbec jednoduché. Původní česká technologie, práce českých inženýrů a techniků se tak dostává do další země, a to v době, kdy se i pobaltské státy potýkají s dopady ekonomické stagnace,“ říká Ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha.

V Litvě bude instalováno 9 kusů elektronického stavědla ESA 11, které slouží k zabezpečení a řízení provozu ve stanicích, a dvoukolejného elektronického automatického bloku ABE-1. Tento systém, jímž jsou vybaveny také některé české tratě, lze modifikovat pro jakýkoliv zahraniční železniční systém. Funguje tak například na Slovensku a v dalších zemích.

Český výrobce si vítězstvím v této zakázce otevírá dveře k širší účasti na projektu „Baltica“, který zahrnuje kompletní rekonstrukci koridorových tratí v pobaltských státech.

Zkušenost se zahraničními zakázkami má česká společnost AŽD také například z Balkánu, Běloruska, Indie či Egypta. V současné době jedná AŽD o dodávkách svých systémů v Řecku, Turecku a Iránu.

## 15. 01. 2009 Škoda Vagonka dodá na Slovensko soupravy za 2,5 miliardy korun

Zdroj: iHNed.cz ([http://ekonomika.ihned.cz/c4-10070850-32812730-001000\\_d-skoda-vagonka-doda-na-slovensko-soupravy-za-2-5-miliardy-korun](http://ekonomika.ihned.cz/c4-10070850-32812730-001000_d-skoda-vagonka-doda-na-slovensko-soupravy-za-2-5-miliardy-korun))

Dvoupatrové elektrické soupravy mají od roku 2010 zlepšit příměstskou hromadnou dopravu nejdříve v okolí Žiliny, dále pak Trenčína a Košic.

Ostravská společnost Škoda Vagonka dodá na Slovensko deset vlakových souprav za 2,5 miliardy korun. Dvoupatrové elektrické soupravy mají od roku 2010 zlepšit příměstskou hromadnou dopravu nejdříve v okolí Žiliny, dále pak Trenčína a Košic. Server iHNed.cz o tom informoval mluvčí společnosti Miroslav Novák.



"Jde o export technicky vysoce náročného produktu v hodnotě 2,5 miliardy korun a zhodnocení skvělé a kvalitní práce českých vývojových pracovníků. Myslím, že takových velkých kontraktů na tak sofistikované výrobky s vysokou přidanou hodnotou odborné práce během roku v ČR moc není," uvedl předseda představenstva Škoda Vagonka a generální ředitel společnosti Škoda Transportation Tomáš Krsek.

Zákazníkem je bratislavská Železniční společnost Slovensko. Vyvíjená příměstská souprava pro slovenského zákazníka bude obdobou souprav CityElefant (elektrické jednotky řady 471 provozované Českými drahami a řady 575 dodávané do Litvy), bude však dvousystémová s možností jízdy pod střídavým napětím 25 kV 50 Hz i pod stejnosměrným napětím 3 kV.

### Rychlost 160 kilometrů za hodinu

Nová elektrická jednotka pro příměstskou a regionální dopravu na Slovensku má výkon 2 MW a může přepravovat cestující rychlostí až 160 km/h. Má moderní kamerový systém, který sleduje situaci uvnitř i vně soupravy, nový řídicí systém s vysokým stupněm automatizace a další novinky.

Základní sestava této elektrické jednotky je třívozová, složená z elektrického vozu, vloženého vozu a řídicího vozu. Na čelech elektrického a řídicího vozu jsou stanoviště strojvedoucího. Všechny vozy mají dvoje dveře na každé straně, dvě patra a jsou vybaveny vakuovými systémy WC. Souprava dlouhá 79,2 m je určena pro 307 sedících cestujících.

## 15. 01. 2009 Nové nádraží v Brně přišlo o územní rozhodnutí chybami úředníků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/41785-nove-nadrazi-v-brne-prislo-o-uzemni-rozhodnuti-chybami-uredniku/>)

Brno - Přestavba brněnského železničního uzlu přišla v polovině loňského prosince o územní rozhodnutí kvůli chybám úředníků ze stavebního úřadu a magistrátu. Podle krajského soudu, který rozhodnutí zrušil, totiž úředníci stavebního úřadu porušili procesní práva účastníků řízení, když nedostatečně zdůvodnili, proč se odmítli zabývat jejich námitkami ke stavbě. Úřady musí vypsát nové územní řízení, ve kterém se budou muset námitkami znovu zabývat.

Nakolik rozhodnutí soudu ohrožuje plánované zahájení stavby za 20 miliard korun, zatím není zřejmé. "Rozsudek má přes 40 stránek a jeho prostudování potrvá minimálně do pátku. Pokud jde pouze o řádné vypořádání se s námitkami, může získání územního rozhodnutí trvat několik měsíců, pokud by se musela přepracovávat celá EIA, bylo by to mnohem déle," upozornil náměstek brněnského primátora Martin Ander.

Rozsudek soudu nabyl právní moci ve středu, kdy jej obdrželi účastníci řízení. "Podle soudu došlo k závažnému porušení procesních práv účastníků územního řízení, neboť úředníci buď jejich námitky vyřídili povrchně, nebo dokonce prostě opsali odmítavá vyjádření investora či projektanta, což je v právním státě zcela nepřijatelné," řekl Miroslav Patrik z organizace Děti Země, podle něhož by měli být zodpovědní vedoucí úředníci ze svých funkcí odvoláni.

Podle Patrika by nové územní rozhodnutí mohlo být vydáno nejdříve na konci letošního roku, spíše ale až na jaře roku 2010, kdy by se podle plánu měla zahájit už stavební řízení. "Podle mě je zrušení územního rozhodnutí příležitostí k tomu, aby se celý projekt přestavby železničního uzlu upravit a umožnil zachování alespoň částečného provozu na stávajícím nádraží v centru," dodal Ander.

**Rychlodráha může umožnit konsenzus**

Více než doposud je tak ve hře projekt městské rychlodráhy, která by mohla spojit dříve nesmiřitelné projekty - odsun nádraží a jeho rekonstrukci v centru. Nové vlakové nádraží se sice postaví asi kilometr jižně od současného, ale s nynějším ho spojí právě rychlodráha. Regionální vlakové spoje by tak i nadále měly zastavovat ve středu města, pět minut chůze od centrálního náměstí Svobody. Studie k rychlodráze, jež si město objednalo v minulém roce, by měla být hotova do června letošního roku.

Proti rozsudku Krajského soudu se nelze odvolat, lze jen využít mimořádného opravního prostředku, takzvané kasační stížnosti. Ta ale nemá odkladný účinek. Podle Andera zatím nelze předjímat, zda magistrát kasační stížnost podá, rozhodnutí padne po prostudování případu právníky s vedením města.

**16. 01. 2009 Kraje navýší dotaci ČD o šest procent, od státu požadují 3,2 miliardy**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/kraje-navysi-dotaci-cd-o-sest-procent-od-statu-pozaduji-3-2-miliardy-10k-/eko-doprava.asp?c=A090116\\_142209\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/kraje-navysi-dotaci-cd-o-sest-procent-od-statu-pozaduji-3-2-miliardy-10k-/eko-doprava.asp?c=A090116_142209_eko-doprava_fih))

Kraje zaplatí Českým drahám za ztrátu v regionální železniční dopravě o šest procent více peněz než loni, což odpovídá loňské průměrné inflaci. Zbývající částku, kterou požadují ČD a jež v součtu všech krajů činí 3,2 miliardy Kč, by měl zaplatit stát formou účelové dotace.

Po jednání Rady Asociace krajů to dnes řekl hejtman Pardubického kraje Radko Martínek. Loni kraje ČD uhradily asi 4,6 miliardy korun.

Českým drahám chybí každoročně na provoz regionálních vlaků zhruba tři miliardy korun. Výpadky dráhy ještě předloni financovaly z peněz nákladní dopravy, to však vyčleněním výdělečné nákladní přepravy do samostatné společnosti ČD Cargo na konci roku 2007 skončilo.

"Kraje na zaplacení všech ztrát z regionální dopravy nemají peníze. Při rozpočtovém určení daní, které stanovilo příjmy krajských rozpočtů, se s rozdělením osobní a nákladní dopravy na železnici nepočítalo. Vyzýváme vládu, aby formou účelové dotace tuto ztrátu pokryla a stejně postupovala i v příštím roce," řekl Martínek.

Dráhy loni dostaly z veřejných rozpočtů kolem 8,6 miliardy korun. Zhruba čtyři miliardy zaplatilo ministerstvo dopravy za rychlíky, další finance daly kraje za regionální spoje. Zatímco peníze státu na provoz rychlíků stačí, regionální doprava je podle Českých drah dlouhodobě podfinancována.

**16. 01. 2009 Stavba nadjezdu nad železnicí rozdělila obyvatele Velké Chuchle**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/41914-stavba-nadjezdu-nad-zeleznici-rozdelila-obyvatele-velke-chuchle/>)

Velká Chuchle (Praha) - Chystaná stavba mostu nad železniční tratí ve Velké Chuchli v Praze rozdělila místní obyvatele na dva tábory. Jedni se nadjezdu nemohou dočkat, protože překlene nebezpečný železniční přejezd. Druhá skupina se snaží stavbě zabránit.

Železniční přejezd ve Velké Chuchli, v blízkosti dvou křižovatek, patří vzhledem k vytiženosti trati k velmi nebezpečným. Ve špičkách se před ním navíc tvoří dlouhé kolony aut. Radnicí schválený projekt přemostění ale investor nemůže realizovat, místní aktivisté se odvolali proti územnímu rozhodnutí. Stavbu může oddálit i petice, kterou podepisovali někteří místní obyvatelé. Polovina starousedlíků s peticí nesouhlasí a nadjezd chtějí co nejdříve.

Technická správa komunikací zatím pracuje na dořešení problému s vyvlastněním parcel. Majitelé pozemku požadovali vyšší výkupní cenu a investor tento požadavek přijal. Vyvlastňovací úřad by měl o majetkovém vypořádání rozhodnout na konci ledna. "Po skončení vyvlastňovacího řízení podáme žádost o stavební povolení," uvedla zastupující mluvčího TSK Petra Dlabalová. Předpokládá se, že místní sdružení projekt nadjezdu opět napadne ve stavebním řízení.

Jestliže Technická správa komunikací stavbu letos nezačíná, bude alespoň pokračovat v přípravných pracích, v přeložce sítí a protihlukových úpravách.



## 17. 01. 2009 Dopravní revoluce ve Španělsku: rychlovlak přetáhl klienty aeroliniím

Zdroj: iHNed.cz (<http://zahranicni.ihned.cz/c1-32884410-dopravni-revoluce-ve-spanelsku-rychlovlak-pretahl-klienty-aeroliniim>)

Superexpres AVE nabízí ekologicky šetrný způsob cestování. Do roku 2020 chce Madrid vybudovat 10 tisíc kilometrů rychlotrati.

Dáte si třeba kávu a vychutnáte film. Na víc už nezbude čas. Vysokorychlostní trať mezi Madridem a katalánskou Barcelonou, otevřená před necelým rokem, platí za nejrychlejší v Evropě. Vlaky tam pravidelně dosahují cestovní rychlosti 350 km/h. Absolutní rekord drží s 574 km/h francouzské TGV. A obě města jsou si najednou blíž. Superexpresy AVE od společnosti Siemens urazí vzdálenost 505 kilometrů mezi oběma městy za 2 hodiny 35 minut.



Zásluhou nové železnice se značně snížilo množství vypouštěných emisí. "Rychlovlak jich spotřebuje zhruba šestinu ve srovnání s letadlem," řekl agenturám inženýr Alberto García Alvarez, který se podílel na výzkumu spotřeby.

Španěle mluví o revoluci ve vnitrostátním cestování. Nová čísla teď naznačují, že projekt je úspěšný i komerčně. Narušil letitou nadvládu letadel.

### Jízda za 44 eur

Do loňského listopadu přibylo na rychlotrati 28 procent cestujících. Letecké společnosti hlásily za stejné období odliv 20 procent klientů. Takže: letecké společnosti, které o rok dříve získaly 72 procent z 4,8 milionu cestujících na dálkových vnitrostátních trasách, jich loni přilákaly už jen 60 procent.

"Do dvou let budou mít rychlovlaky polovinu trhu," citoval list Guardian Josepa Vallse z barcelonské školy ESADE. Vlaky totiž nejsou drahé: jízdenka na trati Madrid - Barcelona stojí 44 eur. Pro srovnání - letenka nyní stojí kolem 55 eur. Podle dispečerů navíc dorazí 99 procent vlaků načas. To o letadlech, která zápasí s přeplněnými koridory, není možné vždy říct. A při zpoždění větším než 30 minut vrací dráhy jízdné zpět.

Není to první rychlotrať ve Španělsku. Už v roce 1992 spojily vlaky, inspirované francouzským TGV, Madrid a Sevilu. Jiné rychlovlaky míří do Valladolidu a Malagy. Modernizují se i stávající tratě. Pro Španělsko, rozlehlé jako sousední Francie, jsou rychlotrati ideálním řešením.

