

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2009

## OBSAH

01. 02. 2009	ODBORY SE DOHODLY S DEUTSCHE BAHN, STÁVKA NA NĚMECKÉ ŽELEZNICI NEBUDE .....	3
01. 02. 2009	BEZBARIÉROVÝCH VLAKŮ JE JIŽ PĚTINA.....	3
02. 02. 2009	K POČÁTKŮM KOŠICKO-BOHUMÍNSKÉ DRÁHY (1. ÚNORA 1869).....	3
02. 02. 2009	NEJRYCHLEJŠÍ SPOJE ČESKA: SUPERCITY PENDOLINO.....	4
02. 02. 2009	DOPRAVNÍ UZEL V OSTRAVĚ-SVINOVĚ ČEKÁJÍ NA PODZIM PRVNÍ ZMĚNY ....	5
02. 02. 2009	ČESKÉ DRÁHY NEVYPRAVUJÍ VLAKY ADEKVÁTNÍ KVALITY.....	5
03. 02. 2009	STÁLE VÍCE LIDÍ JEZDÍ VLAKEM PO METROPOLI NA JÍZDENKY MHD .....	5
03. 02. 2009	VLÁDNÍ EXPERTI VOLAJÍ PO ROZVOJI ŽELEZNICE.....	7
03. 02. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BEROUN – ZBIROH, 2. ČÁST .....	7
04. 02. 2009	ŽOS VRÚTKY ZREKONSTRUUJÍ BISTROVOZY ČESKÝCH DRAH .....	7
04. 02. 2009	BENDL OPRAVUJE ŘEBÍČKA. RUŠÍ KONKURZ NA ŠÉFA INSPEKCE .....	7
04. 02. 2009	MINISTERSTVO DOPRAVY ZVAŽUJE VYPSÁNÍ TENDRŮ NA RYCHLÍKY .....	8
05. 02. 2009	SOUTĚŽ VE VLAKU ČD YETTI (7. ÚNORA 2009) .....	9
05. 02. 2009	VÝROBCE MODELŮ VLÁČKŮ MÄRKLIN JE BEZ PENĚZ .....	9
05. 02. 2009	BĚHEM MISTROVSTVÍ SVĚTA V KLASICKÉM LYŽOVÁNÍ V LIBERCÍ POJEDE VÍCE VLAKŮ.....	9
05. 02. 2009	VLEČKA HMMC VE ZKUŠEBNÍM PROVOZU.....	10
05. 02. 2009	TRAŤOVÁ VÝROČÍ ŽSR V ROCE 2009 .....	10
05. 02. 2009	DB ODKLÁDÁ START VLAKŮ DO ČÍNY .....	11
05. 02. 2009	POLICIE STÍHÁ OPILÉHO VÝPRAVČÍHO (BYSTRICE U BENEŠOVA).....	12
06. 02. 2009	NOVÁ ZPRÁVA ZE STUDĚNKY: OBVINĚNÝCH BUDE MNOHEM VÍC.....	12
08. 02. 2009	DO LONDÝNA PŘIJELA NOVÁ HISTORICKÁ LOKOMOTIVA .....	13
08. 02. 2009	NA PLZEŇSKU JEZDÍ VŮZ V NOVÝCH BARVÁCH ČD.....	13
09. 02. 2009	WINTONŮV VLAK, JENŽ ZACHRÁNIL LIDI PŘED NACISTY, OPĚT VYJEDE (PRAHA - LONDON, 1. ZÁŘÍ 2009) .....	14
09. 02. 2009	POLICIE VYŠETŘUJE ČESKÉ DRÁHY KVŮLI „PORCOVÁNÍ“ VĚTŠÍCH ZAKÁZEK NA MENŠÍ.....	15
09. 02. 2009	ČESKÉ DRÁHY VYPSALY TENDRY ZA 3,7 MILIARDY NA OBNOVU VOZOVÉHO PARKU .....	16
10. 02. 2009	OTEVŘENÍ NOVÉ ZASTÁVKY ODRY–LOUČKY .....	16
10. 02. 2009	U STARÉHO MĚSTA BUDOU OPRAVOVAT ŽELEZNIČNÍ MOST.....	16
11. 02. 2009	VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ VE ŽDÁRU NAD SÁZAVOU HLÍDÁ KVŮLI BEZDOMOVČŮM BEZPEČNOSTNÍ AGENTURA.....	17
11. 02. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZATÍM NEBUDOU MÍT ŘÍDICÍ VOZY, ZRUŠILY VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ .....	17
12. 02. 2009	POSLANCI ŽÁDAJÍ MINISTERSTVO DOPRAVY, ABY PROVĚŘILO HOSPODAŘENÍ ČD .....	18
13. 02. 2009	POLSKÉ LOKOMOTIVY AŽ DO PRAHY (EU07, R 208/209 VLTAVA).....	18
13. 02. 2009	CARGA AUSTRIA A MÁV TŘETÍ V EVROPĚ .....	19

13. 02. 2009	CHYSTÁ SE NOVÉ ŘEDITELSTVÍ ÖBB .....	20
13. 02. 2009	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU .....	21
14. 02. 2009	ŽELEZNIČNÍ NEŠTĚSTÍ V INDII SI VYŽÁDALO 15 MRTVÝCH, ČÍSLO NENÍ KONEČNÉ .....	22
16. 02. 2009	SRÁŽKA VLAKŮ V PASKOVĚ: 43 ZRANĚNÝCH, VINÍKEM JE ASI STROJVEDOUCÍ .....	23
16. 02. 2009	NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY NA ODERSKU (ODRY-LOUČKY, JAKUBČOVICE NAD ODROU) .....	23
16. 02. 2009	VLAKOVÁ DOPRAVA NA TRATI U PASKOVA BYLA PO NEHODĚ OBNOVENA	24
17. 02. 2009	BRNO CHCE POSTAVIT VE STARÉM LÍSKOVCI NOVÝ UZEL HROMADNÉ DOPRAVY.....	25
18. 02. 2009	ČEŠI CHTĚJÍ ZAČÍT BUDOVAT VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ DO DRÁŽĐAN....	25
18. 02. 2009	V POLSKU POJMENOVALI VLAK PO OSMNÁCTILETÉ DÍVCE, ČESKÉ VLAKY NESOU JMÉNA FIREM I SLAVNÝCH LIDÍ.....	26
19. 02. 2009	DRÁHY CHTĚJÍ ZMODERNIZOVAT MOTOROVÉ VOZY ZA 1,6 MILIARDY.....	26
20. 02. 2009	V OSTRAVĚ SE VYRÁBÍ „EŠUS“ PRO SLOVENSKO. NA KOLEJE VYJEDE V ROCE 2010 (EPJ 671).....	27
20. 02. 2009	ŽELEZNICI HROZÍ MILIONOVÁ POKUTA. ZA JEDOVATÉ PRAŽCE.....	28
20. 02. 2009	NA KOLEJE LETOS VYJEDOU VLAKY ČD ZA 4,5 MILIARDY .....	29
20. 02. 2009	MINISTR BENDL PŘIPUSTIL MOŽNOST ZACHOVÁNÍ ORLICKOÚSTECKÉHO NÁDRAŽÍ .....	31
21. 02. 2009	VLAŠTOVKA ZMĚN NA ČESKÝCH ŽELEZNICÍCH. MÍSTO ČD PŘIJÍZDÍ NA LIBERECKO ARRIVA.....	31
21. 02. 2009	PŘI ŽELEZNIČNÍM NEŠTĚSTÍ NA SLOVENSKU ZAHYNULO 12 LIDÍ, NA NEDĚLI VYHLÁŠEN STÁTNÍ SMUTEK.....	32
22. 02. 2009	VYŠETŘOVÁNÍ SRÁŽKY VLAKŮ V PASKOVĚ: JEDEN VLAK STIHL ZASTAVIT	32
23. 02. 2009	NOVÝ PODCHOD V LIBERCI OTEVŘEN.....	33
23. 02. 2009	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU .....	34
23. 02. 2009	BOBŘI ZASTAVILI ŽELEZNICI U BERLÍNA .....	34
23. 02. 2009	ZVÍKOV DĚLÍ I PŘES ODPOR MÍSTNÍCH PROTIHLUKOVÁ STĚNA .....	35
24. 02. 2009	ŽELEZNIČÁŘI CHYSTAJÍ STÁVKU, NEMAJÍ PRÝ PENÍZE A VADÍ JIM PROPOUŠTĚNÍ .....	35
25. 02. 2009	ČD CARGO INVESTUJE DALŠÍCH 3,2 MILIARDY DO NOVÝCH VOZŮ.....	35
25. 02. 2009	STÁT LETOS NAPOSLED UHRADÍ ZTRÁTU ČESKÝCH DRAH .....	36
25. 02. 2009	Z PRAHY DO MNICHOVA MÁ VÉST VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ .....	37
25. 02. 2009	ČESKOKRUMLOVSKÉ NÁDRAŽÍ SE NESTANE KULTURNÍ PAMÁTKOU.....	37
26. 02. 2009	STROJVEDOUCÍ Z NEHODY U PASKOVA ODMÍTL VYPOVÍDAT .....	37
26. 02. 2009	PŘÍPRAVA KORIDORU Z DRÁŽĐAN NA PRAHU PRÝ BUDE SLOŽITÁ .....	38
27. 02. 2009	MAJITEL ŽELEZNIČNÍHO MUZEA VE VRČENI JE VE SPORU S RADNICÍ .....	39
27. 02. 2009	SODU PROVEDL REKONSTRUKCI SMRTELNÉ VLAKOVÉ NEHODY. ALE BEZ ÚČASTNÍKŮ (BRANDÝS NAD ORLICÍ).....	39
27. 02. 2009	ZLÍNSKÝ KRAJ DÁ TŘI MILIONY NA ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDŮ .....	40
27. 02. 2009	ARRIVA DOSTANE ZA LEPŠÍ SLUŽBY VÍCE PENĚZ, ČD BY JE CHTĚLY TAKÉ	40

## 01. 02. 2009 Odbory se dohodly s Deutsche Bahn, stávka na německé železnici nebude

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/odbory-se-dohodly-s-deutsche-bahn-stavka-na-nemecke-zeleznici-nebude-11t/eko-zahranicni.asp?c=A090201\\_091057\\_eko-zahranicni\\_kot](http://ekonomika.idnes.cz/odbory-se-dohodly-s-deutsche-bahn-stavka-na-nemecke-zeleznici-nebude-11t/eko-zahranicni.asp?c=A090201_091057_eko-zahranicni_kot))

Německé železniční odbory se dohodly s koncernem Deutsche Bahn na nové tarifní smlouvě. Po několikahodinové čtvrtéční výstražné stávce tak byla odvrácena hrozba dalších stávek na německé železnici v příštím týdnu.

Deutsche Bahn se s třemi odborovými organizacemi, Transnet, GDBA a GdL, dohodla, že zhruba 150 tisíc zaměstnanců dostane přidáno o 4,5 procenta a navíc jednorázovou odměnu ve výši 500 euro (zhruba 14 tisíc Kč) v druhé polovině tohoto roku.

Železničářům se od února mzdy zvednou o 2,5 procenta a v lednu příštího roku o další dvě procenta, oznámil personální předseda Deutsche Bahn Norbert Hansen.

Kromě toho se zaměstnavatel se zástupci zaměstnanců dohodl na nových úpravách pracovní doby. Pracovníci na železnici by měli mít 12 volných víkendů v roce, z toho osm bude zaručeno závazně, řekl šéf strojířských odborů GdL Claus Weselsky. Lepší plánovatelnost pracovních dob byla až do poslední chvíle hlavním sporným bodem v jednáních.

Dvě hlavní železniční odborové organizace, Transnet a GDBA, které reprezentují 130 tisíc zaměstnanců, původně požadovaly desetiprocentní zvýšení mezd a lepší plánovatelnost pracovní doby. Paralelně vyjednávací strojířský svaz GdL požadoval pro svých zhruba 11 tisíc členů zvýšení platů o 6,5 procenta.

Stávky strojířů před zhruba rokem na týdny vnesly chaos do železniční dopravy v celém Německu i za jeho hranicemi. Letos se konala jen zhruba pětihodinová stávka železničářů ve čtvrtek. Zasáhla však pouze příměstskou dopravu několika měst.

## 01. 02. 2009 Bezbariérových vlaků je již pětina

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43548-bezbarierovych-vlaku-je-uz-petina-vozickari-ale-maji-presto-problemy/>)

Přerov - Na tratě v Česku vyjíždí denně na 1 500 bezbariérových vlaků. Jde přibližně o jednu pětinu všech spojů. České dráhy loni pořídily 42 nových nízkopodlažních souprav a vozů za celkem dvě a půl miliardy korun. Také do Přerova, který je frekventovanou stanicí, vyrážejí denně bezbariérové soupravy.

Vozíčkáři mají po celé republice k dispozici 41 elektrických vlaků CityElefant a 72 motorových jednotek Regionova. Mluvčí ČD Petr Štáhlavský uvádí, že do přerovského železničního uzlu vyráží denně 5 souprav, které ujedou přes 1 200 kilometrů. Pořád ale mají lidé na vozíku potíže s vlakovou přepravou, především na lokálních nádražích. "Tam opravdu nejsou zvedací rampy, ani zaměstnanci..., takže když mě chtějí dát do vlaku, musí se zapojit ostatní cestující," popisuje problémy Kateřina Papežíková z Lipníku nad Bečvou.

Podle Ivy Sibrové z Centra pro zdravotně postižené Olomouckého kraje musejí vozíčkáři nahlásit předem, kterým spojem chtějí cestovat, což však komplikuje nenadálé cestování. Navíc soupravy nejsou uzpůsobeny pro cestování většího počtu vozíčkářů.