Do výstavby nových rychlotrati chce Madrid investovat 108 miliard eur. Vláda považuje masivní projekty infrastruktury za účinnou zbraň v boji proti postupující hospodářské krizi.

### Rychlotrati protly Evropu

Rychlovlaky AVE (zkratka Alta Velocidad Española, tedy španělské rychlovlaky - a zároveň ve španělštině "pták") vychází z úspěšného modelu, se kterým přišli jako první Francouzi. Modrostříbrné štíhlé soupravy TGV se rozběhly z Francie všemi směry. Koncepce souprav zůstávala původní, stále se zlepšoval výkon, a tím i rychlost až po zmíněný rekord, kterého dosáhla souprava TGV předloni na nově vybudované trati Paříž - Štrasburk.

Italové zavedli rychlovlak Pendolino. Němci pracovali na svém projektu ICE. Vlaky dodávala firma Siemens, která vyrobila i soupravy Siemens - Velaro pro španělskou rychlotrať.

Španěle chtějí ve výstavbě rychlotrati pokračovat. Do roku 2020 má být v zemi 10 tisíc kilometrů rychlotrati, slíbil premiér José Luis Zapatero. Konečný cíl je prostý: 90 procent Španělů by mělo mít vysokorychlostní trať maximálně 50 kilometrů od svého bydliště.

## 17. 01. 2009 Obama jede na inauguraci vlakem jako Lincoln v roce 1861

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/42032-obama-jede-na-inauguraci-vlakem-jako-lincoln-v-roce-1861/>)

Filadelfie/New York - Nastupující prezident Barack Obama, již 44. v dějinách Spojených států, jede na svou inauguraci vlakem. "Putuje" z Filadelfie do Washingtonu, tedy stejnou cestou, kterou absolvoval jeho vzor Abraham Lincoln v roce 1861. Svůj slib složí Obama v úterý a stane se prvním mužem tmavé pleti v Bílém domě.

Ostře střežený vlak se vydal po zhruba stejné trase, kterou absolvoval Obamův vzor, prezident Abraham Lincoln, cestou na svou první inauguraci v březnu 1861. Lincolnovi, prezidentu, který zrušil černé otroctví, tím Obama, první černošský prezident USA, do jisté míry skládá svůj hold.



V historické soupravě z prvních desetiletí minulého století se na 220 kilometrů dlouhou cestu vydala i Obamova manželka Michelle a jejich dcery Malia a Sasha. Pro budoucí první dámu je dnešní den dvojnásobně významný, protože slaví své 45. narozeniny.

### Na 1. zastávce vlaku přistoupí viceprezident Biden

Na první zastávce ve Wilmingtonu do soupravy přistoupí budoucí viceprezident Joe Biden s manželkou. V Baltimoru se pak uskuteční masové shromáždění, na němž se i přes mrazivé počasí očekává asi 100 000 lidí.

V krátkém projevu před odjezdem z Filadelfie, kde byla v roce 1776 vyhlášena nezávislost Spojených států, vyzval Obama občany, aby každodenní prací přispívali ke zdokonalení americké unie. Hovořil také o odpovědnosti. "Budujme vládu odpovědnou lidem a přijměme naše vlastní odpovědnosti jako občanů za to, že budeme trvat na odpovědnosti vlády," řekl. Volby, které ho loni 4. listopadu vynesly do prezidentského úřadu, jsou podle něho "začátkem a nadějí pro budoucnost".

Příjezdy zvolených prezidentů do hlavního města po železnici bývaly běžné od roku 1841, kdy vlak poprvé k této cestě využil William Henry Harrison. Do té doby přivážely prezidenty do Washingtonu lodě a dostavníky.

Zatím posledním prezidentem, který na inauguraci přicestoval vlakem, byl v roce 1953 Dwight Eisenhower. Souprava prý vyrazila 18. ledna z New Yorku s hodinovým zpožděním, protože budoucí prezident ještě dopisoval svůj inaugurační projev. Na vlaky poté prezidenti zanevřeli a dali přednost letadlům.

## 18. 01. 2009 Dráhy loni prodělaly 4 miliardy korun v osobní dopravě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/42070-drahy-loni-prodelaly-4-miliardy-korun-v-osobni-doprave/>)

Praha - V loňském roce prodělaly České dráhy v osobní dopravě téměř čtyři miliardy korun. Společnost táhne ke dnu především regionální doprava, kterou si objednávají kraje. Ve ztrátě se nachází i provoz pendolin a další činnosti. Vyplývá to z prezentace, kterou se vedení drah snažilo přesvědčit členy hospodářského výboru sněmovny o nutnosti zlepšit financování drah.

Do roku 2007 financovaly dráhy ztrátu ze zisků nákladní dopravy, která se však předloni v prosinci od nich oddělila. Za loňský rok je tak poprvé možné jasně vyčíslit náklady a ztráty z provozu osobních vlaků. Také proto se generální ředitel ČD Petr Žaluda snaží prosadit větší příspěvek z veřejných rozpočtů, neboť dráhy podle něj trpí dlouhodobou "podfinancovaností".

### Doprava v krajích loni vyšla na 11 miliard

Zajištění dopravy v krajích stálo loni podnik skoro 11 miliard korun. Krajské úřady přispěly téměř pěti miliardami a cestující zaplatili za jízdenky necelé tři miliardy korun. Ztráta z provozu krajských "osobáků" a lokálek tak činí za loňský rok více než tři miliardy. Lépe jsou na tom rychlíky, na které přispívá ministerstvo dopravy. Se státním příspěvkem jezdily se ziskem 200 milionů.

Cílem generálního ředitele je "systémové navýšení úhrad" z veřejných rozpočtů. Po krajích proto na letošní rok dráhy žádají o 3,2 miliardy korun více než loni. Krajům peníze chybějí a jsou ochotny zvýšit svůj příspěvek pouze o šest procent, což zhruba odpovídá inflaci. Zbývající sumu by měl podle hejtmanů zaplatit stát účelovou dotací, nyní se čeká na nástup nového ministra dopravy Petra Bendla.

### Provoz pendolin - ztráta 800 milionů

V prezentaci se objevuje i 800milionová ztráta z provozu pendolin a z dalších činností souvisejících s osobní dopravou. Pendolina dráhy provozují na své podnikatelské riziko bez příspěvku státu. Podle Radka Joklíka se na ztrátě podepsaly loňské povinné opravy po ujetí určitého počtu kilometrů. Opravy jsou údajně drahé a navíc během nich vlaky nevydělávají. Ztrátu prý generuje také údržba a opravy historických vozidel, tři procenta regionální dopravy, kterou dráhy provozují, aniž by si ji kraje objednaly, a další náklady.

Dráhy hradí každoroční ztrátu kromě přelévání peněz z nákladní dopravy také z prodeje majetku, ročně řádově za stovky milionů korun. Tento zdroj je však podle vedení drah téměř vyčerpán. Naposledy se tak stalo ve větší míře loni, kdy ČD převedly na Správu železniční dopravní cesty majetek za 12 miliard korun.

Vyřešené financování z veřejných zdrojů údajně firmě zpřístupní komerční úvěry na obnovu vozového parku. Ten nyní patří k nejstarším v Evropě. Průměrný věk drážních vozidel je 26 let.

### 19. 01. 2009 Stavební povolení: Zvýšení bezpečnosti v traťovém úseku Čičenice – Volary

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090119vyhlaska.pdf>)

### 19. 01. 2009 Nový terminál v České Třebové

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_2termi.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_2termi.htm))

Všichni obyvatelé České Třebové a blízkého okolí, kteří přijíždějí na českotřebovské železniční nádraží na Bezručovo náměstí automobilem, jistě znají následující problémy: věčně přeplněné parkoviště, autobusy zpomalující dopravu, špatná kvalita vozovky a podobně.

Město Česká Třebová se rozhodlo tento problém odstranit tzv. multifunkčním dopravním terminálem. Stavba má vyřešit osobní automobilovou, autobusovou a železniční dopravu či poštovní přepravu a také pěší zóny. Projekt byl zahájen na přelomu let 2004 a 2005 urbanistickou studií, která nastínila řešení celého prostoru Bezručova náměstí. Vzniknou zde nové komunikace s kruhovou křižovatkou, ze které bude přístup do podzemních garáží s 260 parkovacími místy. Terminál umožní přímý přístup do podchodu k jednotlivým vlakovým nástupištím.

Autobusové nádraží, které v současnosti známe pouze jako nezastřešené s ostrovními nástupišti, se změní k nepoznání. Uprostřed celé plochy vznikne velké zastřešené nástupiště s informačním systémem navazujícím na systém Českých drah, zázemí pro řidiče autobusů a samozřejmě budou také eskalátory a výtahy. Stavba by měla být zahájena v lednu roku 2009 a potrvá do srpna roku 2010. Bude ji provádět firma OHL ŽS, a. s., Brno a předpokládaná částka 350 milionů korun je financovaná z velké části evropskými fondy.

### 19. 01. 2009 Rarita aneb Probroušené kolejnice (Kařízek, 10. března 1978)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_2rarit.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_2rarit.htm))

Pod tímto titulkem jsme uveřejnili ve vánočním dvojčísle minulého roku raritní fotografie, které nám dala k dispozici Ing. Dana Marusičová. K probroušeným kolejnicím jsme přidali výzvu, zda by nám některý z čtenářů Železničáře nemohl tuto událost upřesnit.



Ještě v prosinci jsme měli na toto téma několik telefonátů pamětníků, např. od Petra Šímy z Debře, kteří nás postupně přibližovali ke skutečné události. Dověděli jsme se například, že lokomotivu z probroušených kolejnic nemusel osvobodit jeřáb, ale stačil na to Štokr (556.0). Pak nás jeden čtenář upozornil, že se o takové události zmiňuje v měsíčníku Dráha 1/2008 (nakladatelství NADATUR) článek Jiřího Pohla Lokomotiva T 466.0032, je tam ale jiná fotografie podobně probroušené kolejnice. Tam se kromě jiného píše:

Kuriózní příhoda se stala ve zdickém depu. Strojvedoucí lokomotivy řady T 466.0 na postrku nákladního vlaku do Zbirohu usnul a neprobudil se, ani když vlak zastavil v Kařízku. Lokomotiva na místě hrabala tak vydatně, že pod 1. a 3. dvojkolím zůstaly v kolejnicích prohlubně zvrácené polévkových talířů. Podle záznamu registračního rychloměru se kola stojící lokomotivy delší dobu otáčela rychlostí téměř 90 km/h.

Z dochovaného zápisu: ... dne 10. 3. 1978 došlo za jízdy vlaku Sn 44 110 k usnutí strojvedoucího LD Zdice na lokomotivě před žst. Zbiroh. Strojvedoucí tím práci postrku neukončil v žst. Zbiroh a dojel na uvedeném vlaku do žst. Kařízek, kde Sn 44 110 z dopravních důvodů zastavil. Postrková lokomotiva dále vyvíjela činnost. Došlo k ubroušení hlavy kolejnice až na stojinu.

Ozvala se i Ing. Marusičová, která se ale domnívá, že se ta událost s probroušením stala u TD Mladá Boleslav, odkud také fotky kdysi dostala. Takže nelze vyloučit, že podobná kuriózní příhoda se nestala jen na jednom místě...

## 19. 01. 2009 Kombinovaná doprava ještě v růstu

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_2kombi.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_2kombi.htm))

Přestože operátor kombinované dopravy silnice – železnice Bohemiakombi v posledním čtvrtletí loňského roku, stejně jako všichni dopravci a speditéři, také pocítil a zaznamenal první negativní vlivy plynoucí ze zpomalení hospodářského růstu, nepostihly ho ztráty přeprav tak silnou měrou, jako jiné dopravní obory.

Vlaky kombinované dopravy s přepravami silničních návěsů, výměnných nástaveb a tankových kontejnerů jezdí mezi Lovosicemi a Německem i nadále se stejnou frekvencí, jako tomu bylo v obdobích nejsilnějšího hospodářského růstu. Vysoká dynamika růstu počtu přepravených jednotek, kterou Bohemiakombi zaznamenávala po dobu minulých tří let, ale v závěru roku 2008 přece jen zvolnila. Přesto poslední čtvrtletí roku 2008 ještě přineslo o 7 % vyšší výkony než stejné období roku předchozího.

Zpomalení hospodářského růstu české ekonomiky způsobilo, že počet přepravených TEU (tj. ekvivalent 20stopého kontejneru) za celý rok 2008 nedosáhl původně očekávaného 20% meziročního růstu – jako tomu bylo až do konce měsíce září – dosáhl však na slušnou úroveň růstu o 17 %.

Servisu nákladních expresních vlaků s přepravou návěsů, tankových kontejnerů a výměnných nástaveb, kterého se silniční dopravci postupně přestali bát coby konkurence, začaly v průběhu roku 2008 více využívat také české silniční dopravní společnosti. Vzhledem k tomu, že za přepravy na linkách kombinované dopravy silniční dopravci v mnoha případech zaplatí výrazně méně, než jsou jejich vlastní náklady při jízdě po silnici, je to konečkonců jen logický a snadno pochopitelný důsledek jejich rozhodování.