Desítky českých nádraží jsou k bezproblémovému pohybu lidí na vozíku upraveny. K dalším úpravám se během následujících tří let chystá i nádraží v Přerově.

## 02. 02. 2009 K počátkům Košicko-bohumínské dráhy (1. února 1869)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_4kosic.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_4kosic.htm))

Letos uplyne již 140 let, kdy vyjel z Bohumína do Těšína první osobní vlak. Stalo se tak 1. února 1869. Tím také začala první etapa zprovoznění nejdelší soukromé dráhy v tehdejší rakousko-uherské monarchii, vedoucí z Bohumína až do 368 km vzdálených Košic.

Podle projektů i názvu měla tato trať vycházet z Košic, kde navazovala na Tiskou dráhu, ale z podnětů tehdejších majitelů dolů a hutí na Ostravsku a ve Slezsku byla stavba zahájena od Bohumína. Důvodem bylo propojení již vzniklých



dolů a tím i lepší podmínky pro odbyt a přepravu vytěženého uhlí ke spotřebitelům, které doposud dopravovaly formanské povozy. Stavba byla zahájena po vleklých průtazích 15. října 1867 a celý tento úsek byl dokončen ke konci roku 1868, kdy byla v prosinci zahájena zkušební doprava uhlí na této jednokolejné trati. V samotném Bohumíně bylo vybudováno kolejiště o délce 570 m, remíza pro lokomotivy a vozy, správní budova a vodárna. Na samotné trati byly postaveny staniční budovy v Orlové, Doubravě, Karviné a Těšíně, včetně dřevěných strážních domků, později nahrazených zděnými. Zprovozněním tohoto 31,6 km dlouhého úseku bylo dokončeno propojení šachet na Karvinsku jak s tehdejší Báňskou dráhou přes Michálkovice do Ostravy, tak i se Severní dráhou Ferdinandovou v Bohumíně.

Na počátku zde jezdily vlaky smíšené, dva páry denně, a jízda z Těšína do Karviné trvala hodinu a půl. V Karviné a Doubravě se přibírala zátěž, která se v Bohumíně svěřovala na soupravy ve směru do Haliče nebo opačně do Vídně. Později již rychlost činila 30 km v hodině, jen v zářezu u Fojtova lesa byla snížena na polovinu. Tam také došlo k první železniční nehodě.

Dnes z původní trati najdeme pouze část, kterou využívá společnost OKD – Doprava jako svou vlečku. Po staničních budovách z počátku provozu nenajdeme dnes již skoro nic. Buď byly asanovány nebo podlehly důlním vlivům jako jiná místa na Karvinsku. Svůj význam pro osobní dopravu trať ztratila vybudováním přeložky z Dětmovic do stanice Louky nad Olší, která byla vystavěna v 60. letech minulého století. Definitivně byla ukončena v roce 1967.

## 02. 02. 2009 Nejrychlejší spoje Česka: SuperCity Pendolino

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_nejrychlejsi\\_spoje\\_ceska\\_sc\\_pendolino](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nejrychlejsi_spoje_ceska_sc_pendolino))

Nejrychlejším vlakem České republiky zůstává i v novém jízdním řádu SuperCity Pendolino mezi ostravským nádražím Svinov a pražským hlavním nádražím. Vzdálenost 351 kilometrů mezi těmito stanicemi urazí v novém kratším čase za 2 hod. 59 min. průměrnou rychlostí 118 km/h. Maximální rychlost spojů SuperCity Pendolino je 160 km/h.

Na počátku 90. let byla maximální rychlost na české železnici 120 km/h, dnes této rychlosti dosahují nejrychlejší vlaky Česka jako průměrné. Průměrná rychlost započítává i čas na rozjezd, brzdění, na jízdu pomalými úseky s oblouky nebo na zastávky ve stanicích. Rychlovlaky pendolino s průměrnou rychlostí 118 km/h mezi ostravským Svinovem a pražským hlavním nádražím mají takové zastávky dvě a projíždějí několika úseky se sníženou rychlostí, např. v údolí Orlice na východě Čech je traťová rychlost jen kolem 80 km/h. „Aby pendolino dosáhlo tak vysoké průměrné rychlosti včetně zastávek a pomalých úseků, na zbytku tratě musí využívat maximální rychlost, proto jede na mnoha místech 160 km/h,“ říká ředitel odboru řízení provozu Miroslav Jasenčák.

Mezi další velmi rychlé vlaky patří spoje SuperCity z Prahy do Vídně a Bratislavy. Jejich průměrná rychlost dosahuje 101 km/h, běžné spoje EuroCity pak trať mezi naší a rakouskou metropolí překonávají průměrnou rychlostí 90 km/h a do Bratislavy rychlostí 92 km/h. Mezi ostravským Svinovem a Prahou jezdí velmi rychle i klasické spoje InterCity a EuroCity, např. vlak Manažer urazí tuto vzdálenost za 3 hod. 16 min. průměrnou rychlostí 107 km/h a ostatní spoje této třídy jedou 3 a 3/4 hodiny průměrnou rychlostí 94 km/h.

„Nejvyšší rychlost až 160 km/h dosahují expresní spoje na mnoha místech,“ říká ředitel odboru řízení provozu Miroslav Jasenčák. „Jde například o některé úseky z Prahy do Ústí nad Labem, z Prahy do Chocně, mezi Brnem a Břeclaví nebo ze Zábřehu na Moravě přes Olomouc směrem na Ostravu,“ doplnil ředitel Miroslav Jasenčák. Na těchto úsecích dosahují české vlaky také nejvyšší průměrné rychlosti. „Například mezi Kolínem a Pardubicemi mají vlaky EuroCity průměrnou rychlost až 120 km/h. Před modernizací koridoru ale byla sto dvacítkou maximální rychlost, kterou mohly vlaky tento úsek projet,“ upozornil ředitel Miroslav Jasenčák a doplnil některé další příklady z dalších míst republiky: „Vlaky pendolino dosahují mezi Brnem a Břeclaví průměrnou rychlost 107 km/h, i obyčejné „zastávkové“ rychlíky jedou mezi Chocní a Pardubicemi průměrnou rychlostí 105 km/h a vlaky EuroCity mezi Přerovem a Břeclaví dosahují dokonce se třemi zastávkami průměrnou rychlost 100 km/h.“ Podobnou průměrnou rychlost, 98 km/h, mají i spoje EuroCity z Prahy do Ústí nad Labem, které brzdí pomalejší úseky v údolích Vltavy a Labe.

V historii československé železnice patřilo dlouhá léta označení nejrychlejšího vlaku našich železnic motorovému expresu Slovenská strela. Ten v roce 1938 urazil trasu mezi Prahou a Bratislavou s jedinou zastávkou za 4 hod. a 18 minut průměrnou rychlostí 92 km/h. Na rozdíl od současnosti se však jednalo o jeden výjimečný lehký motorový vůz s délkou kolem 25 metrů a hmotností pouhých 36 tun. Dnes jezdí průměrnou stokilometrovou rychlostí mnohem více vlaků. Jejich délka však dosahuje 250 až 300 metrů a hmotnost je kolem 500 tun.

## 02. 02. 2009 Dopravní uzel v Ostravě-Svinově čekají na podzim první změny

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43635-dopravni-uzel-v-ostrove-svinove-cekaji-na-podzim-prvni-zmeny/>)

Ostrava - Dopravní uzel v Ostravě-Svinově začne letos měnit svou podobu. Na podzim chce město poslat k zemi stávající "plato" napojené na Svinovské mosty. Společně s krajem zahájí jejich rekonstrukci za zhruba 750 milionů korun. Před nádražím by měl vyrůst polyfunkční dům s obchody, restauracemi a kancelářemi za nejméně miliardu korun. Proměna celého prostanství by měla skončit v roce 2011.

Demolice železobetonového objektu z konce sedmdesátých let 20. století si vyžádá zhruba deset milionů korun z městského rozpočtu. Po ní začne město rekonstruovat zbývající část Svinovských mostů včetně autobusové a tramvajové zastávky. Komunikace vedoucí přes mosty opraví Moravskoslezský kraj, s nímž chce Ostrava uzavřít do května dohodu o spolupráci.

Na rekonstrukci dopravního uzlu pak společně požádají o dotaci z Evropské unie. "Celkové náklady odhadujeme na 750 milionů korun. Městskou část tvoří 580 milionů, kraj se bude podílet 170 miliony korun. Z evropských fondů a státního rozpočtu bychom mohli získat až 92,5procentní dotaci," uvedla mluvčí ostravského magistrátu Andrea Vojkovská.

Mezi Svinovskými mosty a nádražím Českých drah postaví společnost Svinov Centrum nový polyfunkční dům. Podle jednatelky společnosti Sylvie Pyszkové začne stavba za miliardu až 1,2 miliardy korun už na podzim. Vlakové nádraží a Svinovské mosty tak propojí třípatrová nákupní galerie s restauracemi a kavárnami. Cestující se tak dostanou z nádraží na tramvajovou a autobusovou zastávku "suchou nohou". Na střeše obchodního centra i na úrovni ulice vznikne zhruba 250 parkovacích míst.

Novostavbu bude tvořit ještě dvanáctipodlažní administrativní budova. Společnost Svinov Centrum je postaví na pozemcích, které loni koupila od Českých drah.

## 02. 02. 2009 České dráhy nevypravují vlaky adekvátní kvality

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/43665-ceske-drahy-nevypravuji-vlaky-adekvatni-kvality/>)

Praha - Od loňského roku se v jízdním řádu Českých drah zdvojnásobil počet vlaků tak zvané vyšší kvality. Na provozování tolika linek však chybí Českým drahám dostatek komfortních vozů, a tak nasazují ty starší, byť renovované. I tady jsou ale potíže, opravy se protahují a cestující nejsou přepravováni vozy odpovídající kvality.

Často jsou nasazovány staré vagóny s koženkovými sedačkami, neudržovanými toaletami, pomalovaným interiérem a nepříliš funkčním topením. Pokud ale dojdou i tyto vozy, nasazuje dopravce ze záloh dokonce i lehátkové vagóny upravené pro jízdu vsedě. "Ten standard absolutně neodpovídá, ale pro nás je v ten okamžik důležitější než nedat žádný vůz dát aspoň takovýto vůz, abychom cestující a zákazníky odvezli," vysvětluje mluvčí ČD Ondřej Kubala.

Ministerstvo dopravy objednalo na letošní rok od Českých drah navýšení spojů kategorie Eurocity. Oproti loňským dvaatřiceti vlakům jich letos jezdí čtyřiapadesát. Dopravce nemá peníze na nové vagóny, a tak rekonstruuje stávající. Dodavatel ale neplní termín opravy a místo vozů, které už měly být v provozu, dráhy sahají do zásob. "Mezi Prahou, Ostravou a Žilinou lze potkat vozy vyrobené v 70. letech. Ty jsou na konci své životnosti," rozhořčuje se redaktor Zelpage.cz Juraj Kováč.

Dráhy tvrdí, že po rekonstruuující firmě budou vymáhat jak smluvní pokutu, tak náhradu škody. Zatím na krizovou situaci reagují také degradováním dvou vlaků - spoj Fatra z Žiliny do Prahy a spolu s ním vlak Odra na stejné relaci přeřazují z prestižní kategorie Eurocity do nižší úrovně expresu.

## 03. 02. 2009 Stále více lidí jezdí vlakem po metropoli na jízdenky MHD

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/stale-vice-lidi-jezdi-vlakem-po-metropoli-na-jizdenky-mhd-peu-praha.asp?c=A090203\\_145307\\_praha\\_abr](http://zpravy.idnes.cz/stale-vice-lidi-jezdi-vlakem-po-metropoli-na-jizdenky-mhd-peu-praha.asp?c=A090203_145307_praha_abr))

Stále více Pražanů a obyvatel středních Čech využívá k jízdě po metropoli a jejím okolí jízdenky a časové kupony Pražské integrované dopravy. Zatímco před patnácti lety stálo frontu u pokladny na nádraží pět lidí z šesti, nyní jsou to jen dva z šesti cestujících. Ostatní ukážou průvodčímu "tramvajenku" nebo klasickou jízdenku.

"Z provedených průzkumů vyplývá, že podíl jízdenek Pražské integrované dopravy ve vlacích i nadále vzrůstá. Tento nárůst je ještě výraznější po posílení vlaků v Praze na konci loňského roku, což ukazuje, že Pražané stále více využívají vlaky jako běžný prostředek městské hromadné dopravy," vysvětluje Pavel Procházka, pověřený řízením organizace Ropid. Ta má tarifní podmínky na starosti.

Průzkum mezi 70 tisíci cestujícími ukázal, že časové kupony Pražské integrované dopravy nosí v peněženke při nástupu do vlaku 63,81 procenta lidí. Například v roce 2001 to bylo pouhých 43 procent.

Ropid zjišťoval i to, jaké kupony či jízdenky cestující na železnici využívají. Ze sta cestujících jede na předplatní kupon 58 lidí, 6 používá jednotlivé jízdenky PID a zbylých 36 jede na jízdní doklady Českých drah. "Tento podíl platí pro území Prahy ve všední den. O víkendech jezdí na jízdenky PID méně cestujících - asi 48 procent," říká mluvčí Ropidu Filip Drápal.

Největší podíl "pražských" jízdenek je zaznamenán na frekventovaných tratích z Prahy do Kolína, Berouna a Benešova. Absolutní špičkou je v tomto ohledu městská železniční linka S41, jedoucí z nádraží Praha-Libeň do Roztok u Prahy. Tady používá předplatné kupony a jízdenky PID 82 procent cestujících.