Složitější je organizace vlastní práce silničních dopravců, se kterou si musí umět poradit při využívání linek kombinované dopravy. Ta spočívá především v náročnější koordinaci nakládky zboží se silničním návozem do výchozího vlakového terminálu a rovněž následného rozvozu z cílového terminálu až ke konečnému zákazníkovi a silničním dopravcům se v konečném výsledku vyplácí.

Pro silniční dopravce zajišťující přepravy zboží po silnici souběžně s relacemi, na nichž už linky kombinované dopravy spolehlivě fungují, se tak nabízený servis kombinované dopravy silnice – železnice stal vítanou alternativou. Silničním dopravcům nezanedbatelnou měrou snižuje jejich vlastní náklady na přepravu. To je také příčina, proč se vlaky kombinované dopravy Bohemia Express mohly v tak náročném vnějším hospodářském prostředí pochlubit meziročním růstem přeprav i v období posledního čtvrtletí roku 2008.

Díky expresním nákladním vlakům Bohemia Express se operátorům Bohemiakombi Praha a Kombiverkehr Frankfurt podařilo v průběhu roku 2008 získat pro železnici přepravy 15 000 kamionů, které by bez existence těchto linek kombinované dopravy musely jet do Duisburgu a Hamburku po silnici.

V souvislosti s nárůstem sazeb německého mýtného pro kamiony od 1. ledna 2009 řádově o 30 až 40 % lze očekávat, že v roce 2009 bude zájem silničních dopravců o kontinentální linky nedoprovázené kombinované dopravy Bohemia Express ještě o něco vyšší.

## 19. 01. 2009 Zahájena přestavba nádraží v Salcburku

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_2salcb.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_2salcb.htm))

V Salcburku byla zahájena rozsáhlá přestavba tamního hlavního nádraží, která si vyžádá do roku 2014 investici ve výši přibližně 270 milionů eur (asi 6,7 miliardy Kč). Význam akce dokumentuje osobní účast například rakouského ministra pro infrastrukturu Wenera Faymanna, salcburské hejtmanky Gabi Burgstaller nebo starosty města Heinze Schadena na zahajovacím ceremoniálu.



Projekt rekonstrukce připravilo konsorcium pod vedením firmy Werner Konsult a rakousko-německého architektonického týmu Kada – Wittfeld. Projektanti stáli před nelehkým úkolem navrhnout moderní nádraží, které by splňovalo jak řadu nových požadavků na kvalitu cestování, tak i to, aby byly zachovány typické architektonické a historické prvky současné stanice.

Nový koncept hlavního salcburského nádraží počítá se zachováním historických objektů – vstupní haly z roku 1860 a ocelové haly nad středním nástupištěm z roku 1909. Zároveň ale vytvoří podmínky, aby se Salcburk stal nejmodernějším rakouským nádražím. Ve stanici vznikne nová centrální pasáž s obchody, na nástupiště povedou výtahy a eskalátory, které usnadní pohyb osob se sníženou pohyblivostí, a nově má být řešen i informační systém.

Rozsáhlou změnou má projít také kolejiště, které je s řadou kusých kolejí řešeno jako typické pohraniční nádraží s oddělenými národními provozy – rakouským a německým. Volný evropský prostor však vytváří podmínky pro nové řešení taktové mezinárodní dopravy, proto má přestavěné nádraží umožnit přímý mezinárodní provoz a přestupní vazby ve směrech Budapešť – Vídeň – Mnichov, Innsbruck – Curych, ale také Klagenfurt a Graz. Nové nádraží má současně vytvořit ideální podmínky pro vedení vlaků místní rakousko-německé příměstské železnice S-Bahn.

### 19. 01. 2009 Stavba nového spojení pokračuje (Ebensfeld – Erfurt)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_2nspoj.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_2nspoj.htm))

Práce na projektu nového vysokorychlostního spojení Berlína a Mnichova pokračuje. Ve čtvrtek 4. prosince 2008 byla slavnostně zahájena stavba tunelu pod horou Goldberg v Duryňsku v okresech Sonneberg a Hildburghausen. Při této příležitosti byla na stavbě slavnostně umístěna také soška ochránkyně stavbařů sv. Barbora.

Goldbergtunnel je součástí 107 kilometrů dlouhé novostavby vysokorychlostní tratě v úseku Ebensfeld – Erfurt a po svém dokončení bude mít délku 1 163 metrů. V současné době je z pět set kilometrů dlouhé přestavby a novostavby vysokorychlostní tratě Norimberk – Erfurt – Lipsko/Halle – Berlín hotov úsek Halle – Berlín pro rychlost až 200 km/h a 23 kilometrů dlouhý úsek mezi Lipskem a Halle.

Stavba se v současné době soustřeďuje do úseku Ebensfeld – Erfurt – Lipsko/Halle, kde na dvou stech kilometrech je již dokončeno osm velkých mostů s celkovou délkou 3740 metrů a tři tunely s celkovou délkou 3 187 metrů. Ve výstavbě je dalších sedm tunelů a dvanáct mostů, mezi nimiž je i nejdelší duryňský most u obce Langewiesen s délkou 1 681 metrů.

Po dokončení tohoto projektu se plánuje zkrácení jízdní doby rychlovlaků ICE mezi Berlínem a Mnichovem ze současných přibližně šesti na pouhé čtyři hodiny.

### 19. 01. 2009 Třaskavky s raketovým pohonem?

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_2raket.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_2raket.htm))

Ještě na sklonku minulého století znaly naše návěsní předpisy návěsní prostředek, který působil mnoho problémů i obav, neboť obsahoval výbušninu. Navíc u všech železničních správ světa platí, že u návěsti zakazující jízdu musí vlak nebo kolejové vozidlo zastavit nejpozději v jeho úrovni.



Onen návěsní prostředek byl však výjimkou. Aby signalizoval návěst příkazující zastavení vlaku akusticky a později i s doplňující optickou návěstí, muselo totiž na něj kolejové vozidlo nejdříve najet. Tento návěsní prostředek se nazýval třaskavka.

Historie drážní třaskavky v Anglii byla zahájena v roce 1841. O čtyři roky později je např. zavedla Jihozápadní dráha na trati z Londýna do Birminghamu. Během jednoho dne za husté mlhy spotřebovala i přes tisíc třaskavek. Brzy je zavedly i dráhy v monarchii, např. dynamická Severní dráha císaře Ferdinanda od roku 1850. V Prusku, kde v roce 1865 jeden řídicí pracovník navrhoval dohlednost návěsti Stűj na posledním voze na 4,3 km, raději zavedli rovněž třaskavky.

Třaskavky se především používaly ke krytí nesjízdného místa na trati nebo ke krytí vlaku. A to ne ledajak. Protože na koleji obvykle nestačila jen jedna, kladly se za sebou v odstupech několika desítek metrů. A střídavě na obě kolejnice.

Problém třaskavek spočíval nejen v bezpečnosti osob, které je nosily, pokládaly a střežily, ale i v rozsahu jejich účinnosti. Vždyť šlo o výbušninu v kovovém obalu, jejíž exploze musela být na lokomotivě dobře slyšitelná. A tak vynálezci vymýšleli automatické pokladače (např. v Anglii v roce 1859 Brush) nebo uvažovali o doplnění akustické návěsti návěstí optickou (v Rakousku v roce 1867 dořešil Ing. Kuttig třaskavku, která vyvíjela i červený dým). Obojí problematiku měl vyřešit německý patent pana F. Petera z Gerstungenu poblíž Eisenachu (1909). Ten vymyslel pohyblivou třaskavku s raketkami.

Pohyb zajišťovaly dvě malé raketky upevněné na malém vozíku s třaskavkou. Obsluha byla celkem snadná: v místě, které mělo být kryto, se vozík s raketkami a třaskavkou posadil na kolejnici tak, aby se rozjel proti příjíždějícímu vlaku; ručně zapálená zápalná šňůra s časovým zpožděním aktivovala obě raketky a vozík se dal do zrychlujícího pohybu. Dýmový chvost z raket vytvářel pohyblivou optickou návěst zakazující jízdu a náraz na první dvojkolí pak návěst akustickou. Obsluha, aniž musela odejít vstříc vlaku na zábrzdou vzdálenost, jen čekala na explozi. Zdá se vám to nebezpečné? Jistě, ale vynálezce, přesvědčený o úspěchu, si vynález nechal patentovat i v zahraničí.

Není známo, že by se tento patent využíval na tratích v Čechách a na Moravě, ale mezi speciality doby patří prohlídky a zkoušky funkčnosti třaskavek. Návěstní předpisy z roku 1920 ukládají, aby se aspoň dvakrát do roka dobře prohlédly a seznať se, nepohybuje-li se zápalná hmota atd. A byla-li třaskavka starší 20 let, pak se vykonávaly i zkoušky výbušnosti – nejméně u 10 kusů. Selhala-li jich polovina, pak se informovalo i Ministerstvo železnic. O dva roky ministerstvo četnost funkčních zkoušek prodloužilo. Inu, výbušniny a rakety v provozu přinášejí jen problémy.

## 20. 01. 2009 Kraje zváží majetkový vstup do Českých drah

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/kraje-zvazi-majetkovy-vstup-do-ceskych-drah-fzl-ekonomika.asp?c=A090120\\_120439\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/kraje-zvazi-majetkovy-vstup-do-ceskych-drah-fzl-ekonomika.asp?c=A090120_120439_ekonomika_fih))

Kraje budou zvažovat majetkový vstup do společnosti České dráhy. Slibují si od toho lepší dohled na dotace, které firmě každoročně hradí za ztrátovou osobní dopravu. Novinářům to dnes řekl jihomoravský hejtman a předseda Rady Asociace krajů Michal Hašek.

Podle něj by kraje po vstupu do firmy mohly mít své zástupce v dozorčí radě a představenstvu ČD.

"Nemyslím, že by do Českých drah měly kraje vstupovat. To bychom mohli vstoupit i k autobusovým dopravcům," oponuje Jan Tichý, který má na starosti dopravu v Pardubickém kraji.

"Nejlépe dotace ohlídá konkurence. Pokud se bude o smlouvy na dopravu soutěžit, je to nejlepší řešení," dodal Tichý. Jako příklad uvedl Liberecký kraj, kde o provozování železniční dopravy mají zájem i zahraniční firmy. Správa železniční dopravní cesty může dnes pronajímat koleje "každému".

Požadavek českých drah na úhradu ztráty v regionální dopravě letos výrazně vzrostl. Kraje se proto před týdnem dohodly, že jim zaplatí o šest procent více peněz než loni, což odpovídá loňské průměrné inflaci.

Zbývající částku, kterou požadují ČD a jež v součtu všech krajů činí 3,2 miliardy Kč, by měl zaplatit stát formou účelové dotace. Loni kraje ČD uhradily asi 4,6 miliardy Kč.

## 20. 01. 2009 Plánovaná odstávka systému akceptace platebních karet

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=64961>)

České dráhy si vás dovolují upozornit, že v rámci údržby a optimalizace systémů akceptace platebních karet proběhne ze strany ČSOB, poskytovatele autorizačního serveru ASORS v noci ze středy 28.1. na čtvrtek 29.1. plánovaná odstávka systému.

Odstávka je plánována od 02.00 hod do maximálně 05.00 hod., tudíž v tomto čase nebude možné v celé síti Českých drah platit jakoukoli bankovní platební kartou u pokladní přepážky. Nové úpravy zajistí vyšší propustnost systému a zvýší jeho spolehlivost čímž se předejde možným neplánovaným výpadkům.

Aplikace eShopČD, elektronické peněženky na Inkartě a placení na PayMuzo se tato odstávka nedotýká.

## 21. 01. 2009 Místenky jsou od zítřka volitelnou součástí jízdenek z eShopu a telefonického prodeje

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_mistenky\\_jako\\_volitelna\\_soucast\\_eshopu](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_mistenky_jako_volitelna_soucast_eshopu))

Zákazníci Českých drah, kteří nakupují jízdenky na eShopu nebo na lince Kontaktního centra ČD, si mohou od zítřka vybrat, zda chtějí jízdní doklad včetně místenky nebo se obejdou bez ní. Místenky budou nově volitelnou součástí vnitrostátních internetových jízdenek na rychlíky, expresy a vlaky IC

a EC a podmínky prodeje se přiblíží nákupu v pokladních přepážkách. Tato změna se dotkne asi sedmi procent zákazníků eShopu. Změna se nijak netýká nákupu dokladů pro vlaky SC Pendolino, jízdenek eLiška nebo zvýhodněných jízdenek do zahraničí.

Pokud bude cestující požadovat k internetové jízdence na dálkové vlaky ČD také místenku, zaplatí za ni podobně jako na pokladních přepážkách, cena místenky z eShopu ale bude díky programu ČD Bonus o 3 % nižší. Navíc cestující nově dostane možnost koupit si jízdenku na konkrétní spoj i bez místenky. Za internetovou místenku zaplatí cestující s In-kartou / Rail plus 33,95 Kč, bez zákaznické karty pak 67,90 Kč. Pokud cestující vyplní při nákupu číslo své platné In-karty s aktivovanou elektronickou peněženkou, připsí mu České dráhy další bonus ve výši 3 % z ceny nákupu.

Doposud České dráhy prodávaly místenku pro vlaky EC, IC, Ex a R přes internet jako bezplatnou součást jízdenky s cílem motivovat touto marketingovou nabídkou cestující k nákupu přes internet a telefon. Od prosince ale ČD zvýhodnily nákup přes internet a telefon jinými způsoby, například automatickou slevou 3 % a další slevou 3 % pro držitele In-karty s aplikací elektronické peněženky. Prodej místenek se tak dostává do standardního volitelného režimu – stejného, jako při nákupu u pokladny.

Změna se nicméně dotkne jen asi sedmi procent zákazníků eShopu a telefonického prodeje. Téměř 60 procent z celkového počtu prodaných jízdenek přes eShop totiž tvoří eLišky, tři procenta připadají na eTikety do zahraničí a zbylých 30 % na doklady na vlaky SC Pendolino.

Podmínky prodeje jízdenek na vlaky SC Pendolino, kontingentních nabídek eTiket do zahraničí a jízdenek eLiška se nemění.

## 22. 01. 2009 Na Vysočině možná nahradí část vlaků levnějšími autobusy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/42543-na-vysocine-mozna-nahradi-cast-vlaku-levnejsimi-autobusy/>)

Jihlava - Kraj Vysočina zvažuje, zda se mu vyplatí nahradit část regionálních osobních vlaků levnějšími autobusy. Na úhradu prokazatelných ztrát letos dráhy z krajského rozpočtu dostanou 285 milionů korun, což je asi o 29 milionů Kč více než připadne autobusovým dopravcům. Autobusy přitom v základní dopravní obsluhovanosti najedou více než trojnásobek kilometrů. Případné změny se v jízdních řádech projeví nejdříve koncem roku, řekl náměstek hejtmana Libor Joukl.

"Samozřejmě nechceme dráhy jako takové rušit, ale je potřeba ten systém nějakým způsobem optimalizovat," řekl Joukl. Možné alternativy náhrady části vlaků jinými druhy dopravy už loni zmapovali odborníci. Jejich závěry projednají krajszí zastupitelé na pracovním jednání 28. ledna. Následně by měl odbor dopravy připravit návrhy dalšího možného postupu. "Potom bych to chtěl projednat s jednotlivými obcemi, kterých by se to týkalo," dodal náměstek.

Podle Joukla jsou dráhy ekonomicky méně výhodné a prý neplatí ani to, že by vlaky jezdily ekologičtěji než autobusy. V autobusových jízdních řádech se také dají rychleji dělat změny. Výraznější posilování autobusové dopravy v kraji by ze začátku asi něco stálo, například pokud by se musely budovat nové autobusové zastávky. "Ale potom už nám zase ta ekonomika vychází zajímavěji," uzavřel Joukl.

## 22. 01. 2009 Brno zahájilo projekt městské rychlodráhy, která spojí obě nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/42572-brno-zahajilo-projekt-mestske-rychlodrahy-ktera-spoj-i-obe-nadrazi/>)

Brno - Odborníci na projektování železničních tratí a urbanisté dnes zahájili přípravu projektu městské rychlodráhy, která by mohla spojit nové železniční nádraží s dosavadním v historickém středu města. Regionální vlakové spoje by tak i nadále měly zastavovat ve středu města, pět minut chůze od centrálního náměstí Svobody. Studii si objednal brněnský magistrát, hotova by měla být do konce července letošního roku, řekl mluvčí magistrátu Pavel Žára.

Hlavním cílem studie je prověření územních, technických a ekonomických podmínek stavby rychlodráhy. Ta by mohla spojit dva dříve nesmiřitelné projekty - odsun nádraží zhruba o 800 metrů směrem na jih a jeho rekonstrukci ve stávající poloze v centru Brna.

### Rekonstrukce brněnské železnice bude stát 20 miliard

Původní projekt rekonstrukce brněnského železničního uzlu s využitím staré nádražní budovy nepočítal a případná stavba rychlodráhy měla být samostatným projektem. Přestavba uzlu ale kvůli

chybám úředníků přišla v polovině prosince minulého roku o územní rozhodnutí a získání nového potrvá minimálně rok a půl. Podle náměstka brněnského primátora Martina Andera tak otevírá šance na přepracování celého projektu a jeho rozšíření o stavbu rychlodráhy.

"Minulým vedením města připravené zrušení provozu na stávajícím nádraží bylo chybou. Zkomplikovalo a prodloužilo by každodenní cestování desítkám tisíc lidí. Městskou pokladnu by navíc zrušení nádraží vyšlo o 150 milionů ročně draž, protože by muselo zajistit dopravu cestujících z odsunutého nádraží," řekl již dříve Ander.

Rekonstrukce brněnské železnice, s níž odsun nádraží souvisí, je jedním z nejdiskutovanějších stavebních projektů Brna posledního desetiletí. Investice má vyjít na 20 miliard korun. Uskutečnit by se měla za přispění evropských peněz. Loni začala stavba odstavného nádraží, která by však začala bez ohledu na polohu nádraží. Příští jaro měl investor žádat o první stavební povolení.

### 23. 01. 2009 Knižní novinka: „Pětasedmý“ a trojčité lokomotivy ČSD I

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_3kniha.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_3kniha.htm))

Hned dvě novinky z litoměřického Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luďka Čady se objevily na knihkupeckých pultech na přelomu roku. Zelené laminované desky ležatého formátu A 5 patří druhému doplněnému vydání již před zhruba deseti lety vydaných výkresů a perokreseb „Trojčítých lokomotiv ČSD I.“, které vyšly jako 12. svazek edice Archiv.

Netřeba zdůrazňovat, že všechny obrázky, stejně jako ty v další knížce, kreslil kolínský Miloš Kratochvíl. Druhá šedesátistránková práce má jedno téma „Lokomotivy řady 475.1“. Moderní poválečné tříválcové stroje nazývané též „šlechtičny“ nebo „pětasedmý“ uvádí hezká vzpomínka na zatěžkávací zkoušku v Chabařovicích roku 2003. Následuje stručná charakteristika, přehled výroby a tabulka s technickými údaji a samozřejmě řada výkresů, převážně v měřítku 1 : 87 a 1 : 120, včetně jednoho vloženého v měřítku 1 : 43,5. Nechybí ani výkresy a údaje tendrů řad 935.0 a 932.3, s nimiž byly „pětasedmý“ spřahovány. Zájemcům o profily řad parních lokomotiv ještě vysíláme vzkaz, že vbrzku budou následovat „Trojčité lokomotivy ČSD II.“ ve 2. upraveném vydání a čtyřválcové lokomotivy řad 275.0, 375.0, 354.9 a 365.2.

Podrobné informace o již vydaných i chystaných titulech, a to i z oblastí úzkorozchodných drah, zrušených tratí a drážní architektury, naleznete na internetové adrese [web.telecom.cz/firmy/vydol/](http://web.telecom.cz/firmy/vydol/).

### 23. 01. 2009 Vogtland Express stále v provozu (Plauen - Chemnitz - Berlin)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_3vt04.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_3vt04.htm))

I přes velký rozmach konkurence na železniční síti Německa zůstávají soukromé dálkové vlaky spíše výjimkou. Soukromé podniky se orientují na dotovanou regionální dopravu, kde ztráty z provozu hradí jednotlivé spolkové země.

Do této oblasti patří i spoje Alex, které provozuje bavorské zastoupení společnosti Arriva, přestože se z pohledu malé České republiky jedná o vzdálenosti běžné spíše u dálkové dopravy. Vlaky Alex totiž spojují severobavorský Hof a Furt im Wald s bavorskou metropolí po trase dlouhé až 318 kilometrů a Mnichov s jihobavorskými letovisky Lindau a Oberstdorf na trase dlouhé až 221 kilometrů.

Mezi nevelký počet dálkových nedotovaných vlaků tak patří spoj Vogtland Express, který provozuje jednou denně dceřiná společnost Vogtlandbahn mezinárodní firmy Arriva. Vlak vyjíždí ráno z Plauen a přes Chemnitz míří do Berlína, kde zastavuje například na letišti Schönefeld a na nádražích Alexanderplatz, Friedrichstrasse a po desáté hodině dopoledne končí svou jízdu ve stanici Berlin ZOO. Zajímavostí je, že berlínským hlavním nádražím projíždí bez zastavení.

Na vlaky jsou nasazeny jednotky Desiro, vyrobené společností Siemens. V uvedených spojích nabízí společnost Vogtlandbahn také drobné občerstvení nebo přepravu jízdních kol. Na rozdíl od obvyklé dopravy zde však není možný předprodej a jízdenky se prodávají přímo ve vlaku. Cena jízdenky v celé trase z Plauen do Berlína stojí 27 eur. V nabídce jsou i různé slevy a zvýhodněné jízdenky. Například děti a mládež od 6 do 26 let obdrží slevu třicet procent.

Při cestách z Chemnitz do Berlína je tedy možné volit mezi Vogtland Expressem a vlaky společnosti Německá dráha (DB AG). Zatímco expres jezdí jen jedenkrát denně bez přestupu s jízdní dobou z Plauen na berlínské nádraží Friedrichstrasse 2 hodiny a 53 minut, nabízí DB AG několikrát denně spojení vlaky RegionalExpres a InterCity s přestupy v Lipsku s dobou jízdy na berlínské hlavní nádraží 2 hodiny a 27 minut.



Velký rozdíl je pak v obyčejném jízdném beze slev, které u Vogtlandbahnu činí na dané trati 23 eur, zatímco u DB AG celých 40 eur. Německá dráha má však širší sortiment slev, a tak například s takzvanou Bahncard 50 lze pořídit stejnou cestu již za 20 eur. Naproti tomu deset zvýhodněných jízdenek Vogtlandexpress stojí 195,50 eur, tedy 19,55 eura za jednu jízdenku.

### 23. 01. 2009 Nejmladší strojvůdkyni ÖBB je 18 let

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_3knabl.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_3knabl.htm))

Teprve osmnáctiletá Marina Knabl, pocházející z obce Arzl im Pitztal v Tyrolsku, se stala nejmladší strojvůdkyní Rakouských spolkových drah ÖBB. Po absolvování 36týdenního kurzu úspěšně složila zkoušky a sama se ujala řízení lokomotivy.

Maria Knabl je jednou z třiceti tří žen – strojvůdkyň, které jsou v činné službě u Rakouských spolkových drah. Stále více žen se zajímá o technická a netradiční povolání, která byla dosud doménou mužů. Zájem žen o povolání strojvůdce je stále častější, říká obchodní šéf společnosti ÖBB-Traktion GmbH Bernard Benes.

Marina Knabl k tomu dodává: Řidičský průkaz na osobní auto má skoro každý osmnáctiletý, ale pro lokomotivu o výkonu deset tisíc koňských sil jen málokdo. Nejmladší strojvůdkyně nyní jezdí na posunu v tyrolských stanicích v oblasti Innsbrucku a Wörglu. Po dosažení věku 21 let pak přeseďlá na vysoce výkonné stroje Taurus a může nastoupit na běžné traťové výkony.

### 23. 01. 2009 Na nádraží v Karlově Týně... (Karlštejn)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_3karls.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_3karls.htm))

Stanice Karlův Týn, jak se v roce 1880 nazývala dnešní stanice Karlštejn, patřila v letních měsících výletníkům. Byli to především Pražané, kteří se zhlédli v romantické krajině kolem Berounky a pořádali sem velmi rádi cesty za poznáním přírody. Monumentální hrad Karlštejn byl pak zlatým hřebem v jejich výletních programech.

O nedělích a svátcích, od května až do konce září, je sem vozily zvláštní vlaky České západní dráhy většinou z jejího smíchovského nádraží. Platila v nich sleva. Cesta ze Smíchova do Karlova Týna a zpět přišla výletníka ve voze 2. třídy na jednu zlatku a 12 krejcarů. Chtěl-li někdo ušetřit nebo na to neměl, musel se spokojit s jízdou ve voze 3. třídy. K útratě za jednodenní výlet pak připočetl jenom 74 krejcarů za vlak.

V červnu roku 1880 byla stanice Karlův Týn poctěna návštěvou, které se dostávalo většinou jen nádražím ve velkoměstech. Do vlaku na Beroun zde totiž nastoupil sám korunní princ Rudolf – syn císaře Františka Josefa. Jeho přítomnost úzce souvisela s právě připravovanou výstavbou mostu přes Berounku.

Korunní princ v té době pobýval na letohrádku barona Cífy v nedalekých Loděnicích a na sklonku června 1880 odtud vyjel v průvodu důstojnického sboru do Vysokého a Trnového Újezda. K překvapení svého doprovodu odtud poslal koně zpět do Loděnic a vydal se pěšky do Velké Mořiny a dále do Karlova Týna. Zde si prohlédl hrad a pak se odebral do Budňan, jak se tehdy jmenovala obec pod hradem.