**Podíl jízdních dokladů PID ve vlacích v Praze a 1. vnějším pásmu (říjen 2008)**

Trat'	Úsek	Podíl jízdenek PID
011 (S1)	Masarykovo n. - Úvaly	69,5 %
070 (S3)	Vršovice - Měšice u Prahy	44,7 %
090 (S4)	Masarykovo n. - Roztoky u Prahy	51,4 %
120 (S5)	Masarykovo n. - Hostivice	53,4 %
122	Hlavní n. - Zličín - Hostivice	33,3 %
171 (S7)	Hlavní n. - Černošice	76 %*
173 (S6)	Smíchov - Rudná u Prahy	73,8 %
210 (S8)	Vršovice - Vrané n. Vltavou	44,2 %
221 (S9)	Hlavní n. - Říčany	71 %*
231 (S2)	Masarykovo n. - Lysá n. Labem	58,3 %
ML (S41)	Libeň - Roztoky u Prahy	82,2 %

\*průzkum z ledna 2009

**Vývoj podílu jízdních dokladů PID ve vlacích (pracovní den)**

Rok	Podíl jízdenek PID
1994	17,40 %
1995	25,50 %
1996	29,10 %
1997	32,50 %
1998	35,60 %
1999	37,20 %
2000	39,20 %
2001	43,00 %
2002	52,10 %
2003	56,60 %
2004	57,70 %
2005	59,70 %
2006	60,40 %
2007	63,31 %
2008	63,81 %



---

### 03. 02. 2009 Vládní experti volají po rozvoji železnice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/44433-vladni-experti-volaji-po-rozvoji-zeleznice/>)

Praha - Vládní ekonomičtí experti v současné době doporučují zvýšení investic v oblasti dopravní infrastruktury. V sousedním Německu už tento plán realizovali jak na svých silnicích, tak na železnici. Tamní dráhy totiž podepsaly největší zakázku na obnovu vozového parku v historii, čímž vytvoří i nová pracovní místa. Česko se ale k podobnému kroku zatím staví poněkud rezervovaně.

Německé dráhy v souvislosti s ekonomickou krizí a růstem nezaměstnanosti ještě víc obnovují už tak vyspělý vozový park. Deutsche Bahn teď vyhlásila cíl podpořit zaměstnanost, podepsala svoji historicky nejvyšší objednávku a v současnosti nakupuje vlaky za 2 miliardy eur.

Na českých kolejích jezdí vlaky v průměru staré 20 až 25 let, občas dráhy používají i 50 let staré stroje. "Kdybychom chtěli průběžně obnovovat vozový park, tak by to byly náklady 9 miliard korun ročně. Takové prostředky v české železnici nejsou," říká mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Investice by ale pomohla nejen kvalitě cestování po železnici, ale i zaměstnanosti. "Na každou miliardu korun, kterou by vláda investovala do obnovy a modernizace parku kolejových vozidel, bude vytvořeno 500 nových pracovních míst u hlavních dodavatelů a výrobců a dalších až 300 míst u jejich subdodavatelů," vysvětluje ředitelka Asociace podniků českého železničního průmyslu Marie Vopálenská.

Rozvoj české železnice může v budoucnu významně podpořit evropský regionální operační program. Ten pro roky 2010 až 2013 počítá s balíkem 245 mil eur.

---

### 03. 02. 2009 Zahájení stavebního řízení: Optimalizace trati Beroun – Zbiroh, 2. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090205vyhlaska.pdf>)

---

### 04. 02. 2009 ŽOS Vrútky zrekonstruují bistrovozy Českých drah

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/44540-zos-vrutky-zrekonstruuji-bistrovozy-ceskych-drah/>)

Praha – Slovenská firma ŽOS Vrútky zrekonstruuje pro České dráhy šest bistrovozů z 80. let. Vagony, které mají dnes v jedné části restaurační část a ve zbytku kupé 2. třídy, by měly být po rekonstrukci velkoprostorové a část k sezení bude nově určena pro cestující 1. třídy. České dráhy zaplatí za renovaci 205 milionů korun, ve výběrovém řízení se o zakázku ucházely dvě společnosti. Podle mluvčího ČD Ondřeje Kubaly byla rozhodující cena.

Po rekonstrukci mají vagony, které byly původně dodány v polovině 80. let jako lehátkové s bistrooddílem, mít restaurační část pro osm lidí, velkoprostorový oddíl 1. třídy pro 22 cestujících, informační systém s přístupem k elektronickým rezervacím a nová WC.

"Jde o vůz pro evropskou dálkovou dopravu," uvedl Kubala. Na kolejích se zmodernizované vagony mají objevit letos v prosinci se začátkem nového jízdního řádu. ČD je chtějí nasazovat na stejné vlaky, na kterých jezdily tyto vagony již před rekonstrukcí – na vlaky EC resp. expresy z Prahy do Žiliny a na rychlíky z Prahy přes Plzeň do Mnichova a Norimberku.

Vagony byly vyrobeny v roce 1984 ve východoněmeckém Budyšině. Českým drahám připadla šestice vozů při dělení majetku někdejších ČSD. Krátce poté prošly vagony drobnou rekonstrukcí, kdy byla původní lehátková kupé upravena k sezení.

Rekonstrukce šesti bistrovozů je v poslední době druhá velká zakázka Českých drah na Slovensku. Společnost ŽOS Trnava pro českého dopravce nyní dokončuje rekonstrukci 40 vozů 1. a 2. třídy.

---

### 04. 02. 2009 Bendl opravuje Řebíčka. Ruší konkurz na šéfa inspekce

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=628730>)

Praha - Nový ministr dopravy Petr Bendl (ODS) oznámil, že ruší výběrové řízení na šéfa Drážní inspekce, které vypsal jeho předchůdce Aleš Řebíček. "Ministerstvo dopravy v řádech týdnů vypíše řízení nové," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Kupka. "Zároveň přizveme jako mezinárodního arbitra Evropskou železniční agenturu, aby mělo rozhodnutí váhu a bylo objektivní," dodal.

Roman Šigut tak prozatím zůstává v čele Drážní inspekce. I přesto, že Řebíčková komise nedávno doporučila jako Šigutova nástupce Pavla Kodyma, který šéfuje Drážnímu úřadu. Toto doporučení Bendl nerespektuje. Zpochybnil tím Řebíčkovy kroky, což je zásadní zlom v kauze Moravany, na jejímž začátku zemřel strojvedoucí ČD Cargo Břetislav Demel.

### Drážní komise byla pod tlakem

Bendl s Šigutem dnes hovořil o situaci, která nastala v souvislosti s šetřením tragické srážky vlaků v Moravanech v květnu minulého roku. Šigut míní, že výsledky šetření nehody měly vést až k jeho odvolání.

Drážní inspekce označila dva viníky nehody - zabezpečovací zařízení ESA 11 společnosti AŽD Praha a vadný sypač lokomotivy. To se nelíbilo výrobcí zabezpečovacího zařízení, ani někdejšímu Řebíčkovu náměstkovi pro železniční dopravu Vojtěchu Kocourkovi.

"Náměstek Kocourek a šéf AŽD Praha Zdeněk Chrdle na nás tlačili a snažili se ovlivnit objektivitu šetření Drážní inspekce," tvrdí takřka od počátku šetření nehody Šigut. Kocourek kritizoval zejména to, že inspekce upozornila na chybu ESA 11 Evropskou železniční agenturu. Drážní inspekce však jednala správně a instituce při Evropské unii to potvrdila. "V České republice se odehrál masivní pokus politického ovlivňování nezávislého šetření tragické nehody na železnici," shledala agentura a zaslala do Česka dokument, ve kterém schvaluje kroky Drážní inspekce. Bendl po svém příchodu Vojtěcha Kocourka odvolal. Vystřídal ho zakladatel Drážní inspekce Zdeněk Žák.

### Šéfa inspekce vybírali i ti, které inspekce kontroluje

Řebíčková devítičlenná výběrová komise vzbudila pochyby, proto Bendl toto výběrové řízení zrušil. Ačkoli bývalý tiskový mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka i Moos trvali na tom, že výběrová komise rozhodně standardně a objektivně, objevily se pochybnosti o nestrannosti některých jejích členů. Tři z nich přišli z institucí, které přímo podléhají kontrole Drážní inspekce.

Šigut vypadl již v první kole výběrového řízení při posuzování životopisů. "Pan Šigut je skvělý manager, ale nesplnil podmínku technického vzdělání," vysvětlil děkan Dopravní fakulty ČVUT Petr Moos pověřený vedením výběrové komise. "Jediným kandidátem, který toto kritérium splnil, je Pavel Kodym," vysvětluje doporučení komise Moos.

## 04. 02. 2009 Ministerstvo dopravy zvažuje vypsání tendrů na rychlíky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/44553-ministerstvo-dopravy-zvazuje-vypsani-tendru-na-rychlíky/>)

Praha – Ministerstvo dopravy možná změní názor na vypisování výběrových soutěží na dálkové vlaky, které si objednává. Vyjádřil se tak nový ministr Petr Bendl, který uvedl, že bude-li zájem ze strany dopravců, jeho úřad vypíše tendry na provoz rychlíků. V době, kdy byl ministrem dopravy Aleš Řebíček, stát výběrová řízení nevypisoval. Za jeho předchůdce Milana Šimonovského proběhly dva tendry na provoz rychlíků, které vyhrály České dráhy.

České dráhy, jejichž akcie stoprocentně vlastní stát, dostávají od ministerstva objednávky na provoz rychlíků, expresů a vlaků IC/EC a stát také provoz těchto vlaků dotuje. Loni na ně vydal 3,3 miliardy korun. Podle ministra Bendla existují dva právní názory na to, zda stát musí vypisovat výběrové řízení na provoz dálkových vlaků. Sám se prý kloní k tomu, že ministerstvo musí vypsát soutěž, pokud se objeví alternativní provozovatel vlaků.

V roce 2006 vypsala stát výběrová řízení na provoz rychlíků na tratích Pardubice – Hradec Králové – Liberec a Plzeň – Žatec – Most. Oba tendry vyhrály České dráhy, proti nimž postavily své nabídky např. společnosti Connex, Viamont nebo Railtrans, které provozují některé regionální vlaky. Sdružení železničních společností tvrdí, že ČD zvítězily především díky dumpingové ceně. České dráhy navíc musely na tyto tratě stáhnout své nejmodernější motorové vozy, které tak zmizely například z Brna.

Společnost Railtrans chtěla v roce 2007 konkurovat Českým drahám na trase Praha – Ostrava i bez dotací, avšak její plán nakonec ztroskotál. Na stejné trati se chce proti dominantnímu českému železničnímu dopravci postavit Student Agency.



## 05. 02. 2009 Soutěž ve vlaku ČD Yetti (7. února 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=65443>)

V sobotu, dne 7. února 2009 proběhne při jízdě vlaku č. 1762/3 ČD Yetti soutěž o ceny. Soutěžní vlak vyjíždí z Tábora v 5 46. Vlak jede přes České Budějovice do Lipna nad Vltavou, kde zastaví v 9 04. Soutěžit může každý, kdo využije tento vlak pro cestu na lyže a prokáže se platným Yetti voucherem.

Na cestující – lyžaře čekají hodnotné ceny. A jak se můžete soutěže o tyto pěkné ceny zúčastnit? Stačí jet v sobotu 7. února 2009 vlakem ČD Yetti, mít zakoupenou zpáteční jízdenku ČD nebo některou z cenově zvýhodněných nabídek ČD, prokázat se platným Yetti voucherem a pak správně zodpovědět testové otázky. Otázky do testu pro soutěžící připravily České dráhy ve spolupráci s ČSAD Jihotrans a Skiareálem Lipno. Pro prvních pět soutěžících, kteří správně zodpoví testové otázky, jsou připraveny atraktivní ceny.

TIP! Pro všechny, kteří využijí některou z nabídek ČD, použijí vlak ČD Yetti a prokáží se v pokladně Skiareálu Lipno platným Yetti voucherem poskytne Skiareál slevu 30% na dopolední nebo celodenní skipas. Tato nabídka platí do 29. března 2009.

## 05. 02. 2009 Výrobce modelů vláček Märklin je bez peněz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/44605-vyrobce-modelu-vlakku-marklin-je-bez-penez/>)

Göppingen - Populární výrobce modelů vláček, německý Märklin, požádal soud o ochranu před věřiteli. Značka se 150letou tradicí nemá prostředky pro výrobu, obnovení půjčky ve výši 50 milionů eur banky zamítly. Ani obrát 3,5 miliardy eur nedostal společnost z červených čísel. Märklin se poslední dobou netopí v problémech poprvé. Před třemi roky upadající podnik koupili Goldman Sachs a Kingsbridge. Pokud by Märklin chodil firmu neudržel, by vedení společnosti ujistiňuje veřejnost o dobré kondici, o práci by mohlo přijít až 1300 zaměstnanců v Německu i Maďarsku, kde firma rovněž vyrábí.



Märklin původně kromě vláček vyráběl i panenky, pustil se i do rozšíření palety hraček a modelů na letadla nebo kolotoče. Úspěch modelu vláčku Spur 1 mezi válkami pak podnítil specializaci firmy na vláčky. Preciznost zpracování a nové technologie dovolily manufaktuře stále zmenšovat poměr komprese modelu ke skutečnosti. Původní Spur 1 byl zmenšen dvaatřicetkrát, dnes Märklin dokáže vyrobit i plně funkční vlakové soupravy s vozy v poměru 1:220.

## 05. 02. 2009 Během Mistrovství světa v klasickém lyžování v Liberci pojedou více vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/tzp-na-mistrovstvi-sveta-v-lyzovani-viće-vlaků](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/tzp-na-mistrovstvi-sveta-v-lyzovani-viце-vlaků))

České dráhy posílí železniční dopravu během Mistrovství světa v klasickém lyžování v Liberci ve dnech 18. února až 1. března. Více vlaků pro příznivce šampionátu vyjede mezi Libercem a Turnovem, Tanvaldem, Českou Lípou, Žitavou i Drážďany. Na vybraných pravidelných spojích navíc pojedou modernizované jednotky Regionova a posilové vozy. Mimořádné vlaky a vozy si u Českých drah objednal Liberecký kraj.