Jeho cesta nebyla náhodná. Právě tady se činily přípravy ke stavbě mostu přes řeku, který měl nést název „Most Štefanie“, podle jména belgické princezny – budoucí princovy manželky. Tam se seznámil s lidmi majícími stavbu na starosti, zejména pak s podnikatelem panem Wagenknechtem, kterému osobně poděkoval za nápad při volbě názvu mostu a jeho záměr schválil. Poté ještě mladý princ promluvil s berounským stavitelem Leštinou a po pontonovém mostě přešel na druhý břeh řeky. Tady se zastavil v hostinci pana Uhlíře, kde mu k jídlu a pití přišla zahrát hudba liteňských hasičů. A pak už se šlo na nádraží.

Před příjezdem osobního vlaku odebral se králevič do čekárny slavnostně vyzdobené stanice karlotýnské. Na perronu bavil se králevič s 2 hochy setníka Gíliá. Vlak řídil vrch. inšpektor pan Havlíček. Na parostrojích nalézal se vrchní inženýr šlechtic Schmidtfelden. Za volání „Slávy“ odejel vlak do Berouna... Odtud se pak princ Rudolf vydal se svou družinou v povozech zpět do Loděnic.

Devět dní poté, co byla stanice Karlův Týn poctěna návštěvou tak vysokého kalibru, vystoupila tu z odpoledního vlaku neméně významná a vlivná osobnost – arcivévoda Albrecht. Jeho ryze vojenské posláním mu nedovolilo, než z vlaku přeseďnout rovnou do povozu, kterým odjel do tábora u Loděnic, kde vykonal přehledku vojska.

Po významných návštěvách se vrátil život karlotýnské stanice do svého běžného rytmu. V nedělní rána a odpoledne tu opět stály davy štěbetajících výletníků, z čehož patřičně těžila i nádražní restaurace. Ta vstoupila výrazněji do životního běhu tohoto nádraží 1. srpna 1880, kdy zde proběhl banket na závěr ceremoniálu uspořádaného za účelem položení základního kamene budoucího mostu Štefanie.

V den svátku císaře Františka Josefa, 4. října 1880, byl most Štefanie mezi Budňany a Karlovým Týnem odevzdán do veřejného používání, a tak se výletníci a vyznavači krás pohádkového hradu Karlštejna mohli těšit na příští sezonu, jak pohodlně se jim z karlotýnského nádraží bude mířit k hradu.

Ale nebyli to jenom výletníci, kteří učinili ze železniční stanice Karlův Týn živé místo. Na podzim se tu sjížděly povozy hospodářů, kteří z okolních polností dovážely cukrovou řepu. Ta se na nádraží v Karlově Týně kupila na vysokých haldách v takovém množství, že prostory pro ni určené přestávaly dostačovat.

Není proto divu, že Česká západní dráha vybrala nádraží v Karlově Týně mezi ta, u kterých hodlala provést jejich přestavbu. O svém úmyslu vydala v únoru 1881 veřejnou zprávu, která oznamovala, že ve čtvrtek 10. února 1881 odbývati se bude v Karlově Týně na nádraží České západní dráhy komise, která raditi se bude o nutném rozšíření této za doby letní velmi čteně navštěvované stanice.

A komise rozhodla velmi rychle, neboť již v dubnu téhož roku vyšla nová zpráva o tom, že: stanice na Karlově Týně bude s povolením ministerstva obchodu rozšířena, a sice bude rozšířeno nádraží, čímž bude více místa pro skládání velkého množství řepy, a upraven důjezd; zřízena třetí průchozí trať s dvěma výhybkami; vystaveno bude skladiště s otevřenou rampou a mostní váhou, pak jedno poschodí nádražní budovy, aby se zjednaly byty pro služebnictvo.

Zájem o Karlštejn byl veliký, a tak na četná přání nadšených výletníků připravila Česká západní dráha pro letní sezonu roku 1881 cenovou novinku – tzv. abonentní lístky. Ty platily nejen do Karlova Týna, ale i do dalších stanic mezi Karlovým Týnem a Smíchovem, neboť i odtud se daly pořádat výlety do přírody.

Od 1. května vydávati se budou na mnohostrannou žádost pro letní sezonu t. j. do konce září t. r. abonentní lístky v polovičných asi jízdých cenách z Prahy do Chuchle, Radotína, Dobřichovic, Řevnic a Karlova Týna. Lístky ty jsou spojeny v knížku a platí pro 40 jízd z Prahy na jmenované stanice a zpátky do Prahy, poskytující tu výhodu, že jich může užít více osob nebo celé společnosti, tak, že se při vstoupení do vlaku oddělí kupon za každou jednotlivou osobu...

Výletníci byli nadmíru spokojeni a cenových výhod při cestě na Karlštejn hojně využívali nejen jednotlivci, ale i různé spolky a kluby. O své turistické úmysly nebo o výsledky jejich realizace se pak dělili účastníci výletů se čtenáři novin:

#### **Na Karlův Týn.**

Účastníci výletu Klubu historického na Karlův Týn v neděli dne 3. července račte sejít se o 6. hod. ráno u Národního divadla, odkud společně odeběřeme se na nádraží smíchovské. Kdokoliv miní odebrati se přímo na nádraží, tomu připomínáme, že vlak odjíždí v 7 hod. Do Prahy vrátíme se večer. Ředitelstvo záp. dráhy nám vydalo lístky k jízdě za ceny poloviční.

#### **Výlet.**

Účastníci mezinárodního sjezdu hluchoněmých, počtem 180 hlav, podnikli včera ráno po české západní dráze výlet na Karlův Týn. Odpoledne zastavili se v Chuchli a večer přijeli nazpět do Prahy.

## **26. 01. 2009 Vlaky do Prahy a do Brna měly od rána zpoždění**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/42873-vlaky-do-prahy-a-do-brna-mely-od-rana-zpozdeni/>)

Praha - Dvě nehody na železnici dnes zkomplikovaly vlakovou dopravu. Až hodinové zpoždění nabíraly od rána vlaky mezi Hradcem Králové a Prahou. Nehoda u obce Zeleneč brzy ráno zastavila provoz na železniční trati mezi hlavním městem a Kolínem. Do spadlé troleje tam narazil vlak. Vlaky na obou kolejích začaly jezdit opět po 14:15, řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Dálkové vlaky mezi Prahou a Hradcem Králové tam byly odkloněny přes Nymburk a Poříčany. Se zpožděním až 20 minut dnes několik hodin také jezdily vlaky mezi Břeclaví a Brnem. Nedaleko zastávky v Popovicích u Rajhradu srazil před půl osmou rychlík člověka v kolejišti, a vlaky proto musely několik hodin jezdit pouze po jedné koleji.

Tragickou nehodu vyšetřují policisté, zatím nevíme, zda šlo o nešťastnou náhodu nebo sebevraždu, uvedl Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah. Úplný provoz byl obnoven v 10:45.

## 26. 01. 2009 Rath na Bendla tlačí kvůli rychlodráze Praha – Kladno

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-33424580-rath-na-bendla-tlaci-kvuli-rychlodraze-praha-kladno>)

David Rath a jeho někdejší středočeský rival Petr Bendl narazili na nové třecí plochy. Poté, co se Bendl stal ministrem dopravy, ho Rath vyzývá k urychlené výstavbě rychlodráhy Praha - Kladno.

Středočeský hejtman David Rath (ČSSD) chce vytvořit tlak na svého předchůdce ve funkci a nového ministra dopravy Petra Bendla (ODS). Důvod? Co nejrychlejší vybudování rychlodráhy Praha – Kladno.

Bendl jako hejtman projekt rychlodráhy s odbočkou na ruzyňské letiště podporoval. Teď by se proto podle Ratha měl zasadit, aby se výstavba důležitého projektu neprotahovala. O tom, že rychlodráha má zpoždění, informovaly minulý týden Hospodářské noviny.

"Chci vyzvat pana ministra Bendla, aby s námi spolupracoval, abychom společně dokázali tyto stavby zahájit a realizovat co nejdříve, protože jde o velmi klíčové věci," prohlásil Rath.

"O této věci se dlouho mluví, my to považujeme za naši prioritu. Považujeme to za klíčové pro Kladno, letiště a přilehlé části Středočeského kraje," dodal.

Současné železniční spojení Praha - Kladno se obecně považuje za nedostačující. Z Kladna a okolí do Prahy denně dojíždí za prací přes 20 tisíc lidí, železniční spojení přitom většinou zajišťují osobní vlaky, které jedou třicetkilometrovou trasu téměř hodinu. Podle dřívějších informací by se první cestující mohli svést po rychlodráze koncem roku 2013.

### Pospěšte si s obchvatem Prahy, vyzývá Rath

Rath také chce, aby se Bendl zasadil o co nejrychlejší výstavbu severozápadní části obchvatu metropole. Bývalé vedení kraje v čele s Bendlem podporovalo stejně jako pražský magistrát vedení obchvatu přes Suchdol. Dotčené městské části Suchdol, Lysolaje a Dolní Chabry však chtějí okruh vést severněji přes Řež, čímž došlo k pozdržení výstavby.

"My k tomu nabízíme území Středočeského kraje a je nám jedno, které bude preferované, jestli u Řeže nebo Vodochod," uvedl Rath.

Bendl v minulosti varoval před vedením obchvatu takzvanou severní trasou. Osm až deset let by totiž podle něj trvalo schválení územního plánu. Stavba by tak mohla být hotova klidně až za 15 nebo 20 let, upozornil už dříve Bendl.

## 26. 01. 2009 U Lipna by mohly jezdit vlaky podobné tramvajím

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/42945-u-lipna-by-mohly-jezdit-vlaky-podobne-tramvajim/>)

České Budějovice - Vlaky podobné tramvajím by se za osm let mohly rozjet na Lipensku. Propojily by známá střediska Lipno nad Vltavou, Frymburk a Černá v Pošumaví. Počítá s tím studie, kterou projektanti právě představili. Celkové náklady na stavbu zhruba 30 kilometrů speciální dráhy se odhadují na 3,8 miliardy korun.

Vlaky schopné provozu i po tramvajových kolejích totiž v Česku nikde nejezdí. Podle projektantů by šlo tedy o unikátní projekt u nás. Podobné soupravy jsou v provozu v Německu, například v Karlsruhe. Cílem na jihu Čech je propojit dvě hlavní železniční tratě, z nichž jedna vede z Českých Budějovic do Lince a druhá do Volar. Od nové dráhy si kraj slibuje zlepšení dopravní obslužnosti, bezpečnější a ekologický způsob přepravy i atraktivní nabídku pro turisty a obyvatele regionu.

### Výstavba prvního úseku bude stát 1,6 miliard korun

Studii první části z Lipna do Frymburka si kraj nechal zpracovat už předloni. Náklady na stavbu dvanáctikilometrového úseku se pohybují kolem 1,6 miliardy korun. Počítá se i s tunelem dlouhým 450 metrů, jenž překoná výškový rozdíl hráze přehrady. Na cestě, která má vést podél stávající silnice druhé třídy, bude šest zastávek. Vlaky pojedou po hodinách, v hlavní sezoně po 30 minutách. Za den přepraví až 5 000 lidí.

Druhý úsek dráhy by měl vést z Frymburka přes osady u přehrady do Dolní Vltavice a dále na Černou, kde ale koleje zasahují do Chráněné krajinné oblasti Šumava. Dál bude proto záležet na dohodě s národním parkem, zda bude možné trať vést přes chráněné území a napojit rekreační lokality.

"Niméně pouze tato trasa dokáže plnohodnotně obsluhovat všechny lokality podél levého břehu," uvedl hlavní projektant Michal Babič z pražské firmy IKP Consulting Engineers. Podle něj mezi rizika projektu patří paradoxně i rychlý rozvoj území. Hrozí to, že vhodné pozemky lidé do několika let zastaví, a dráhu pak už nebude kudy vést.

Studii nyní dostanou na stůl krajsí radní. Další přípravné práce potvrzují minimálně tři roky. Stavět by se mohlo začít v roce 2013, prvních tramvajo-vlaků by se obyvatelé i turisté mohli dočkat v roce 2016.

## 27. 01. 2009 České dráhy rozšiřují nabídku jízdenek z automatů nové generace

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_cd\\_rozsiruji\\_nabidku\\_jizdenek\\_z\\_automatu](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_cd_rozsiruji_nabidku_jizdenek_z_automatu))

Od tohoto týdne rozšiřují České dráhy nabídku jízdenek prodávaných v prodejních automatech nové generace. Nově v nich bude možné zvolit si libovolnou nástupní stanici nebo zakoupit jízdenky pro 1. třídu. Navíc je možné vytisknout si jízdenky a místenky pořízené v eShopu ČD. Síť stanic vybavených novými automaty se postupně rozšiřuje, v současnosti jsou k dispozici už v 16 důležitých stanicích po celé republice.

Automaty nově umožňují vybrat si libovolnou nástupní stanici a vydat jízdenky i pro 1. třídu. Vzrostl tak počet možných kombinací výchozích a cílových stanic a směrování mezi nimi. „Pro zjednodušení obsluhy nabízejí automaty při zadávání trasy vybrané směry, které mohou být pro cestující zajímavé. Zákazníci tak nutně nemusejí znát detailně železniční zeměpis,“ říká Juraj Rakovský, ředitel Odboru informatiky Českých drah.

Využití automatů je díky aktualizaci software mnohem větší. „Novinku ocení například cestující, kteří jeli z Prahy Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou a po Praze využívali jízdenky Pražské integrované dopravy. Automat jim totiž nově umožní koupit si jízdenku do Kralup nad Vltavou až z poslední pražské zastávky, tedy Prahy-Sedce. Dříve šlo tuto jízdenku koupit jen na pokladní přepážce,“ vysvětluje Juraj Rakovský.

Automaty nové generace od pondělí umožňují vydat vnitrostátní jízdenky na vlaky ČD mezi libovolnými stanicemi včetně pohraničních bodů. Jízdenky lze zakoupit až v šedesátidenním předstihu, a to v 1. i 2. třídě a jako jednosměrné nebo zpáteční. V prodeji jsou všechny důležité typy slev – zákaznické, důchodcovské, žákovské, ale i slevy pro držitele průkazů ZTP. „Kromě těchto běžných typů jízdenek automaty umožňují prodej eLišek nebo zobrazení aktuálního stavu elektronické peněženky. Novou funkci ocení také zákazníci, kteří si nestihnou vytisknout svou vnitrostátní jízdenku nebo místenku zakoupenou na eShopu Českých drah. Pokud vyplní při nákupu jízdenky na eShopu číslo své In-karty, mohou si své doklady vytisknout před odjezdem vlaku v automatu,“ popisuje Juraj Rakovský.

Síť prodejních automatů jízdenek se postupně rozšiřuje, v současnosti je jimi vybaveno už 16 stanic. „V posledních týdnech jsme zprovoznili pilotní automaty na hlavním nádraží v Ústí nad Labem, v Českých Budějovicích a v Havířově. Teď připravujeme spuštění na hlavním nádraží v Plzni,“ uzavírá Juraj Rakovský.

## 27. 01. 2009 SFDI v roce 2008 vynaložil na dopravní infrastrukturu rekordní částku

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_27\\_01\\_2009\\_2.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_27_01_2009_2.htm))

Výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) v roce 2008 dosáhly rekordních 87,71 mld. Kč oproti 69,53 mld. Kč v roce 2007 a 55,81 mld. Kč v roce 2006. Z toho 32,87 mld. Kč bylo vynaloženo na železniční infrastrukturu, 28,34 mld. Kč na rychlostní silnice včetně silnic I. třídy a 17,70 mld. Kč na dálnice. Největších meziročních nárůstů bylo dosaženo u výdajů do železniční infrastruktury (o 9,94 mld. Kč), do rychlostních silnic a silnic I. třídy (o 5,84 mld. Kč). Významného nárůstu výdajů bylo dosaženo také u silnic II. a III. třídy formou dotace krajům z 0,93 mld. Kč v roce 2007 na 4,54 mld. Kč v roce 2008. Příspěvek poskytovaný SFDI na průzkumné a projektové práce, na zvyšování bezpečnosti dopravy a na výstavbu a údržbu cyklistických stezek dosáhl téměř 0,5 mld. Kč.

Výsledky roku 2008 považuje SFDI za úspěšné i v oblasti příjmů z daní a mýtného, které byly překročeny ve srovnání s plánem celkem o 1,5 mld. Kč. Nejvýrazněji se na této skutečnosti podílelo

překročení plánovaného výběru z elektronického mýtného (o 1,16 mld. Kč), a dálničních kupónů (o 0,46 mld. Kč). Naopak se nepodařilo dosáhnout plánovaných daňových příjmů v oblasti výnosů ze spotřební daně a z výnosů ze silniční daně, kde byl zaznamenán výpadek příjmů ve výši 0,12 mld. Kč.

Významným zdrojem pro financování dopravní infrastruktury v České republice jsou také fondy EU, zejména Operační program Doprava (dále jen „OPD“). Z OPD je možné v období 2007 - 2015 čerpat na dopravní infrastrukturu zhruba 150 miliard Kč. Do konce roku 2008 pak bylo do OPD žadateli (Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství vodních cest) předloženo celkem 81 žádostí na projekty, které jsou či budou financovány prostřednictvím SFDI. Celkový finanční nárok těchto projektů byl více než 90 miliard Kč. Projekty jsou postupně schvalovány, a to podle jejich velikosti buď přímo Ministerstvem dopravy, nebo Evropskou komisí (tzv. velké projekty). Z uvedených 81 projektů bylo do konce roku 2008 schváleno celkem 40. Většina dalších projektů prochází v současné době schvalováním v Evropské komisi. V roce 2008 bylo proplaceno na dopravní projekty financované z fondů EU prostřednictvím SFDI více než 20 mld. Kč. Dále SFDI poskytlo formou předfinancování dalších 5,1 mld. Kč na akce spolufinancované z ostatních fondů Evropské unie.

Na kofinancování národního podílu u akcí financovaných z fondů EU byl v roce 2008 použit úvěr od Evropské investiční banky ve výši 5,03 mld. Kč z celkového schváleného úvěrového rámce 34 mld. Kč. Příjemcem úvěru je Česká republika a SFDI působí jako finanční manažer.

Mezi nejvýznamnější projekty z pohledu čerpání finančních prostředků v roce 2008 v oblasti pozemních komunikací patřila zejména dálnice D47 včetně přivaděčů (8,6 mld. Kč), silniční okruh kolem Prahy (4,3 mld. Kč), dálnice D1 (3,8 mld. Kč), rychlostní silnice R6 (3,3 mld. Kč), dálnice D8 (2,3 mld. Kč) a silnice I. třídy I/42 (1,9 mld. Kč). V oblasti železnice se jednalo o III. a IV. tranzitní koridor (9,1 mld. Kč), Nové spojení Praha hl. n. – Masarykovo nádraží – Libeň – Vysočany – Holešovice (1,7 mld. Kč), Brno – 1. část odstavného nádraží, 1. etapa (1,7 mld. Kč), Optimalizace tratě státní hranice se Slovenskou republikou – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší (1,2 mld. Kč), Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba (1,1 mld. Kč), Modernizace západní části Praha hl. n., 2. část nástupiště I. – IV. (1,1 mld. Kč).

V regionálním členění bylo ze SFDI vynaloženo v roce 2008 nejvíce prostředků do Moravskoslezského kraje (10,1 mld. Kč), a to především díky stavbě dálnice D47 včetně budování jejích přivaděčů, dále pak do hlavního města Prahy (8,9 mld. Kč) a Jihomoravského kraje (7,6 mld. Kč).

---

## **28. 01. 2009 Stavební povolení: Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín**

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090127vyhlaska.pdf>)

---

## **28. 01. 2009 České dráhy vydávají publikaci „Nostalgie 2009“**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_nostalgie\\_2009](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nostalgie_2009))

České dráhy zahájily distribuci brožury Nostalgie 2009. Prvotním záměrem publikace je připomenout trochu méně viditelnou tvář železnice a její historii. Na svých stránkách upozorňuje na železniční muzea a možnosti výletů do lokalit, které jsou spjaty s drážními dějinami. Celkem je v publikaci 128 různých tipů.

Publikace je výborným průvodcem pro všechny, kteří hledají zajímavé náměty a místa pro rodinné výlety, pro milovníky historie železnic i pro ty, kteří chtějí zažít neopakovatelnou atmosféru železniční nostalgie. Zahnuje nostalgické jízdy Českých drah, ale také spolků a dalších organizací zajišťujících nostalgické vlaky po celé České republice.

Cestující tak mohou například cestovat 7. března parním vlakem pod vrcholky Bílých Karpat. Jedná se o tradiční akci s parní lokomotivou řady 464.202 (Rosnička) v nezvyklém zeleném nátěru a soupravou historických vozů. Ve vlaku bude zařazen i populární bufetový vůz. Také u příležitosti Řípské pouti a jarního otvírání železničního muzea ve Zlonicích pojedje nostalgický parní vlak, a to 25. dubna. Zde bude řazena historická lokomotiva řady 434.2186 (Čtyřkolák) a pro návštěvníky jsou připraveny další atrakce.

Vedle mimořádných jízd jsou i v letošním roce připraveny pravidelné akce, které budou probíhat o víkendech. Příkladem je víkendový provoz motoráčku do Lednice v době od 11. dubna do 28. září. Zpříjemnit dovolenou si mohou milovníci starých časů od 24. srpna do 30. srpna týdenním turistickým

zájezdem historickým motoráčkem po zajímavostech severních a východních Čech a Polska. Součástí zájezdu bude návštěva kulturních a přírodních památek a dopravního muzea ve Wolstyne s jízdou parními vlaky.

Průvodce obsahuje i seznam 33 železničních muzeí a muzejních železnic, včetně kontaktů a mapky. Publikaci „Nostalgie 2009“ si lze zakoupit ve všech ČD Centrech a ve vybraných 29 železničních stanicích. Prodejní cena jedné brožury je 35 korun.

---

## **28. 01. 2009 Žluté vlaky bude Student Agency řídit z Nizozemska**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43184-zlute-vlak-y-bude-student-agency-ridit-z-nizozemska/>)

Brno - Společnost Student Agency bude své "žluté vlaky" HighJet provozovat prostřednictvím dceřiné firmy registrované v Nizozemsku. Založit ji chce do týdne. Informoval o tom dnes majitel Student Agency Radim Jančura. Vlaky HighJet budou jezdit mezi Prahou a Ostravou. Smlouvu na nákup pěti vlakových souprav za 1,6 miliardy korun hodlá Jančura podepsat ještě v letošním roce. První vlaky by měly vyjet v roce 2012.

O tom, že bude vlaky HighJet provozovat ze zahraničí, rozhodl Jančura před časem údajně z obav před ochranou plánovaných miliardových investic. Česká vláda by podle něj mohla chtít vstupu silného konkurenta státních Českých drah bránit. Student Agency v této souvislosti původně uvažovala o Slovensku, to však nemá s Českem uzavřenou smlouvu o ochraně investic.

### **Větší komfort než v pendolinu**

Nové soupravy pro českou železnici má dodat švýcarská firma Stadler. "Poslali nám teď absolutně nový vlak, který je pro Česko ideální. Nabízí větší komfort než pendolina, přitom investice do nákupu a provozu jsou nižší," řekl Jančura. Výroba pěti souprav podle něj potrvá zhruba tři roky.

Student Agency v současnosti zakládá ještě další dceřinou firmu na provoz regionálních vlaků. "Jméno pustíme nejdřív za týden, dva. Nyní registrujeme ochranné známky a internetové domény," řekl Jančura.

Jako první by se nových "žlutých" vlaků mohl dočkat Liberecký kraj, který v červnu uzavře výběrové řízení na provozovatele regionálních spojů, které dnes provozují výhradně České dráhy. Pokud Student Agency uspěje, vstoupí na železnici už v prosinci 2011.

---

## **28. 01. 2009 Ústecký kraj má zaplatit Českým drahám čtvrt miliardy**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43201-ustecky-kraj-ma-zaplatit-ceskym-draham-ctvrt-miliardy/>)

Ústí nad Labem - České dráhy už nechtějí dotovat regionální osobní vlaky v Ústeckém kraji. Po krajském zastupitelstvu chtějí 650 milionů, což je o čtvrt miliardy více, než měly původně dostat. Kraj platí zhruba padesátikorunu za každý ujetý kilometr, a loni tak zaplatil 357 milionů za rok.

Dráhy chtějí pokrýt zbývajících téměř 50 procent nákladů, které musí hradit. "My jsme už v minulých letech v rámci platných vyhlášek tu vyšší částku prokazovali," vysvětluje Petr Hinterholzinger z Českých drah. Podle radního Jiřího Šulce (ODS) hradily dráhy nedoplatky výnosy z nákladní dopravy, které jsou naopak velmi ziskové.

Jenže kraj na vlaky letos vyčlenil asi 400 milionů. Pokud by další peníze do železnice neinvestoval, mohlo by to v krajním případě znamenat seškrtnání některých spojů. "Tlačíme na vládu České republiky, aby tyto ztráty dofinancovala," říká hejtmanka Ústeckého kraje Jana Vaňhová (ČSSD).

Kraj přišel s další novinkou - od nové smlouvy chce České dráhy pokutovat za zpoždění vlaků nebo třeba za špinavé vagóny. "Pokud drahám platíme tak vysokou cenu, jakou platíme, tak chceme, aby té ceně odpovídala i kvalita přepravy," říká mluvčí Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Podobné sankce kraj zavedl u autobusových dopravců a na pokutách už vybral statisíce korun.

## 29. 01. 2009 České dráhy odbrzdily vlak luxusu (Bohemian Train)

Zdroj: iHNed.cz (<http://hn.ihned.cz/c1-33571330-ceske-drahy-odbrzdily-vlak-luxusu>)

Místo čekárny prezidentský salonek, průvodčího nahradily stevardky v elegantních uniformách. V jídelním voze se podávají křepelčí vajíčka, k pití vám při cestě s Bohemian Train, novou exkluzivní značkou Českých drah, nabídnou šampaňské. Podívejte se, jak se rodí nová éra železnice.