### Nejdůležitější změny v období od 18. února do 1. března:

- Večerní vlaky z Liberce přes Turnov do Staré Paky a Semil (odjezdy z Liberce ve 22:00 a 22:51) pojedou denně (vlak do Semil ve 22.51 nejede 1. března).
- Vlaky z Liberce do Kořenova s odjezdem ve 12:37 a z Kořenova do Tanvaldu s odjezdem ve 13:59, které běžně jezdí jen v pracovní dny, pojedou mezi Libercem a Tanvaldem také o víkendech.
- Večerní vlak z Liberce do České Lípy s odjezdem ve 22:44, který běžně jezdí jen v pracovní dny, pojedou i o víkendech (kromě 1. března).
- Vlaky z Drážďan do Žitavy s odjezdy v 9:09 a 17:09 budou z Žitavy prodlouženy až do Liberce (příjezd v 11:18 a 19:25). Podobně pojedou dva posilové vlaky i v opačném směru, odjezdy z Liberce v 9:56 a 18:40, příjezdy do Drážďan ve 12:48 a 20:48. Tyto vlaky nezastavují v Chrastavě.

- Poslední večerní vlak z Liberce do Žitavy pojedje až ve 22:45. Běžně končí tento vlak už v Hrádku nad Nisou.

Během šampionátu posílí České dráhy řadu osobních vlaků a rychlíků o další vozy. Výrazně posílené budou osobní vlaky mezi Libercem a Turnovem. Na některých spojích tu bude nasazena modernizovaná třívozová jednotka Regionova nebo souprava s lokomotivou a třemi přívěsnými vozy. Větší kapacitu budou mít také regionální vlaky mezi Libercem a Tanvaldem a mezi Libercem, Hrádkem nad Nisou a Žitavou. O dva posilové vozy navíc povezu také některé rychlíky Liberec – Pardubice v úseku mezi Libercem a Turnovem a zpět.

#### **Tipy pro cestování během šampionátu**

Návštěvníkům šampionátu doporučujeme zejména jízdenky REGIONet LIBNET+. Ty platí ve 2. třídě osobních, spěšných vlaků a rychlíků Českých drah na území Libereckého kraje, ale také u mnoha autobusových dopravců, v liberecké městské hromadné dopravě, v regionálních vlacích a autobusech v německém a polském příhraničí. V prodeji jsou dvě varianty jízdenky: pro jednotlivce za 160 korun a pro skupiny 2 až 5 osob bez ohledu na věk za 320 korun. Jízdní doklady platí do 4 hodin následujícího dne. Kromě této nabídky mohou cestující využít skupinové jízdenky nebo jízdenky REGIONet pro Liberecký kraj. Pro návštěvníky ze vzdálenějších míst republiky je výhodná jízdenka ČDNet. Kompletní nabídka jízdného Českých drah je k dispozici na [www.cd.cz](http://www.cd.cz).

---

### **05. 02. 2009 Vlečka HMMC ve zkušebním provozu**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_5vleck.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_5vleck.htm))

Rozhodnutím Drážního úřadu ČR je od 21. ledna ve zkušebním provozu železniční vlečka automobilky Hyundai v Nošovicích na Frýdecko-Místecku. Železniční vlečka má název HMMC Nošovice.

Vlastníkem železniční vlečky je Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o., provozovatelem firma RAILLEX, a. s., a provozovatelem drážní dopravy ČD Cargo, a. s. Přípojovou stanicí nové železniční vlečky je železniční stanice Frýdek-Místek.

Vlečka HMMC Nošovice se bude využívat k zásobování automobilky většinou surovin a komponentů a odvozu automobilů po železnici. Vlečku tvoří koleje č. 1, 2 a 4 pro vjezdy a odjezdy vlaků, objížďení souprav a předávku i přejímku vozů; kolej č. 3 s přílehlou zpevněnou plochou je pro manipulaci s kontejnery. Nakládka přes čelní rampu bude probíhat na kolejích č. 4a a 6a. Kolej č. 6 a 8, jejichž výstavba probíhá jako poslední, jsou pro vykládku svitků plechů v halách provozu HYSCO.

Jak nás informoval Ing. Ivan Čimbora, vedoucí provozní skupiny ČD Cargo, a. s., Provozní jednotky Ostrava, podle plánovaného obsazení zaměstnanců ČD Cargo, a. s., bude ve směně nádražní (tzv. dispečer vlečky), který bude řídit dopravní provoz na vlečce, sjednávat jízdy vlaků s výpravčím přípojové žst. Dobrá u Frýdku-Místku, koordinovat posunové práce a přístavbu vozů na jednotlivá manipulační místa s vedoucími obsluh manipulačních míst (mistry provozů). Dále posunová četa o síle vedoucí posunu a posunovač, strojvedoucí (s hnacím vozidlem ř.742), vozmistr a nákladní pokladník. To vše ale až od plného náběhu výroby automobilky, distribuce surovin a produkce po železnici.

Do té doby zajistí patrně jednorázové obsluhy vlečky posunová četa z Frýdku-Místku. Zásilky odbaví v rámci přechodné technologie nákladní pokladna Frýdek-Místek. Fyzickou předávku a přejímku vozů a zásilek s vlečkařem zajistí vozmistr rovněž z Frýdku-Místku, takže prozatím jediným stabilním zaměstnancem bude nádražní. Ten totiž musí před příjezdem vlaku na vlečku splnit řadu důležitých dopravních úkonů, stanovených Přípojovým provozním řádem a Vnitřním předpisem vlečky. Např. vzhledem ke sklonovým poměrům (na přípojné koleji č. H1 vlečky je spád 15,7 promile) a k nedostatečné délce dopravních kolejí v žst. Dobrá u Frýdku-Místku nesmí vlak nikde zastavit a jeho jízda na vlečku tak musí být sjednána a zabezpečena ještě před jeho odjezdem z železniční stanice Frýdek-Místek.

---

### **05. 02. 2009 Traťová výročí ŽSR v roce 2009**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_5vyroc.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_5vyroc.htm))

Obdobně jako Železničář uvádí každoročně přehled traťových výročí u nás, činí tak u slovenských sousedů měsíčník pro zaměstnance ŽSR Železničný semafor. Protože zájem o železnice na Slovensku se u nás s léty neztenčil, přetiskujeme z lednového čísla Semaforu kalendář výročí tratí ŽSR, připadající na rok 2009.

Datum	Trat'	Výročí
15. 1.	Palárikovo – Šurany	135
30. 1.	Bratislava Rača – Bratislava Vajnory	135
5. 2.	Bratislava – Berg státní hranice	95
7. 4.	Šahy – Krupina	110
1. 5.	Rožňava – Bánréve MÁV	135
31. 5.	Palota – Lupków PKP (bez tunelu)	135
18. 6.	Oravský Podzámok – Tvrdošín	110
30. 6.	Lupkowský tunel	135
1. 7.	Moldava nad Bodvou – Medzev	115
1. 7.	Počkaj – Baňa Lucia	115
9. 7.	Čadca – Makov	95
20. 7.	Rožňava – Dobšín	135
26. 7.	Banská Bystrica – Podbrezová	125
27. 7.	Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice	100
19. 8.	Topolčany – Velké Bielice	125
1. 9.	Myjava – Nové Mesto nad Váhom	80
5. 9.	Jesenské – Tisovec	135
6. 9.	Jablonica – Brezová pod Bradlom	110
7. 9.	Šurany – Zlaté Moravce	115
26. 9.	Levice – Uľany nad Žitavou	95
28. 9.	Telgárt – Dobšinská Ľadová Jaskyňa	75
10. 10.	Žilina – Rajec	110
15. 10.	Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	115
17. 10.	Šaľa – Neded	100
30. 10.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (norm. rozchod)	60
31. 10.	Prievidza – Nitrianské Pravno	100
1. 11.	Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ	115
3. 11.	Čadca – Zwardoň PKP	125
8. 11.	Komárno – Kolárovo	95
12. 11.	Plešivec – Slavošovce	115
26. 11.	Zbehy – Radošina	100
30. 11.	Humenné – Stakčín	100
18. 12.	Poprad – Kežmarok	120
21. 12.	Tvrdošín – Suchá Hora	110
27. 12.	Margecany – Smolník (úzký rozchod)	125

Přehled uvádí výročí všech postavených tratí, tedy i dnes již zrušených či toho času neprovozovaných. Kalendárium mohou doplnit ještě dvě výročí: dne 1. června před čtyřiceti roky byla otevřena nová přechodová stanice do Polska–Plaveč a 2. listopadu 2009 uplyne přesně sto let od uvedení do provozu mostu přes Dunaj v úseku Komárno–Komárom MÁV.

## 05. 02. 2009 DB odkládá start vlaků do Číny

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_5db.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_5db.htm))

Kvůli hospodářské krizi a nedostatku přeprav se Německá dráha DB rozhodla odložit plánovaný únorový start jízdy nákladních vlaků z Německa do Šanghaje a Pekingu na pozdější termín. Koncern

DB je však i nadále ve spojení se zákazníky, s nimiž rozhodne o novém pozdějším termínu pravidelných jízd.

Nákladní vlak má vzdálenost 10 tisíc kilometrů z Hamburku, Norimberku nebo Duisburgu do Číny urazit za dvacet dní. Hlavní přepravní náplní vlaků by měly být produkty pro automobilový průmysl, chemické výrobky nebo domácí spotřebiče.

## 05. 02. 2009 Policie stíhá opilého výpravčího (Bystřice u Benešova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/44667-policie-stiha-opileho-vypravciho-mel-skoro-dve-a-pul-promile/>)

Benešov - Opilého výpravčího odhalili zaměstnanci Českých drah ve stanici Bystřice u Benešova. Muž měl v krvi skoro dvě a půl promile alkoholu. Dráhy s ním okamžitě ukončily pracovní poměr. Navíc ho stíhá policie a za ohrožení provozu může jít až na tři roky za mříže.

Podobné namátkové kontroly výpravčích probíhají pravidelně, bývá jich až pět tisíc do měsíce. Ta dnešní v Bystřici u Benešova ale neskončila nulou na displeji, ale naopak: odhalila pracovníka, který byl v silně podnapilém stavu. "Čím to vzniklo a co ho k tomu vedlo, jsme se od něj zatím nedozvěděli. Jeho hladina alkoholu byla tak vysoká, že nám neodpovídal na dotazy," konstatoval přednosta provozního obvodu Benešov u Prahy Karel Červenka. "Policisté u muže provedli dechovou zkoušku a elektronický přístroj muži naměřil hodnotu 2,3 promile," informovala o výsledku dechové zkoušky mluvčí benešovské policie Zuzana Stránská.

Opilý výpravčí, kterému zbývaly necelé čtyři roky do penze, byl okamžitě postaven mimo službu a dráhy s ním ukončily pracovní poměr. "Takoví lidé nemají v řízení provozu železniční dopravy co pohledávat," zdůrazňuje mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Dráhy ročně provedou až sedmdesát tisíc kontrol. Po dnešní zkušenosti z Bystřice u Benešova je chtějí ale ještě více zintenzivnit a zpřísnit. "Budou následovat další dechové zkoušky, další namátkové kontroly zaměstnanců v provozu," slibuje Ondřej Kubala.

Minimálně ke zpoždění vlaků na trati Praha - České Budějovice, možná ale také k vážnému ohrožení provozu na železnici, mohlo dojít při službě opilého výpravčího. "Pokud by například úplně opilý odpadl pod stůl, tak se doprava zastaví. Na semaforech se totiž rozsvítí červená, protože nikdo zabezpečovací zařízení nebude obsluhovat," vysvětluje možná nebezpečí Ondřej Kubala.

A právě za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky by mohl jít výpravčí až na tři roky do vězení. Policie ho dnes kvůli jeho podnapilosti nemohla vyslechnout. Na stanici se má proto dostavit zítra.

## 06. 02. 2009 Nová zpráva ze Studénky: Obviněných bude mnohem víc

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=628929>)

Studénka - Za jedno z nejhorších neštěstí na železnici v Česku budou s největší pravděpodobností obviněni další lidé. A bude jich mnohem více, než kolik se dosud čekalo. Ze zjištění online deníku Aktuálně.cz vyplývá, že stíhání hrozí osobám, které se nějakým způsobem podílely na stavbě mostu ve Studénce.

Specialista na mostní konstrukce Jiří Studnička ze Stavební fakulty ČVUT Praha měsíce zkoumal příčiny pádu mostu a nedávno dokončil zásadní znalecký posudek. "Obviněno bude nejméně osm osob," odhadl pro Aktuálně.cz.

Konečné rozhodnutí o stíhání dalších lidí má v rukou policie. Znalecký posudek, který zkoumá, proč most spadl, je však pro další postup vyšetřování naprosto zásadní, a dá se proto očekávat, že se podle něho policisté budou řídit.

"Chyb na stavbě byla spousta a nezpůsobila je jen jedna firma," prohlásil expert Jiří Studnička. "Jak už to bývá ve stavebnictví, kvůli jednomu nedostatku most nespadne. A na stavbě ve Studénce byly nedostatky všude, kam jste se podívali," řekl.

Most, který měl narušenou statiku, se 8. srpna 2008 zřítíl těsně před projíždějící rychlík Comenius. Celkem osm lidí zemřelo, desítky byly zraněny.

Policie zatím obvinila z obecného ohrožení stavební inženýry Oldřicha Magnuska a Zdeňka Malého z firmy Bögl a Krýsl. Firma zajišťovala pro hlavního dodavatele ODS-Dopravní stavby Ostrava vysouvání a zasouvání opraveného mostu nad železničním koridorem.