České dráhy se rozhodly, že je třeba znovu vydobýt ztracené renomé tradiční a kdysi úspěšné značky. A nebojí se přitom pořádně rozmáchnout. Ředitelství drah proto sáhlo po špičkových manažerech známých světových firem Finlandia a Moet Hennessy v Česku. Robert Janča a Ivana Šormová na český trh přivedli prémiovou vodu a šampaňské, a když před pěti měsíci nastoupili k Českým drahám, čekal tu na ně nový nesnadný úkol: vrátit tradiční značce mizející prestiž.

Od té doby na tomto zadání usilovně pracují. Společně s vedením Českých drah plánují a připravují ozdravné strategie, zkoušejí nové nápady a projekty. Vlak s logem Bohemian Train, který vyjel z pražského hlavního nádraží počátkem loňského prosince, je jedním z nich. Myšlenka vypravit pětihvězdičkovou vlakovou soupravu, jež poveze českou smetánku na berlínský koncert popové hvězdy Eltona Johna, se zrodila v hlavě Ivany Šormové a ta se také měla postarat o seznam pasažérů.

### Jen pro pozvané

Jízdenky Bohemian Train, jejichž cena činila téměř dvacet tisíc korun na osobu, byste u okénka nádražní pokladny požadovali marně. Byly určeny výhradně do rukou těch nejvlivnějších a nejmajetnějších lidí v Česku, a prodej lístků proto musel probíhat v naprosto diskrétní rovině.

"Pochopitelně jsem využila kontakty, které jsem si vybudovala jako manažerka u Moet Hennessy. Díky tomu jsme mohli cíleně oslovit vysoce prominentní klientelu. Vše proběhlo elegantně a diskrétně, a České dráhy si tak už předem získaly u těchto lidí jistou důvěru," podotýká Šormová. "Ani bychom nemohli přistoupit na jinou formu oslovení než osobní. Ztratilo by to gloriolu," podotýká Robert Janča.

O tom, kdo bude pozván na palubu Bohemian Train, ovšem zdaleka nerozhodovala jen výše bankovního konta. "Jistě, náš pasažér musel být movitý, koneckonců za čtyřiaadvacetihodinovou cestu vlakem zaplatí tolik co za slušnou letní dovolenou. Na druhou stranu to musel být člověk, který má rád cestování a miluje zážitky," poukazuje Šormová na fakt, že ve skupině takto elitních klientů je mnoho těch, kdo už dlouhou řadu let do vlaku nevstoupili. Jízda v Bohemian Train je tak pro ně možná dnes už stejným dobrodružstvím jako třeba plavba ponorkou či let balonem.

"Ale nešlo nám o žádné celebrity. Naopak. Chtěli jsme oslovit lidi, které byste na ulici vůbec nepoznali, ale znamenají hodně v podnikatelském prostředí. Jsou to veřejnosti neznámé, ale vysoce vlivné osobnosti," upozorňuje Janča.

Ze zhruba stovky oslovených klientů nakonec nabídce neodolalo čtyřicet, vznikla tak pestrá skupinka mužů a žen nejrůznějších profesí. Byl mezi nimi jak univerzitní profesor, primář nemocnice či ředitel kosmetické firmy, tak například rentiéři, stavitelé, podnikatelé či ředitelé velkých firem.

### Smích, šampus a Elton John

Tahle společnost se sešla 11. prosince dopoledne v prezidentském salonku pražského hlavního nádraží. Byli to lidé, kteří se nikdy předtím neviděli a kromě prominentních vizitek neměli nic, co by je navzájem spojovalo.

"Pochopitelně, měli jsme strach. Byl to náš první projekt tohoto typu a vůbec jsme nevěděli, co můžeme očekávat," přiznává Šormová. "Naštěstí i když se cestující navzájem neznali, věděli, že jsou si blízcí a že patří do stejné společenské vrstvy. Atmosféra se uvolnila už po uvítacím drinku a během první hodiny jízdy vznikla ve vlaku jedna ucelená parta lidí, kteří se výborně bavili," říká Šormová.

A kdo by se také nebavil ve vlaku, kde kromě luxusního lůžkového kupé s vlastní sprchou na pasažéry čeká i stylový Bugsy's bar, diskotéka a soukromý DJ. Během jízdy si vychutnáte oběd ve francouzské restauraci, kde uznávaný šéfkuchař Dušan Jakubec a jeho kulinářský tým servírují menu o čtyřech chodech. Kromě tartare z tuňáka a pečených hříbků se podávala třeba křepelčí vajíčka, dušené telecí líčko a mnoho dalších delikates.

Zatímco popijíte ušlechtilé růžové šampaňské, třiačtyřicet členů personálu dohlíží na to, abyste měli maximální pohodlí. Po třech hodinách jízdy vlak zastavuje v Berlíně, pasažéři si mohou projít nové impozantní nádraží, navštívit galerii či muzeum nebo se zabavit předvánočními nákupy. Zlatým hřebem výpravy je koncert Red Piano Eltona Johna sledovaný z VIP lóže.

"Bylo neuvěřitelné, že po návratu z koncertu skoro nikdo nešel spát. Zábava ve vlaku jela vesele dál, na diskotéce i v baru, lidé popíjeli a povídali si prakticky celou zpáteční cestu. Ve čtyři ráno začali pasažéři naprosto seriózně přemlouvat personál, ať se ještě někam jede. >Pojedme třeba do Ostravy, nám se ještě nechce domů,< prosili," popisuje Šormová.

A pochvalná slova zaznívají i od cestujících. "Když se vypravíte do zahraničí na koncert nějaké popové hvězdy, cesta je v podstatě jen nutné zlo, které je třeba přežít. Ale udělat z toho velmi příjemnou akci, kde potkáte fajn lidi i služby, tak nakonec znamená těšit se na cestu zpět," komentuje svůj zážitek z Bohemian Train realitní podnikatel Radek Pokorný. Oceňuje jak sestavu pozvaných hostů, tak i program. "Nikde nebyl ani na chvíli prostoj či mezera v organizaci. Mohu potvrdit, že když jsme přijížděli do konečné stanice, těch, kdo chtěli vystoupit, opravdu nebylo mnoho," dodává Pokorný s tím, že na cestu s Bohemian Train se vydal především ze zvědavosti. "Není jednoduché skoro po dvaceti letech od revoluce vymyslet exkluzivní akci, která by byla zajímavá a nevšední. Tahle byla první a já chtěl vidět, jak se celou věc povede realizovat," říká Pokorný.

### Střet kultur

Obrození Českých drah, které začalo už před několika měsíci, zatím postupuje opatrně, v drobných krůčcích. Objevila se například nová grafika a kampaň k jízděm řádu, rozvoj komunikace věrnostního programu, podpora příměstského cestování vlakem nebo sezonní akce Vlakem na hory. Jsou to projekty, kterými se České dráhy chtějí pozitivně zapsat do povědomí veřejnosti a získat si její důvěru. Vypravení Bohemian Train je prozatím největším a nejviditelnějším kusem této zatím křehké, ale pečlivě promyšlené skládačky. Na jejím vrcholu mají stát České dráhy jakožto silná a prestižní dopravní značka.

"Chceme mít stejný typ zákazníků jako například aerolinky nebo obchodní řetězce s prémiovým zbožím," podotýká Aleš Ondrůj, ředitel drah zodpovědný za mezinárodní komunikaci.

V současné době vlakem jezdí asi 12 procent celé české populace. Cílem Českých drah je proto přimět lidi, aby vlak začali vnímat jako plnohodnotný dopravní prostředek. "Aby při rozhodování vedle autobusu, auta nebo letadla byl automaticky jako volba také vlak," doplňuje Janča.

Vize a plány nových manažerů se však ne vždy shodují s postojem zaměstnanců drah. Zatímco prvně zmínění jsou zvyklí inovovat a za nejvyšší hodnotu pokládají přání zákazníka, druzí důvěřují ověřeným, zaběhnutým postupům a důležitý je pro ně především hladký provoz vlaků. Zvláště železničnickým odborářům se z projektu ježí chlupy.

"Působí jako červený hadr na býka v době, kdy dráhy nejsou schopny zabezpečit odpovídající úroveň vlaků pro obyčejné cestující," řekl agentuře ČTK mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček.

A tak projektu Bohemian Train předcházely bouřlivé porady, kdy u kulatého stolu zasedla obě křídla managementu. "Na začátku nám kmenoví zaměstnanci vůbec nevěřili. Necháпали, že něco takového opravdu můžeme realizovat a že to bude úspěšné. Pro dráhy pracují třeba celý život, ale na něčem podobném nikdy nepracovali," vzpomíná Šormová. "Na druhém setkání se to ale začalo obracet a ve finále sami přinášeli spoustu kreativních návrhů. Bohužel jsme je však nemohli realizovat, protože jsme věděli, že chceme ten projekt dostat ještě výš," popisuje Šormová některá úskalí zavádění novinek v instituci, která už celá desetiletí jede ve stejných kolejích. Navíc stížnosti se na dráhy valí zleva zprava - kromě zastaralého vozového parku jsou kritizovány i kvůli cenám jízdového, nepořádku, výpadkům ve spojích a za přebujelou byrokracii na ředitelství.

"Víme, že pověst podniku není právě nejlepší, svou prestiž ztrácí už od začátku devadesátých let," připouští Robert Janča. "K železnici jsem přišel hlavně proto, že je to pro mě největší výzva v celé mé dosavadní praxi. O úspěchu této značky nepochybuji a jsem moc rád, že budu u toho," tvrdí Janča.

On ani Šormová prý toho, že důležité posty u velkých zahraničních firem dobrovolně vyměnili za okřídlené odznaky Českých drah, ani v nejmenším nelitují. "Já to jako profesní sestup rozhodně necítím. Naopak mám pocit, že jsme šli výš," soudí Janča. "Když přijdete ke značce, která je úspěšná a etablovaná, kam vás to posune? Mnohem raději půjdu někam, kde to není úplně perfektní, ale kde je dost prostoru na růst. Není umění mít hotovou značku, umění je pozvednout a vybudovat důvěru ve značku, jako jsou České dráhy. V Kofole, kde jsem stál u opětovného zrodu značky, jsme také začínali úplně od začátku."

Noví manažeři si dobře uvědomují, že tak velká změna určitě nepřijde přes noc. "Výsledky naší práce se mohou projevit klidně až za několik měsíců nebo let a my s tím počítáme. Prozatím si chceme pozvolna získávat důvěru lidí a stavět přitom na osobních zážitcích," vysvětluje Janča. Proto České dráhy místo klasické televizní kampaně zvolily sice méně masový, ale o to cílenější způsob propagace projektem zážitkového vlaku Bohemian Train, který se tak stává jakousi značkou ve značce. České dráhy vypravily vlastní koncept, který drahám sice patří, ale zároveň stojí jaksí mimo. Takovou



strategií si firma zajistí stálou skupinu velmi solventních klientů a u běžných zákazníků zároveň vzbudí dojem exkluzivity.

Vlak Bohemian Train tedy zdaleka není jen dopravním prostředkem. Má především sdružovat a bavit velmi specifickou a poměrně uzavřenou skupinu lidí. "Je to stejné, jako když jdete do opery nebo na golf. Fyzicky tam může každý, ale přijdou jen ti, kteří do toho prostředí z nějakého důvodu skutečně patří. V Bohemian Train se seznamují lidé, kteří by se jinak pracovním způsobem nikdy nepotkali. Mohou nejen přátelsky konverzovat, ale také domlouvat obchody," poznamenal Ondrůj. A Ivana Šormová jde se svými plány ještě dál - má vzniknout exkluzivní Bohemian Train klub.

### **Pánská i dámská jízda**

I když cesta do Berlína nebyla z komerčního hlediska přínosná (železnicím vynesla jen jeden milion korun, což pokrylo právě provozní náklady), rozhodně prý vlak pod novou značkou nevyjel naposled. Bohemian Train prý i nadále zůstane výkladní skříň Českých drah, jen sestava vagonů se bude měnit v závislosti na typu akce.

"Ráda bych pokračovala pravidelnými cestami pořádanými minimálně dvakrát či třikrát do roka a doufám, že dráhy jednou zakoupí kvalitní vlak určený jen k tomuto účelu," světila se Šormová. Kromě toho už na duben chystá další akci: Bohemian Train - pánskou jízdu. "Zatím prozradím jen tolik, že na palubu vstoupí jenom muži a že jim během jízdy ukážeme extrémní vlakové přepravy. Vyjždět se bude v soupravě z 19. století a vrátí se vlakem třetího tisíciletí," říká Šormová a dodává, že zážitkový Bohemian Train pro ženy bude vyjždět pro změnu v květnu.

Již nyní je prý na seznamu několik jistých zájemců z řad pasažérů Elton John Trainu, kteří se hned po návratu ozvali s tím, že chtějí jet znovu. I přesto Šormová upozorňuje, že úspěch druhé jízdy Bohemian Train rozhodně zaručen není. "Naopak. Další projekt bude náročnější, protože lidé budou očekávat ještě o něco víc."