**Policie: Další asi obviníme ještě v únoru**

Šéf týmu vyšetřovatelů Jiří Jícha potvrdil, že asi do konce měsíce zřejmě obviní další lidi. A již dříve uvedl, že připadají v úvahu zástupci firmy ODS a také investora celé stavby, což byl Moravskoslezský krajský úřad, který měl zajišťovat také dozor.

"Nyní studujeme znalecký posudek a porovnáváme jeho závěry s dalšími důkazy, které jsme již shromáždili. Na základě toho se rozhodneme, zda a kterým dalším konkrétním osobám sdělíme obvinění," řekl vyšetřovatel Jícha. Dodal, že pro vypracování zásadního posudku si policie vybrala nejrenomovanější ústav v zemi.

Znalec Jiří Studnička uvedl, že měl dostatek podkladů na to, aby mohl odpovědně posoudit příčiny pádu mostu. "Dostali jsme tři plné tašky materiálů, myslím tašky, v jakých nosí obchodníci zboží na tržnici," vysvětloval Studnička. "Každý měsíc nám policie dodávala další podklady," řekl znalec, který na posudku pracoval s dalším kolegou.

Konkrétní závěry odmítl prozradit. "O obsahu posudku nemohu hovořit, jsem vázán mlčenlivostí," uvedl. Zopakoval však, že chyb na stavbě mostu byla celá řada. "Snažili jsme se je seřadit od nejdůležitějších po ty méně významné," vysvětloval znalec.

Od neštěstí ve Studénce uplyne v neděli půl roku. Hledání viníků neskončilo. Kromě zhotovitele stavby, hlavního dodavatele a investora je další otázkou odpovědnost firem a organizací, které mají na starosti bezpečí lidí na železnici.

Jakoukoliv odpovědnost odmítají České dráhy i Správa železniční a dopravní cesty. Vinu ale neuznávají ani již obvinění inženýři. Policie jim klade za vinu především to, že před a po manipulaci s mostem neprováděli potřebná kontrolní měření, takže nezjistili, že se mostní konstrukce vychýlila.

**08. 02. 2009 Do Londýna přijela nová historická lokomotiva**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/44933-do-londyna-prijela-nova-historicka-lokomotiva/>)

Londýn - Britští fandové historických železnic slaví. Skoro po padesáti letech vyjela na koleje nová parní lokomotiva. Mašina postavená podle plánů ze čtyřicátých let se na cestu ze severoanglického Darlingtonu do Londýna mohla vydat jen díky mecenášům. Darovali v přepočtu 90 milionů korun. Nádraží v Darlingtonu čekalo na příjezd Tornado dlouhých 19 let, než nadšenci dali lokomotivu dohromady.



Stroj postavený podle originálních návrhů Arthura Peppercorna z roku 1948 vítala na londýnském nádraží King's Cross přeplněná nástupiště.

"Je to opravdu úžasné. Mám ji v ruce první den a je to úplně jiné než s jinými lokomotivami. Pádí jako chrt," pochvaluje si mašinu strojvedoucí.

Strojvůdce dokáže Tornado přinutit až ke stovacetkilometrové rychlosti. Jeho první cesta se sice kvůli problémům s elektroinstalací o půl hodiny zpozdila, parní stroj ale šlapal jako hodinky. "Lidé byli všude, ať jsme vjeli na nádraží, projížděli poli nebo přes mosty, stáli tam a mávali. Je to úžasný den," raduje se strojvedoucí.

Společnost Steam Locomotive Trust, která Tornado postavila, teď doufá, že jí dárci pomohou půl milionem liber, aby zelený klenot zůstal na kolejích a nestal se z něj jen muzejní exponát.

**08. 02. 2009 Na Plzeňsku jezdí vůz v nových barvách ČD**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/44934-na-plzensku-jezdi-vuz-v-novych-barvach-cd/>)

Plzeň – První vůz v novém modro-bílém zbarvení, které nedávno představily ČD na lokomotivách, jezdí na Plzeňsku. Vagon se světlemodrým a bílým polem, která jsou oddělena tmavěmodrým pruhem patří mezi nezrekonstruované vagony z někdejší NDR dodávané v 70. a 80. letech minulého století.

Nové barevné řešení svých vozidel představily České dráhy loni v prosinci při slavnostním otevření Nového spojení a rekonstruovaných nástupišť v Praze. Jako první byla k vidění lokomotiva, na které převažuje světle modrá barva, doplněná šikmými tmavě modrými a šedými pruhy, nápravy a podvozek jsou vyvedeny v černé barvě.

Vagony jsou zbarveny podobným způsobem jako dosud, šikmé pruhy se na nich nevyskytují.

České dráhy se údajně změnou chtějí jasně vymezit vůči ostatním dopravcům, nový vzhled by měl zřetelně odkazovat na příslušnost k firmě. Změna zbarvení má být postupná, lokomotivy a vozy se budou přestříkovat pouze tehdy, když na ně dojde řada v cyklu pravidelných revizí.

## 09. 02. 2009 Wintonův vlak, jenž zachránil lidi před nacisty, opět vyjede (Praha - London, 1. září 2009)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/wintonuv-vlak-jenz-zachranil-lidi-pred-nacisty-opet-vyjede-po9-domaci.asp?c=A090208\\_224534\\_domaci\\_dp](http://zpravy.idnes.cz/wintonuv-vlak-jenz-zachranil-lidi-pred-nacisty-opet-vyjede-po9-domaci.asp?c=A090208_224534_domaci_dp))

Organizátoři z Českých drah připravují akci znovuvypravení posledního Wintonova vlaku. Brit Nicolas Winton roku 1939 zachránil stovky dětí před nacistickým koncentračním táborem, tento poslední vlak ale už nemohl do Londýna vypravit. Akce má připomenout velký příběh a -inspirovat dnešní lidi.

Eva Krušinová patří mezi děti, jimž se říká Wintonovy. A zachránila se právě v jednom z Wintonových vlaků. Nyní zvažuje, že znovu pojedje z Prahy do Londýna. Že vyrazí 1. září v dobovém vlaku se starými vagony a parní lokomotivou – úplně stejným, v jakém prchala s ostatními dětmi.

Opět má šanci se s nimi sejít. Po sedmdesáti letech. Ostatně siru Nicholasi Wintonovi bude letos sto let.

Ten starý vlak s několika muzejními vagony a staříčkou parní lokomotivou nakonec našli až v Maďarsku. Sháněli jej opravdu dlouho.

Všechno má být skoro jako tehdy, v časech těsně před válkou. Něco však bude jinak. Vlak, který tenkrát už nesměl vyjet, aby zachránil na 250 dětí před plynovou komorou, přece jen vyrazí. Poslední vlak Nicholase Wintona.

Pojede stejnou trasou jako tehdy. A v jeho vagonech budou sedět tytéž děti, které tehdy měly jen o trošku větší štěstí. Děti, které tudy od jara do srpna 1939 ujížděly do bezpečí v předchozích osmi vlacích. Budou jen o sedmdesát let starší.

### Vlak života a vlak starostí

Sjedou se z celého světa do Prahy, aby jako tehdy znovu vyrazily přes Norimberk, Frankfurt a Hoek van Holland do Anglie. Ti, kdo to organizují, tomu říkají vlak života. Ale pro ně je to spíše vlak starostí.

"Už je potřeba zaplatit zálohu za ubytování po cestě. Dělá to dvacet procent!"

"No jo, ale zatím přece nevíme, kolik 'dětí' se nakonec zúčastní."

"To teď nechme být. Jestli chceme jet trajektem z Hoek van Holland jako tehdy, má to háček. Teď už odtud vyplouvají jen menší trajekty. Všichni se tam nevejdou."

"Musíme se ještě detailně podívat na příjezd do Londýna. Na nádraží Liverpool Street Station jsou opravdu malé perony. Už vím, že přijedeme na desátou kolej. Ale nesmíme se tam moc zdržovat, protože přijedou další vlaky. A venku autobusy nesmějí stát moc dlouho."

"Mám tady nabídku od jedné firmy v Londýně, že nám zajistí přepravu z nádraží dobovými dvoupatrovými autobusy. Chceme to?"

"Jak zaplatíme ubytování tolika lidí? Kvůli krizi odpadávají sponzoři jako mouchy. Máme díru v rozpočtu."

Do toho ještě hovoří diplomat z ministerstva zahraničí, zkoumá se, který sál by bylo nejlépe zajistit v Praze a který v Londýně.

Je to obrovská akce, o níž vědí velvyslanci, ministři čtyř zemí i premiéři. Když pozorujete páteční porady organizačního štábu, získáte pocit, že vypravit tenhle vlak do Londýna je jako plánovat menší invazi.

Jak to udělat s jídlem po cestě? Co program? Jak zajistit nocleh pro tolik lidí? Kolik bude potřeba zdravotníků? Řeší se dokonce i to, jaký ovocný strom má rád Nicholas Winton. Někdo mu totiž chce vysadit na Petříně strom.

Tohle všechno řídí Zbyněk Honys z Českých drah, které za celou akci stojí.

"Co dokázal Nicholas Winton, je neuvěřitelná věc. Když jsem si uvědomil, že to bude sedmdesát let a sir Nicholas se letos dožije stovky, napadlo mě, že by bylo skvělé nějak ten příběh připomenout," říká Honys.

"Nejlépe tak, že vlak znovu projede Evropou. I s dětmi nebo jejich potomky. Je to taky nejlepší způsob, jak oslovit i lidi, kteří tu dobu nezažili. Proto jsme projekt pojmenovali Inspirace dobrem."



## 09. 02. 2009 Policie vyšetřuje České dráhy kvůli „porcování“ větších zakázek na menší

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/policie-vysetruje-ceske-drahy-kvuli-porcovani-vetsich-zakazek-na-mensi-1ns-/domaci.asp?c=A090209\\_074504\\_domaci\\_ban](http://zpravy.idnes.cz/policie-vysetruje-ceske-drahy-kvuli-porcovani-vetsich-zakazek-na-mensi-1ns-/domaci.asp?c=A090209_074504_domaci_ban))

Úředníci, politici a šéfové firem ve vlastnictví státu přišli na způsob, jak si zjednodušit život a zadávat zakázky bez výběrového řízení. Není na tom nic složitějšího: větší zakázka se prostě jen rozseká na několik menších, a tudíž se nemusí vypisovat veřejná soutěž.

Většinou se na to nepřijde, protože malé zakázky se na rozdíl od těch velkých nikde nezveřejňují.

Jenže peníze, se kterými úředníci a manažeři takto velkoryse hospodaří, nejsou jejich. A dopouštějí se tak trestného činu "porušování povinnosti při správě cizího majetku". Policie teď kvůli tomu šetří jeden z největších podniků vlastněných státem – České dráhy.

Jejich šéf Petr Žaluda loni v květnu podepsal v jednu chvíli tři smlouvy s firmou BNV Consulting na personální audit ve vedení podniku. Teď se ho policie ptá, proč byly ty smlouvy tři. Vyšetřovatelé mají za to, že jde o jednu jedinou zakázku, na kterou měl vypsát tendr.

To vedení drah odmítá. Že se všechny tři zakázky těsně dotýkají dvoumilionové hranice, od které musí veřejný zadavatel vypsát výběrové řízení, je podle nich náhoda.

"Jde o tři různé projekty pro tři různé oblasti firmy, každá je specifická, každá probíhala v jiný okamžik a na každou je tedy podepsána jiná smlouva. Z pohledu práva je to zcela v pořádku," odpověděl mluvčí drah Ondřej Kubala.

Navíc se brání tím, že dráhy v tomto případě nejsou veřejný zadavatel, a mají tudíž méně přísné limity pro výběrová řízení. To však není jednoznačné. "O tom může rozhodnout až soud," říká šéf Úřadu na ochranu hospodářské soutěže Martin Pecina.

### "Levý jako šavle"

Společnost BNV Consulting má na "malé" veřejné zakázky štěstí. Zvláště na ty, které nějak souvisejí s pražským magistrátem. Majitelka společnosti Petra Barešová, která se profesionálně zabývá "vyhazováním lidí", si spolupráci s primátorem Pavlem Bémem pochvaluje.

"Pan primátor Bém a vedení magistrátu mají odvalu provést změny," říká. "S pracovníkem ve veřejné správě zrovna lehce pracovní poměr nerozvážete, byť je třeba – čtenář mi výrazy promine – líný jako veš či levý jako šavle," myslí si manažerka Bémovy oblíbené firmy.

Celkově prý magistrátu ušetřila 1,5 miliardy korun. Její marže, kterou dostává vedle fixní dohodnuté částky, činí 1 až 1,5 procenta. Tedy v tomto případě až 22 milionů.

Taková cena výrazně převyšuje dvoumilionový limit. Když se však na magistrátu zeptáte, proč nebylo vypsáno výběrové řízení, odpoví šéf kontrolního výboru František Hoffman: "Ta zakázka bude asi vždycky něco pod dva miliony krát něco."

BNV Consulting spolupracuje i s pražským Dopravním podnikem. I když jde podle jeho šéfa Martina Dvořáka o zakázky v mnohamilionové hodnotě, ani tady se žádné výběrové řízení nekonalo. "Firma byla vybrána na základě referencí z magistrátu," říká Dvořák. Podle něj je to v pořádku, protože vše schvaluje představenstvo.

Společnosti BNV Consulting možná pomohlo i to, že tu na pozici "šéfa transformace" působí její člověk – jednatel a donedávna i majitel společnosti Radek Novotný. Ředitel Dvořák to za střet zájmů nepovažuje. "Pokud je to od začátku přiznáno, je to v pořádku," říká.

### Výhry mimo soutěž

#### Zakázky BNV Consulting pro ČD

- Personální audit na úseku generálního ředitele - 1,85 milionu
- Personální audit na úseku ekonomického náměstka - 1,9 milionu
- Personální audit na úseku náměstka pro osobní dopravu - 1,98 milionu

Celkem: 5,73 milionu

---

## 09. 02. 2009 České dráhy vypsalý tendry za 3,7 miliardy na obnovu vozového parku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/44985-ceske-drahy-vypsalý-tendry-za-3-7-miliardy-na-obnovu-vozoveho-parku/>)

Praha - České dráhy vypsalý sérii výběrových řízení na periodické opravy a údržbu vozového parku v celkové hodnotě zhruba 3,7 miliardy korun. Potvrdil to mluvčí ČD Ondřej Kubala. Drahám skončila koncem loňského roku víceletá smlouva a nyní hledají nové partnery. "Letos ve druhém čtvrtletí se začne s opravami již podle nové smlouvy," řekl mluvčí. Zakázky budou tříleté, největší z nich je oprava starých pantografů za 635 milionů.

Celkem vypsalý dráhy 13 soutěží, šest se týká lokomotiv a sedm opravy vagonů. Všechny tendry se pohybují v řádu stovek milionů, ve dvou se dokonce zájemci utkají o částku přesahující 600 milionů korun, kromě pantografů je to ještě zakázka na více než 600 pravidelných oprav osobních vagonů.

Dráhy ale nebudou jen opravovat staré vagoný, cestující se dočkají i nových moderních rychlíků na tratích z Prahy do Rakovníka a Českých Budějovic. Tyto vozy si chtějí dráhy dlouhodobě pronajímat, chystají také nákup stovky nových osobních vagonů. Ty chtějí dráhy nasadit na vnitrostátní spoje, kde dosud jezdí klasické zelené vagoný 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.

Obnova vozového parku patří už delší dobu k prioritám vedení Českých drah i nového ministra dopravy Petra Bendla (ODS). K nejviditelnějším novinkám patří krajské motoráky Regionova nebo nové pantografy CityElefant. Na obnovu vozového parku chtějí dráhy mimo jiné použít peníze z loňského prodeje majetku Správě železniční dopravní cesty. Čistý zisk z transakce byl zhruba osm miliard, část peněz ale dráhy dají na úhradu ztráty v krajské dopravě.

---

## 10. 02. 2009 Otevření nové zastávky Odry–Loučky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=65542>)

Od 15. února mohou cestující v Moravskoslezském kraji připočítat další novou otevřenou zastávku Odry - Loučky. Zastávka se nachází na trati č. 276 mezi Suchdolem nad Odrou a Budišovem nad Budišovkou. Lidé z okrajové části Oder tak mají po dlouhé době kratší cestu do zaměstnání, děti a studenti do škol.

---

## 10. 02. 2009 U Starého Města budou opravovat železniční most

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45122-u-stareho-mesta-budou-opravovat-zeleznicni-most/>)

Zlín - Na trati mezi Kunovicemi a Starým Městem na Uherskohradištsku projde nákladnou rekonstrukcí železniční most. Oprava, kterou bude mít na starosti Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), si vyžádá 56 milionů korun. Podílet se na ní bude i Zlínský kraj, uvedl hejtman Stanislav Mišák (ČSSD).

Oprava čeká nejen mostní objekt, ale plánuje se především rozšíření silnice, která pod mostem vede. Mělo by to umožnit průjezd i rozměrnějším vozidlům a zvýšit celkovou kapacitu cesty tak, aby plně odpovídala parametrům silnice první třídy. Hejtmanství by na opravu mostu mělo vyčlenit zhruba 18,5 milionu korun.

Most prošel posledními úpravami poměrně nedávno a podle informací SŽDC v současnosti už není v nevyhovujícím stavu. Naposledy se opravoval zhruba před třemi lety, kdy byl sanován a ukotven. "Práce budou zahájeny v měsíci březnu. V současné době se vypisuje výběrové řízení," řekl ředitel SŽDC Zlín Ladislav Kašpar.

## 11. 02. 2009 Vlakové nádraží ve Žďáru nad Sázavou hlídá kvůli bezdomovcům bezpečnostní agentura

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/45208-vlakove-nadrazi-ve-zdaru-nad-sazavou-hlida-bezpecnostni-agentura/>)

Žďár nad Sázavou - Vlakové nádraží Českých drah ve Žďáru nad Sázavou začala v polovině ledna hlídat soukromá bezpečnostní agentura. Vedení železnice se k tomuto ojedinělému kroku rozhodlo kvůli problémům s bezdomovci, kteří žďárskou stanici pustošili. Laciné víno, vydrolený tabák z nedopalků, špína, zápach a vulgární urážky na adresu štábu ČT - to vše provázelo partičku bezdomovců v nádražní hale i během úterního poledne.

Jeden z bezdomovců je údajně bývalý policista, nyní v invalidním důchodu. Postěžoval si, že po zavedení bezpečnostní agentury už se mu na nádraží nežije moc dobře. Přednosta železniční stanice Žďár nad Sázavou Jiří Sysel se nechal slyšet, že po angažování bezpečnostní agentury se stav rapidně zlepšil.

České dráhy jednájí také se stánkaři v nádražní hale o tom, zda by bylo možné omezit prodej vína a tvrdého alkoholu. Starosta Žďáru nad Sázavou Jaromír Brychta (ODS) informoval, že k omezení prodeje alkoholu došlo už ve dvou stáncích před budovou nádraží, které stojí na pozemcích města. Pivo tam lze koupit jen desetistupňové.

Na celé jižní Moravě a v kraji Vysočina jsou Žďár nad Sázavou a Brno-Královo pole jediná nádraží, kde ČD angažovaly bezpečnostní agenturu. Ta ovšem vyjde na desítky tisíc korun měsíčně. V jiných městech si proto musí umět poradit s podobnými problémy policie.

## 11. 02. 2009 České dráhy zatím nebudou mít řídicí vozy, zrušily výběrové řízení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45262-ceske-drahy-zatim-nebudou-mit-ridici-vozy-zrusily-vyberove-rizeni/>)

Praha – České dráhy zrušily výběrové řízení na rekonstrukci 34 osobních vagonů na řídicí vozy k rychlíkům. Železniční dopravce chtěl do projektu investovat necelou miliardu korun. O zakázku měla podle mluvčího ČD Petra Šťáhlavského zájem jediná firma, která ale nesplnila podmínky a zadavatel ji ze soutěže vyloučil. České dráhy v posledních měsících zrušily kvůli nezájmu také výběrová řízení na modernizaci dieselových jednotek řady 842 a přestavbu bývalých poštovních vagonů na řídicí vozy pro motorové jednotky.

Dráhy se po neúspěchu výběrového řízení pokusí zadat zakázku na řídicí vozy jiným způsobem. "ČD budou nadále postupovat dle zákona o veřejných zakázkách, a to výzvou jednomu nebo omezenému počtu dodavatelů k podání nabídek za podmínek odpovídajících původnímu zrušenému tendru," uvedl Šťáhlavský. Původní zakázka se měla realizovat z velké části v letech 2010 až 2012. "Ani původní termín zahájení plnění zakázky koncem roku 2009 není prozatím nereálný," dodal Šťáhlavský.

Řídicí vůz je vagon s kabinou pro strojvedoucího, ze které se dá ovládat celý vlak, ačkoliv hnací lokomotiva je na opačném konci soupravy. Díky takovému řazení vlaku se nemusí lokomotiva při každé změně směru nebo v koncových stanicích přepřahat. Strojvůdce ji ovládá, i když lokomotiva vlak tlačí. Takové uspořádání je běžné například v Německu nebo Švýcarsku na vlcích regionálních i dálkových. U Českých drah zatím existují řídicí vozy pouze pro dieselové jednotky, které však kvůli své konstrukci nejsou vhodné pro nasazení na dlouhých vlcích s lokomotivou na hlavních tratích.

Řídicí vozy pro rychlíky měly podle představ Českých drah vzniknout rekonstrukcí z velkoprostorových vozů druhé třídy. Ty kvůli rychlostnímu omezení na 120 km/h jezdí převážně na osobních a spěšných vlcích či rychlících na vedlejších tratích, ačkoli se v současnosti kvůli kritickému nedostatku rychlejších vagonů v poslední době objevují i na rychlících a expresech na I. a II. koridoru.

Nově vzniklé řídicí vozy mají mít podle zadání vedle kabiny pro strojvedoucího zavazadlový oddíl a velkoprostorové části první i druhé třídy. Upraveny mají být rovněž podvozky, které mají vozům umožnit jezdit až 140kilometrovou rychlostí. Takový limit má většina rychlíkových vozů Českých drah a rychleji nedokáže jet ani velká část lokomotiv, kterými ČD disponují.

## 12. 02. 2009 Poslanci žádají ministerstvo dopravy, aby prověřilo hospodaření ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45372-poslanci-zadaji-ministerstvo-dopravy-aby-proverilo-hospodareni-cd/>)

Praha – Ministerstvo dopravy by mělo prověřit hospodaření Českých drah. Požádali o to poslanci, kterým se nelíbí způsob, jakým majoritní český železniční propaguje své služby v době, kdy se potýká s výraznými finančními ztrátami a žádá kraje, aby mu výrazně navýšily dotace na základní dopravní obslužnost. Na problematický marketing ČD upozornil na podzim časopis Týden. Dráhy podle něj například vyplatily za marketingové služby 27 milionů korun jedné živnostnici z Prahy, která s ČD neměla žádnou smlouvu.

K prověření marketingu ČD dnes vyzval předseda poslaneckého klubu ČSSD a stínový ministr financí Bohuslav Sobotka. Poukázal například na to, že dráhy v minulosti sponzorovaly dva filmy režiséra Filipa Renče. Zmínil se také o inzerci Českých drah v časopisu 51PRO, údajně blízkém ODS.

"Ministr tu situaci nechá neprodleně prověřit," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Kupka. Ministr dopravy Petr Bendl podle něj zadá vypracování analýzy, aby se dozvěděl, "jak to s těmi marketingovými aktivitami drah přesně je".

### Marketingové aktivity ČD vyšetřuje i policie

Podle Týdne se marketingem a sponzorskými aktivitami Českých drah nezabývají jen poslanci resp. ministerstvo, ale také protikorupční policie. Tu zajímá celé účetnictví komunikačního odboru ČD, odkud ročně odejde téměř 200 milionů korun. Týden upozornil na to, že peníze tohoto odboru mizely ve firmách, které jsou podivně propojené a se kterými ČD již v minulosti uzavíraly podezřelé obchody.

### ČD utrácí miliardy na vozový park jinak, než má

České dráhy zároveň použily dvanáct miliard, které loni dostaly od vlády, v rozporu s původním určením. S informací přišel týdeník Ekonom. Miliardy, které byly podle státu kompenzací za majetek, jež musely ČD odevzdat Správě železniční dopravní cesty, byly účelově vázány na obnovu vozového parku.

Podle Ekonomu je ale dráhy vložily do pokrytí provozní ztráty – dvě miliardy ze státní dotace použily na úhradu provozních nákladů a dalšími 1,8 miliardy zaplatily ČD dluh vůči SŽDC. Do vozidel investovaly ČD 4,5 miliardy, z původních dvanácti miliard tak zbývá Českým drahám k dnešnímu dni už jenom 3,6 miliardy, píše Ekonom.

## 13. 02. 2009 Polské lokomotivy až do Prahy (EU07, R 208/209 Vltava)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_6ploko.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_6ploko.htm))

Jistě si už i mnozí naši čtenáři všimli, že hluboko do našeho vnitrozemí zajíždějí s vlaky osobní přepravy také polské lokomotivy. Na vlcích R 208/209 Vltava ze stanice Moskva Belorusskaja – Praha hl. n. a zpět můžeme v Praze od nového jízdního řádu vidět lokomotivu řady EU07 polské společnosti PKP Intercity ze skupiny PKP S.A.

Aby tyto polské lokomotivy mohly jezdit po kolejích České republiky, bylo je třeba pro takový provoz přizpůsobit. Na vlak R 208 se tato lokomotiva nasazuje v Katovicích, kde má vlak pobyt kvůli manipulaci se sestavou soupravy. Jak nás informoval přednosta PJ Bohumín DKV Olomouc Jan Podstawka, o zajíždění polských lokomotiv na naše území bez přepřahání na státních hranicích a s výrazným krácením pobytů s tím spojených se však uvažovalo už dávno.

Nějakou dobu trval proces schvalování lokomotiv, protože musí vyhovovat požadavkům v souladu s vyhláškou 173 z roku 1995 Sb., a samozřejmě i zákona o dráhách. Lokomotiva řady EU07 absolvovala požadované testy a měření na zkušební okruhu VÚŽ v Cerhenicích, část zkoušek absolvovala za účasti odborníků z VÚŽ i na zkušební okruhu CNTK, což je zkušební ústav v Polsku, ve Žmigrodu u Wrocławu.

Drážní úřad po provedených měřeních lokomotivu pro provoz na tratích v České republice schválil, přičemž byly samozřejmě respektovány i připomínky SŽDC. Pětice polských lokomotiv řady EU07 byla vybavena u nás používaným klasickým vlakovým zabezpečovačem VZ-LSII a radiostanicemi systému TRS, VS-67. Montáže radiostanic u posledních lokomotiv EU07-446 a EU 07-364 realizovala na zakázku PKP Intercity pardubická firma T-CZ ve dnech 26. a 27. ledna 2009 v hale provozního ošetření PJ Bohumín za přítomnosti polských odborníků.



Jsme velmi spokojeni s technickou úrovní montovaných zařízení. S jejich instalací nemáme žádné problémy. Zásahy jsou velmi dobře promyšlené. Zbývá už jen jezdit, hodnotil technické úpravy vedoucí oddělení oprav „Jižního závodu“ PKP Intercity Kraków Marek Kapusta. Montáž vlakového zabezpečovače provedli na všech pěti lokomotivách už dříve vlastními prostředky podle technické dokumentace jejich konstrukční kanceláře s využitím podkladů firmy AŽD. Radiostanicemi ale lokomotivy osazují v prostorách PJ Bohumín. Snižuje to náklady, protože montéři dodavatelské firmy nemusí zajíždět do Polska. A radiostanici lze u nás ihned odzkoušet, což by v Polsku nebylo možné.