### **Diář pasažéra Bohemian Train**

Čtvrtek 11. prosince 2008

9.00 - 9.30 hodin

Welcome drink v prezidentském salonku hlavního nádraží v Praze

9.30 - 10.00 hodin

Stewardky uvádějí hosty na místa

10.00 hodin

Bohemian Train vyjíždí

11.00 - 16.00 hodin

Cesta do Berlína

Speciální catering připravený Dušanem Jakubcem a jeho týmem v restauračním voze Taittinger, "Elton John" menu o čtyřech chodech

Šampaňské Taittinger

Míchané drinky připravené týmem Buggy's Bar

Prezentace luxusních hodinek "Chopard for Elton John"

16.00 - 19.00 hodin

Volný program v Berlíně: předvánoční nákupy, muzea či výstavy

(od stevardek dostáváte plán Berlína a celodenní lístek na metro)

19.30 - 23.00 hodin

Koncert Eltona Johna Red Piano

23.30 - 05.30 hodin

Zpáteční cesta Berlín - Praha

Pokračování večera, míchané drinky ve "vlakovém Buggy's baru", DJ vystoupení

Klidné pokračování večera v příjemných pohovkách luxusního vozu Siemens

Spánek ve vlaku v luxusním apartmánu včetně koupelny a sprchy

**Hvězdy současných železnic**

**Orient Express** - označovaný za "klenot mezi vlaky". Především Venice Simplon-Orient-Express, který brázdí Evropu křížem krážem a staví i v Praze, je luxusní vlakovou soupravou. Kromě obytných vozů s sebou veze butik, stylový bar a tři jídelní vozy, kde italská číšníci servírují nejvybranější speciality. Kupé nabízí pohovku, prostorné postele, koupelnu i skříň. O pohodlí cestujících se stará tým stevardů.

Zpáteční jízdenka dvoudenní cesty Paříž - Benátky stojí v přepočtu 72 540 Kč na osobu.

**Rovos Rail** - vlak na jihu Afriky Rovos Rail - vysoce elegantní souprava laděná v koloniálním stylu 19. století. Prohání se napříč Jižní Afrikou, tažená historickou parní lokomotivou. Obytné vozy nabízejí několik "royal suites", které už vlakové kupé nepřipomínají ani vzdáleně. V klimatizovaném apartmánu pro dva najdete koupelnu se sprchou i vanou, v obývací místnosti nechybí jídelní stůl, lednička ani bar. Zajímavostí je "pozorovatelský vagon", který skýtá 32 pohodlných křesel, jež jsou u oken rozložena tak, aby byl zážitek z okolní krajiny maximální.

Čtrnáctidenní cesta v "royal suite" přijde jednu osobu na 265 000 korun.

**Royal Palace on Wheels** - je chloubou indické železniční společnosti The Luxury Trains of India. Vlak, který provede po nejznámějších historických a náboženských památkách Indie, pohánějí dvě lokomotivy a kromě pasažérů veze i dva speciální vagony pro personál. V soupravě je vedle dvou jídelních vagonů i samostatný kuchyňský vůz. Pasažéři tu najdou také apartmán pro čtyři osoby stejně jako dva luxusní bary. Spa a posilovna prý na palubu vlaku brzy přibudou.

Sedmidenní cesta vyjde na 260 000 korun za osobu.

**29. 01. 2009 Stávka německých železničářů velkou škodu nenapáchala**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43255-stavka-nemeckych-zeleznicaru-velkou-skodu-nenapachala/>)

Berlín - Příměstskou dopravu v devíti velkých německých městech dnes zasáhla první letošní železniční stávka. Podle Deutsche Bahn i odborů jsou ale omezení v dopravě malá, stávky se zúčastnilo 300 lidí. Výstražnou stávkou si chtěly dvě největší železniční odborové organizace Transnet a GDBA vynutit lepší pracovní podmínky a zvýšení mezd pro své členy. Stávka oficiálně začala ve 4:30 a měla by trvat do pozdního odpoledne, ale například v Mnichově oficiálně skončila už o půl osmé. Vlaky zřejmě budou nabírat zpoždění ještě několik hodin po ukončení protestu. České dopravy se stávka také částečně dotkne, mezinárodní vlaky mohou být zpožděny zejména na trase Praha – Norimberk.

Transnet a GDBA, které sdružují zhruba 130 tisíc zaměstnanců, chtějí dosáhnout desetiprocentního zvýšení mezd i úpravu pravidel pro stanovování pracovní doby - požadují například 12 volných víkendů. Dráha odborářům nabízí jednaprocentní navýšení v letošním a příštím roce. Odborové svazy zaměstnavateli vytýkají, že není schopen předložit přijatelný návrh. Vyjednávání o kolektivní smlouvě má pokračovat v pátek.

Na jihu Německa byly spoje v regionální a dálkové meziměstské přepravě zrušeny jen v jednotlivých případech a na celoněmecké úrovni bylo celkově zaznamenáno jen málo omezení. Deutsche Bahn se snaží držet zpoždění a rušení spojů na co nejnižší úrovni, ale mnoho Němců i tak dnes nezvládalo dorazit včas do zaměstnání. Mezi nejpostiženější aglomerace patří Norimberk, kde do stávky vstoupilo 150 posunovačů, průvodčích a pomocných sil. V Mnichově přerušilo práci 60 železničářů. Některé vlaky z Norimberku do Mnichova, Hamburku a Karlsruhe nejdly podle grafikonu. Několik zaměstnanců DB dočasně stávkovalo ve velkých městech, jako jsou Berlín, Hamburk, Kolín nad Rýnem, Düsseldorf a Brémy, a také v Saalfeldu a Magdeburgu na východě. Například v Hamburku však práci zastavili jen pracovníci cestovního centra, kteří mimo jiné vydávají jízdenky.

**29. 01. 2009 V Ústeckém kraji jezdí vlaky bez smlouvy s Českými drahami**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43281-v-usteckem-kraji-jezdi-vlaky-bez-smlouvy-s-ceskymi-drahami/>)

Ústí nad Labem - Na regionálních tratích v Ústeckém kraji jezdí osobní vlaky bez smlouvy mezi krajem a Českými drahami. Stará smlouva platila jen do konce loňského roku. Radní odpovědný za dopravu Jiří Šulc (ODS) i mluvčí Českých drah Radek Joklík uvedli, že cestující se nemusí ničeho bát, vlaky prý budou jezdit podle platného jízdního řádu.

České dráhy letos po krajích požadují mnohem vyšší úhrady za takzvanou prokazatelnou ztrátu z osobní dopravy. Podle Šulce nyní dráhy chtějí kolem 100 korun za kilometr, zatímco ještě loni to byla zhruba polovina.

Podle Joklíka České dráhy nyní s Ústeckým krajem o nové smlouvě vyjednávají. Podobná situace je údajně i v jiných regionech, a není tedy neobvyklá. Dráhy podle něj své závazky budou plnit i bez smlouvy. Šulc uvedl, že podobná situace v Ústeckém kraji byla v roce 2005, kdy kraj s Českými drahami smlouvu na tři roky podepsal až v květnu.

Podle Šulce Ústecký kraj připravuje výběrové řízení na poskytování dopravní obslužnosti na železnici. Nyní se představitelé kraje dohadují o tom, zda kraj rozdělit na čtyři, nebo pět oblastí, pro které výběrové řízení vypíší. Dodal, že kraj bude muset soutěž uspořádat, protože ji požadují pravidla EU. Stav, kdy vlaky na českých tratích jezdí bez výběrového řízení, prý těmto pravidlům odporuje.

Platit dráhám 100 korun za kilometr by podle Šulce znamenalo, že kraj by musel za železniční dopravu ročně uhradit asi miliardu korun. Loni to bylo 410 milionů korun. Joklík uvedl, že České dráhy by se do soutěže přihlášily a přivítaly by ji, protože by dokázaly své náklady porovnat s ostatními přepravci.

Kde kraj potřebné peníze vezme, není jasné. Podle Šulce je lze získat od státu změnou rozpočtového určení daní. Další cestou je prý objednat méně kilometrů na dráze a místo vlaků nasadit autobusy. Autobusoví dopravci loni po kraji chtěli zhruba 32 korun za kilometr.

## 29. 01. 2009 Nové eTikety do Německa (München, Nürnberg)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=65104>)

Od 30. 1. 2009 je možné prostřednictvím eShopu ČD či telefonní linky Kontaktního centra nově zakupovat jízdní doklady také do bavorských metropolí Mnichov a Norimberk. Do Německa bylo doposud možné zakupovat eTikety do Drážďan a Berlína. Internetové jízdní doklady eTiket do zahraničí jsou tzv. kontingentní jízdní doklady, tzn., že je v prodeji vždy určitý počet míst na každý vlak, den a směr. Vzhledem k omezenému počtu míst ve vlaku, které se prodávají za atraktivní cenu, je výhodné si se zakoupením jízdních dokladů pospíšet. Prodej těchto jízdních dokladů lze nejpozději zakoupit 3 dny před uskutečněním cesty.

Součástí eTiketů do/z Mnichova a Norimberku není rezervace, nicméně konkrétní spoj a vlak, který musí cestující použít je na dokladu uveden.

U všech eTiketů do zahraničí platí i nadále pravidlo, že použití jízdního dokladu ze zahraničí do ČR je podmíněno nákupem jízdního dokladu z ČR do zahraničí a předložením obou dokladů současně ke kontrole vlakové četě Českých drah při cestě tam. Samostatně zakoupená jízdenka ze zahraničí do ČR nebo jízdní doklad neoznačený průvodčím Českých drah je neplatný. Jízdní doklady eTiket nelze vrátit ani vyměnit.

### Přehled nabídky eTiket Německo – München/Nürnberg

Relace	Číslo vlaku	Cena
Praha - München	354, 356	29 EUR/821 CZK*
Plzeň - München	354, 356	26 EUR/736 CZK*
Praha - Nürnberg	350, 352	26 EUR/736 CZK*
Plzeň - Nürnberg	350, 352	23 EUR/651 CZK*
München - Praha	355, 357	29 EUR/821 CZK*
München - Plzeň	355, 357	26 EUR/736 CZK*
Nürnberg - Praha	351, 353	26 EUR/736 CZK*
Nürnberg - Plzeň	351, 353	23 EUR/651 CZK*

\* ceny jsou fixně stanoveny v EUR a reagují na vývoj směnného kurzu mezi EUR/CZK

**30. 01. 2009 Bendl prověří výběr šéfa Drážní inspekce, vyměnil sporného náměstka**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/bendl-proveri-vyber-sefa-drazni-inspekce-vyмениl-sporneho-namestka-11p-domaci.asp?c=A090130\\_103741\\_domaci\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/bendl-proveri-vyber-sefa-drazni-inspekce-vyмениl-sporneho-namestka-11p-domaci.asp?c=A090130_103741_domaci_jw))

Uvedení kontroverzního Pavla Kodyma do čela Drážní inspekce se minimálně odkládá. Ministr Petr Bendl nespíchá s dosazením muže, který po tragické nehodě u Moravan prohlásil, že "se nic vážného nestalo". Bendl také na ministerstvu vyměnil náměstka pro železniční dopravu.

"Ministr se chce v tomto okamžiku seznámit se situací v Drážní inspekci a zatím nechce dělat žádnou personální změnu," řekl iDNES.cz k otázce na výběr jejího ředitele mluvčí ministerstva dopravy Martin Kupka.

Pavel Kodym vyvolal odpor strojířů tím, že nehodu v Moravanech, při které zemřel strojíř, ohodnotil slovy "naštěstí se ještě zas tak nic vážného nestalo". Navzdory tomu ho v prosinci do čela Drážní inspekce doporučilo výběrové řízení.

Ministr Bendl se podle Kupky rozhodne, až bude mít o situaci v Drážní inspekci podrobnější informace. "Zabývat se tím bude - předpokládám - v řádu dnů," dodal Kupka.

**Pro Bendla pracuje i zakladatel Drážní inspekce**

Na ministerstvu se zřejmě mění přístup k Drážní inspekci, což signalizuje i důležitá personální změna. Namísto Vojtěcha Kocourka se náměstkem pro sekci drážní a veřejné dopravy stal Zdeněk Žák, zakladatel inspekce a předchůdce jejího současného šéfa Romana Šiguta.

Právě Kocourek žádal po tragické nehodě v Moravanech "kárná, případně i personální opatření" vůči vyšetřujícímu inspektorovi Michalu Miklendovi. Drážní inspekce kvůli tomu podala trestní oznámení, chápala to jako nátlak.

Inspekce ústy mluvčího Jana Kučery rozhodnutí ministra ocenila. "Vítáme, že ministr má zájem zjistit, jaký je skutečný stav věcí, než něco provede. Za minulého ministra bylo Romanovi Šigutovi prostě jen sděleno, že má odejít," tvrdí Kučera.

Proti výběrovému řízení, které loni v prosinci navrhlo Pavla Kodyma, podala Drážní inspekce žalobu. Ministerstvo ji zatím ohledně Bendlovy nynější iniciativy nekontaktovalo.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

Drážní inspekce je státní instituce, která zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na drahách. Jako vyšetřovací orgán si zakládá na nezávislosti na jakémkoli provozovateli drah a drážní dopravy. Jméno generálního inspektora doporučuje ministr dopravy vládě, která ho definitivně vybírá.