Je fakt, že pro našeho strojvedoucího, který jede s touto polskou lokomotivou, je to asi jako s řidičem auta značky Ferrari, který si sedne za volant Fabie; jízdu si v podstatě vychutná jinak, protože má na všechno více času, řekl s úsměvem strojvedoucí Miloš Šimiček. Vzápětí ovšem dodal, že polská lokomotiva je velmi spolehlivá. Svým výkonem 2000 kW a maximální rychlostí 125 km/h pro vlak se 120km provozní rychlostí dostatečně vyhovuje. Výkonem se blíží naší řadě 130, ale komplexně jde o tak odlišnou koncepci, že ji s našimi lokomotivami nelze srovnávat.

Také filozofie řízení je zcela jiná a vyžaduje i zcela jiný přístup strojvedoucího. Stroj ale při instalovaném výkonu plní svoje úkoly. Jde o spolehlivou lokomotivu, dodává strojvedoucí Šimiček, který s polskými opraváři spolupracuje i na zvýšení komfortu v kabině strojvedoucího.

Předem jsme si vyjednali, aby se i sedačky či umístění radiostanice a další prvky přiblížily našim zvyklostem. Polští kolegové nám vycházejí vstříc. Jde například o regulaci vytápění, umístění chladničky, možnost umýt si ruce. Jsou to ale konstrukční zásahy, které je třeba schválit. U našich lokomotiv máme v prostoru mezistěny mezi kabinou a strojovnou šatník, bojler i ledničku. Tento prostor polské lokomotivy nemají. Všechno by mělo fungovat do jara, říká pan Šimiček.

Snahu o zvýšení komfortu ve zmíněných lokomotivách pro obsluhu potvrdil i mistr oprav elektrických lokomotiv depa Katowice Dariusz Śleziona a poznamenal, že takzvaná bohuminizace, jak si Poláci žertovně pojmenovali proces přizpůsobení polské lokomotivy pro provoz v podmínkách ČR, bude pokračovat.

Až bude všechno schváleno, dodáme i požadované elementy pro zvýšení komfortu, dodal polský mistr oprav. Zástupci polské opravny zde byli k dispozici čtyřem montérům firmy T-CZ z hlediska přípravy montáže.

To si pochvaloval i elektromontér společnosti T-CZ Jiří Marks, protože tak nehrozí zbytečná demontáž některého z krytů a podobně. Jak dodal, montáž radiostanice VS-67 rozšířeně o systém GSM-R je trochu obtížnější pro málo místa, takže zařízení umístili na poličky za strojvedoucími. Mají na to vypracovaný a schválený projekt. Na poličkách zůstalo i místo pro případné osazení lokomotivy slovenskou radiostanicí, takže lokomotiva bude univerzální pro provoz v Polsku, Česku i na Slovensku.

### 13. 02. 2009 Carga Austria a MÁV třetí v Evropě

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_6mav.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_6mav.htm))

Trvalo jedenáct měsíců, než se privatizace maďarského drážního MÁV Cargo zcela završila. Dne 2. ledna 2008 podepsalo konsorcium, jež tvořila rakouská Rail Cargo Austria (RCA) a Raaberbahn (GySEV) privatizační dohodu a 2. prosince 2008 došlo k jejímu naplnění. Ovšem závěrečná partie již proběhla bez maďarsko-rakouské Raaberbahn. Podrobnější informace o této významné transakci poskytl dopravnímu tisku člen představenstva RCA a jeho mluvčí Friedrich Macher.

RCA kupuje MÁV Cargo za 400 milionů € (cca 10 miliard Kč). Současně se kupec, patřící do koncernu Rakouské dráhy ÖBB, zavázal investovat během nadcházejících pěti let 165 milionů €. Dále zaručuje, že u MÁV Cargo zůstane zachováno 3100 pracovních míst.

#### Perly místo šrotu

S MÁV Cargo si podle F. Machera RCA zajistila „perly MÁV“. K parku 13 000 vagonů patří do koupeného balíku výrobní vagonů v Miškolci, nákladní terminál Bilk u Budapešti, ale také množství trvalých zákazníků. Celková drážní síť měří kolem 8000 km. Jediným minusovým bodem je, že z 13 000 nákladních vozů jich 3000 není dnes k použití. F. Macher vyvrací pověsti z médií, že RCA získala hromadu šrotu: Shledali jsme vozový park v podstatně lepším stavu, než jsme se obávali. Přesto bude třeba velkého úsilí dostat jej na technickou úroveň vozidel rakouského partnera. Ty ovšem patří k nejlépe udržovaným vozům v Evropě.

### Na 3. a 4. místě v Evropě

V současnosti se nepočítá s rozpuštěním maďarského podniku do systém RCA: zůstane samostatným podnikem, odpovědným za své hospodářské výsledky. Management se nevymění, ale doplní. Transakcí se stávají RCA a MÁV Cargo s celkovým objemem 141,5 milionů přepravených tun v roce 2007 třetí největší nákladní dráhou v Evropě za Německou dráhou DB a polskou PKP. Vztaženo na dopravní výkon v tunokilometrech jsou s 28,2 miliardami tkm na čtvrtém místě za DB, PKP a francouzskou SNCF.

V jihovýchodní Evropě jsou oba podniky dohromady číslem jedna, daleko před rumunskou Marfa s 49,6 miliony tun a 10,2 miliardami tkm. Cíl vedení RCA stát se společně s MÁV Cargo evropským číslem dvě se zdá reálný: náskok PKP s jeho ročním obratem 153,4 miliony přepravených tun je relativně malý.

### Výstavba sítě

Dále se očekává, že podnik bude do budoucna výrazněji přítomen v dunajském koridoru, protože nyní bude možné průběžné napojení na Ukrajinu, k Černému moři a na Balkán. Místem kontaktu širokého a normálního rozchodu je stanice Záhony na ukrajinsko-maďarské hranici, která se má vybudovat jako brána na trhy v Itálii, Francii a Švýcarsku.

Dále se počítá s vytvořením sítě logistických center a terminálů ve střední a východní Evropě; během tří let má následovat celoplošná distribuce. K otázce dalších akvizic ve východní Evropě Macher uvedl, že strategická hodnota převzetí dalších železničních podniků by nebyla tak vysoká, jako v případě MÁV Cargo. Pokud jde o protesty maďarských zaměstnanců proti prodeji podniku, ujasnil Macher, že se odpor netýkal RCA, nýbrž byl proti zásahům v Maďarsku. Tak podíl zaměstnanců na kupní částce od RCA nebyl proti původním příslibům nezdaněný a MÁV navíc rozhodl, že volné jízdenky pro pracovníky MÁV Cargo zruší.

To, že Raaberbahn musela být na zásah bruselských protimonopolních úřadů z původního konsorcia vyloučena, Macher kriticky komentoval: EU nesprávně posoudila situaci na trhu. V tom prý však Raaberbahn nebyla zcela nevinně, protože kvůli svému jednání musela „jít do kolen“. RCA ji v žádném případě ze smlouvy nevytlačila. Spediční holding – dceřiný podnik RCA – svůj podíl na Raaberbahn ve výši 5,9 procent prodá – pravděpodobně maďarskému státu.

### CA/MÁV Cargo v číslech

Rok 2007	RCA MÁV	Cargo
Obrat (v milionech €)	2373,0	352,6
Operativní zisk (v mil. €)	24,7	1,9
Počet zaměstnanců	8121	3790
Přepravené tuny (v mil.)	97,0	44,5

## 13. 02. 2009 Chystá se nové ředitelství ÖBB

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

Dceřiná společnost ÖBB pro správu majetku uveřejnila 16. ledna podmínky architektonické soutěže na novou koncernovou centrálu jižně od budoucího hlavního nádraží ve Vídni (v území stávajícího Jižního nádraží).

Honosná moderní budova má symbolizovat rostoucí význam firmy v návaznosti na expanzivní politiku ve střední Evropě. Soutěž je dvoukolová a je vyhlášena v rámci jednotného trhu Evropské unie.

Od návrhů si ÖBB slibují nalezení fascinujícího konceptu, který nabídne atraktivní pracovní prostředí pro 1 600 zaměstnanců ředitelství koncernu i dceřiných společností.

Před vyhlášením soutěže byla v prosinci 2008 jmenována 13členná mezinárodní hodnotící komise. Mezi členy komise je zastoupena jak profesní spolková komora architektů a konzultantů, tak i zadavatel soutěže, ÖBB-Immobilienmanagement, a město Vídeň. Předpokládá se, že vítěz soutěže bude pověřen přípravou projektové dokumentace stavby.

Harmonogram architektonické soutěže počítá s přijímáním návrhů do konce prvního pololetí a vyhlášením výsledků na podzim 2009. Smluvní koncern ÖBB je největším poskytovatelem služeb mobility v Rakousku a střední Evropě. Se svými 43 000 zaměstnanci a obratem 5,7 mld. eur (cca





150 mld. Kč) se koncern ÖBB řadí mezi nejdůležitější hospodářské podniky země. Ročně přepraví téměř 500 mil. cestujících po silnici i železnici a skoro 100 mil. tun nákladu. Strategické a finanční řízení koncernu zajišťuje mateřská společnost ÖBB-Holding AG.

---

### **13. 02. 2009 Aktuálně z drah členských států EU**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_6eu.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_6eu.htm))

#### **BELGIE**

##### **Trať Antverpy – Cáchy (SRN) elektrizována**

Od poloviny prosince 2008 je zcela elektrizována nákladní železniční trať Antverpy–Cáchy (Aachen, SRN). Poslední 8 km dlouhý úsek Gemmenicherským tunelem na hranici uvedly do provozu společnosti Infrabel, DB Netz a DB Energie. Na 7,5 milionu € přišla přestavba, další 3 miliony si vyžádala modernizace trati kolem belgické stanice Montzen.

Ukončení provozu dieselových lokomotiv znamená úsporu času kolem jedné hodiny na spojení Montzen – Aachen (L24), jež je součástí evropského koridoru nákladní dopravy C (Antverpy – Basilej – Lyon). Po trati L24 mohou nyní jezdit vlaky do 1 800 tun. 40 procent zboží z ročního obrátu 12 milionů tun jde z belgických přístavů Antverpy a Zeebrügge do Německa.

##### **SNCB zvyšuje zájem o Carex**

Belgická dráha SNCB má velký zájem o podílnictví na projektu Cargo Rail Express (Carex). Projekt je zaměřen na dopravu leteckého zboží vysokorychlostními vlaky. Definitivní rozhodnutí správní rady SNCB má být přijato v nejbližších dnech.

#### **FRANCIE**

##### **Zostřený tón mezi SNCF a DB**

Tón mezi francouzskými státními drahami SNCF a Německou dráhou se zostřuje. Šéf francouzského koncernu Guillaume Pepy kritizoval německo-britský dceřiný podnik Euro Cargo Rail ve francouzském deníku Le Figaro, že v interním internetovém blogu SNCF verboval strojívníce. DB se ke kritice nechtěla vyjadřovat. Euro Cargo Rail, dcera britské dcery DB EWS, vozí ve Francii ucelené vlaky.

Od liberalizace nákladní dopravy v roce 2005 ztratila nákladní složka SNCF podle svých údajů kolem osmi procent na tržním podílu. Iritace je také v jiných oblastech: tak složka DB pro městskou dopravu zastavila již takřka jisté předání autobusové a tramvajové dopravy v Bordeaux na SNCF a společně s italskou dráhou FS si na SNCF stěžuje u EU.

#### **HOLANDSKO**

##### **250 vlaků týdně na trati Betuweroute**

Na nové výlučně nákladní trati Betuweroute, spojující místa Rotterdam – Zevenaar – Emmerich, jezdí týdně od nového zimního jízdního řádu 250 nákladních vlaků. Tisku to potvrdila nizozemská provozní společnost Keyrail. Doposud zde jezdilo 160 vlaků. Na německé straně probíhají ve vysokých otáčkách přípravy na výstavbu 60 km dlouhé trati Emmerich – Oberhausen. Pracovní skupina Betuwe, do níž patří sedm obcí z oblasti dolního Rýna, informuje, že v roce 2009 proběhne ověřovací řízení ohledně výstavby třetí koleje. Obce proto přijaly rezoluci, ve které uvádějí řadu požadavků – například pokud jde o ochranu proti hluku.

##### **BE pokřtila lokomotivu na Coevorden**

Drážní podnik Bentheimer Eisenbahn (BE) podnikl menší oslavu, když provedl křest své nové dieselové lokomotivy. Jde o silnou lokomotivu o 2 700 koních, která bývala nasazena u německé DB pod označením 221 147. Od letošního ledna bude dopravovat v Holandsku kontejnerové vlaky. BE zde získala oprávnění drážního dopravce. Lokomotivu prodala DB do Řecka, později však byla reimportována do Německa. Drážní opravna Arriva Werke Nord ji následně přestavěla a vybavila dvěma motory MTU; nyní má provozní oprávnění pro Německo i Holandsko.

#### **ITÁLIE**

##### **Fercam nabízí vlastní ucelené vlaky**

Jihotyrolský dopravní a logistický podnik Fercam představil v Bolzáně novou firemní koncepci ucelených vlaků. Jeden z nich bude zanedlouho jezdit s obkladovými materiály přes Brenner na trase mezi městy Kolín n. R.–Eifeltor a Verona–Porta Nova. Společnost TX Logistik, jež je podílovou

společností italské státní dráhy Trenitalia, poskytuje trakci a vozy, Fercam pak výměnné nástavby nebo kontejnery. V prostoru Sassuolo při Modeně se budou zásilky s obkladovým zbožím shromažďovat a následně dopravovat do Německa.

V opačném směru se bude dopravovat z oblasti Frankfurtu pro italské výrobce dlaždic tónovaná surovina. Průměrná hmotnost zásilky obnáší 2,3 tuny. Cílem je přeložit ze silnice na koleje 14 000 kamionů. Firma je velmi spokojena se svazkem TX Logistik/Trenitalia jako alternativou k RTC/Railion – i když Fercam se na RTC podílí.

## **NĚMECKO**

### **DB odstavila 8 % vozové kapacity**

Německá dráha DB odstavila s ohledem na sníženou poptávku již 8000 nákladních vozů. Uvádí se to v dopise zaměstnancům od představenstva DB: Museli jsme dodnes odstavit 8000 našich vozů, což je cca 8 procent naší kapacity, a k tomu najmout kolem 170 km kolejí. DB se chystá na to, že krize nepotrvá jen dva tři měsíce.

### **Odstartuje drážní kyvadlo mezi Ukrajinou a Bavorskem**

Dva ukrajinskí partneři a bavorský dopravní podnik Übler letos odstartují ucelený kombi vlak mezi Lvovem a Norimberkem. Vlak má jezdit ve startovací fázi jednou týdně v obou směrech a bude podpořen evropským intermodálním podpůrným programem Marco Polo II. Vagony a lokomotivy se pořizují na leasing, riziko se dělí mezi tři partnery. Vlak Zakarpatský expres (Zakarpátija Express) se podpoří z Marco Polo částkou 500 000 € (cca 12,5 milionu Kč), což je však omezeno na tři roky. Pro partnery to znamená: projekt musí stát od roku 2012 na vlastních nohách. Firma Übler teprve nedávno odstartovala s nově zřízeným operátorem kombi ETL (East Train Logistik) kombi vlak z Norimberka do Budapešti.

### **Spolupráce DB a Srbska**

Srbský místopředseda vlády a ministr hospodářství Mladjan Dinkič a ministr pro infrastrukturu Milutin Mrkonjič podepsali v SRN za přítomnosti ministra hospodářství a techniky Michaela Glose Memorandum o porozumění ve věci obnovy srbské železnice jako části dopravního koridoru X Evropské unie s členem představenstva Německé dráhy DB Otto Wiesheuem.

Podle názoru německého ministerstva hospodářství přináší proevropské zaměření nové srbské vlády první plody na úseku ekonomiky. Zmíněná dohoda má být podle ministra Glose počátkem strategické spolupráce: Očekávám, že úspěšná spolupráce podníká další německé podniky, aby zintenzivnily své vztahy k srbským partnerům. Koridor X vede ze Salzburgu přes Villach na Ljublanu, Záhřeb, Bělehrad, Niš a Skopje do Soluně. Jeho větve zahrnují dopravní trasy Graz – Maribor – Záhřeb – Budapešť – Bělehrad a Niš – Sofie.

## **RAKOUSKO**

### **CombiNet varuje RCA před zvýšením cen**

Když rakouská nákladní dráha Rail Cargo Austria (RCA) zvýší ceny v kombinované dopravě tak, jak bylo oznámeno, hrozí masivní přechod zboží dopravy na silnici. Toho se obává rakouské lobbistické společenstvo CombiNet. RCA informoval, že hodlá zvýšit cenu kombi trakce nad deset procent. Jen ve vnitrorakouské dopravě by mohlo přejít na silnici kolem 150 tisíc ložných jednotek. CombiNet bylo založeno loni s cílem lépe propojit aktéry kombi dopravy, fungovat jako informační centrum a lobbovat v Rakousku ve prospěch kombinované dopravy.

## **14. 02. 2009 Železniční neštěstí v Indii si vyžádalo 15 mrtvých, číslo není konečné**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45548-zeleznicni-nestesti-v-indii-si-vyzadalo-15-mrtvych-cislo-neni-konecne/>)

Dillí - Nejméně patnáct obětí si dnes u východoindického Bhuvanéšvaru vyžádala nehoda vlaku Coromandel Express mířícího z Kalkaty. Podle oficiálních činitelů indické železnice bude bilance obětí patrně ještě stoupat. Úřady hlásí dalších sto zraněných lidí.

Nehoda se stala ve státě Urísa v blízkosti města Džajpúr, asi 110 kilometrů severně od Bhuvanéšvaru, když zde vykolejilo 14 vagónů vlakové soupravy. Zatím není možné zjistit, kolik lidí ve vykolejených vagónech cestovalo, ani co bylo příčinou nehody. Ve vlaku jedoucím z Kalkaty cestovalo asi 1 500 lidí.



Šéf státní policie Manmóhan Praharaj informoval, že stovka zraněných byla převezena do okolních nemocnic. Indické úřady také vzápětí vypravily rychlík, který měl nezraněné cestující z místa nehody přepravit.

Indická hustá železniční síť, která patří k největším na světě, je častým dějištěm nehod. Jejich nejčastější příčinou je špatná údržba tratí i vlaků.

## 16. 02. 2009 Srážka vlaků v Paskově: 43 zraněných, viníkem je asi strojvedoucí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45663-srazka-vlaku-v-paskove-43-zranenych-vinikem-je-asi-strojvedouci/>)

Ostrava - V Paskově na Frýdecko-Místecku se dnes dopoledne srazily na jednokolejce dva osobní vlaky. Nehoda si vyžádala asi 43 zraněných, jedním z nich je i strojvůdce. Podle mluvčího záchranné služby Lukáše Humpla nemusí být počet zraněných ještě konečný. Tři lidé utrpěli těžká zranění. Vlaky se srazily deset minut po deváté hodině na jednokolejně trati vedoucí z Ostravy na Frýdek-Místek a Valašské Meziříčí asi půl kilometru před železniční stanicí. Podle moravské mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové způsobil nehodu strojvedoucí, který jel proti signálu Stůj. Kvůli nehodě byl v místě na zhruba devět hodin přerušen železniční provoz, obnoven byl před 19:00.



Záchranáři ošetřili na místě celkem 23 lidí. "Nyní se k nám dostávají informace o dalších lidech, kteří byli zraněni, z místa odešli a postupně vyhledávají lékařskou pomoc. Nejvíce ve Frýdku-Místku. V tamní nemocnici už ošetřili 30 lidí," uvedl mluvčí moravskoslezských záchranářů Lukáš Humpl. Vážnější zranění například utrpěl jeden ze strojvedoucích. "Deset zraněných bylo převezeno sanitkami do nemocnice ve Frýdku-Místku, několik dalších do ostravských nemocnic ve Vítkovicích a Fifejdách a dva přeletěli vrtulníkem do Fakultní nemocnice v Ostravě-Porubě," upřesnil mluvčí moravskoslezských hasičů Petr Kúdela. Dodal, že ani jednoho zraněného nemuseli z trosk vlaků hasiči vyprostit.

Primář chirurgicko-traumatologického oddělení frýdecko-místecké nemocnice Alois Hájek uvedl, že lékaři tamní nemocnice ošetřili převážně lehce a středně těžce zraněné cestující. "Například zlomeninu nosu. Byli to hlavně mladí lidé, zřejmě studenti," uvedl.

Dva nejvážněji zranění jsou v péči lékařů ostravské fakultní nemocnice. Posádka vrtulníku ošetřila ženu s poraněním páteře a nohy, druhým zraněným byl muž s poraněním hlavy. Oba pacienti byli při vědomí a jejich stav byl stabilizovaný.

Podle Šubové již je téměř jisté, že nehodu způsobil strojvedoucí motorového osobního vlaku 3101, který mířil do Ostravy. "S největší pravděpodobností přehlédl při vyjíždění ze stanice červenou a vjel na jednokolejný úsek, kde pak došlo k nehodě," řekla mluvčí. Potvrdila tak informace Drážní inspekce, podle které za nehodu může selhání lidského faktoru. Škoda byla předběžně vyčíslena na 7,5 milionu korun.

"Jeden (vlak) jel směrem z Kojetína do Ostravy. Druhý zase z Ostravy směrem do Frenštátu pod Radhoštěm," uvedl Neusar. Hasiči museli vlaky zajistit před požárem. Z jednoho z vlaků unikala voda z topení, únik nafty z lokomotiv hasiči nezaznamenali.

České dráhy oznámily, že kvůli kolizi přijmou mimořádná opatření. "Při kontrolách v terénu i během povinných školení musí být kladen zvýšený důraz na to, aby pracovníci Českých drah přesně dodržovali předepsaný postup při odjezdu vlaků ze stanic, kde výpravu neprovádí výpravčí," uvedl Petr Pošta z tiskového oddělení Českých drah.

## 16. 02. 2009 Nové Železniční zastávky na Odersku (Odry-Loučky, Jakubčovice nad Odrou)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/tzp\\_nove\\_zeleznicni\\_zastavky\\_na\\_odersku](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nove_zeleznicni_zastavky_na_odersku))

Odry-Loučky - Na trati Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou začaly od půlnoci z 14. na 15. února sloužit cestujícím hned dvě nově vybudované železniční zastávky: Odry-Loučky a Jakubčovice nad Odrou. Zastávky jsou zastřešené, mají přístup usnadňující pohyb tělesně postiženým a vyšší nástupištní hranu (550 mm nad temenem kolejnice) pro pohodlnější nástup a výstup cestujících. Samozřejmostí je osvětlení nástupišť.

Nová zastávka Jakubčovice nad Odrou nahrazuje dosavadní zastávku, která se ke stejnému datu ruší. Dosavadní zastávka byla v blízkosti kamenného lomu a s tím souvisely potíže s prašností a blátivým terénem v okolí. Nová zastávka je blíže k obci.

Zcela nová je železniční zastávka Odry – Loučky, kterou budou využívat především obyvatelé místní části města Odry. První vlak Českých drah zde zastavil v neděli 15. února v 5:23 hodin při cestě z Budišova nad Budišovkou.

#### **Co předcházelo aneb historické ohlédnutí:**

Zájem občanů o zřízení nové zastávky Odry - Loučky, kterou by využívala místní část města, existuje podle vedoucího odboru dopravy města Odry minimálně dvě desítky let.

Už v roce 1994 podobná iniciativa údajně ztroskotala z finančních důvodů. Odbor dopravy města Odry reagoval na požadavky občanů a Osadního výboru obce Loučky. Protože původní projektová dokumentace byla již zastaralá a neodpovídala současným podmínkám, nechalo město v roce 2006 zpracovat novou projektovou dokumentaci na novou zastávku k územnímu a stavebnímu řízení.

Stavební úřad města Odry vydal územní rozhodnutí v dubnu 2007, stavební povolení Drážní úřad Olomouc v srpnu 2007. V září na svém 15. zasedání zastupitelé města rozhodli o tom, že nová zastávka bude postavena z rozpočtu města. Realizace stavby proběhla od září do prosince 2008 firmou PKD Stavba, s. r. o. ze Suchdola nad Odrou. V lednu 2009 Drážní úřad Olomouc schválil uvedení zastávky Odry-Loučky do zkušebního provozu, který se zahajuje od půlnoci ze 14. na 15. února.

#### **Shrnutí:**

Zastávka Odry-Loučky:

- Investice: cca 1,5 mil Kč
- Investor: Město Odry
- Projektová a stavební dokumentace: Ing. Tomáš Derka
- Rozhodnutí o zafinancování: 15. zasedání zastupitelstva města Odry
- Zhotovitel: PKD Stavba, s. r. o.
- Realizace: IX. 2008 – XII. 2008 Délka nástupiště je u Odry - Loučky - 60 m.

Zastávka Jakubčovice nad Odrou:

U zastávky Jakubčovice nad Odrou jsou technické údaje shodné jak u Odry Loučky.

Výstavba taktéž od září do prosince 2008. Délka nástupiště je 65 m. Zhotovitel i projektant stejný. Cena je také cca 1,5 mil. Kč. Investorem výstavby zastávky u Jakubčovic n.O. je firma - EUROVIA Lom Jakubčovice, s.r.o.

Na zastávce Odry-Loučky budou zastavovat všechny osobní vlaky Českých drah na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. V pracovní den jich bude celkem 20 v obou směrech.

Zkušební provoz zahájen: 15. února, 00.00 h. Věříme, že budou všichni cestující s novými zastávkami spokojeni, a že se zlepší dopravní obslužnost regionu.

---

## **16. 02. 2009 Vlaková doprava na trati u Paskova byla po nehodě obnovena**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45724-vlakova-doprava-na-trati-u-paskova-byla-po-nehode-obnovena/>)

Paskov (Frýdecko-Místecko) - U stanice Paskov na Frýdecko-Místecku, kde se dnes na jednokolejně trati čelně srazily dva osobní vlaky, byl obnoven provoz. Zkouška zabezpečovacího zařízení na trati vyloučila jeho závadu, sdělil dnes Petr Štáhlavský z tiskového oddělení Českých drah. Nehoda, kterou zřejmě zavinil jeden ze strojvedoucích, si vyžádala více než čtyři desítky zraněných, z toho tři těžce.

Štáhlavský dodal, že po ukončení vyšetřování a odstranění poškozených vozidel byla trať prohlédnuta zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty, aby byla zajištěna bezpečná doprava. "Před obnovením provozu byly také ukončeny prohlídky zabezpečovacího zařízení, což je standardní součást vyšetřování. Zkouška zabezpečovacího zařízení na místě vyloučila jeho závadu," doplnil Štáhlavský.

Viníkem nehody je zřejmě strojvedoucí zpožděného vlaku, který jel směrem od Paskova do Ostravy a nepočkal na příjezd soupravy z Ostravy, s níž se měl ve stanici křížovat. Vyrázil na trať, i když



na odjezdovém návěstidle svítila návěst 'Stůj'. "Návěstidlo je přitom vidět na vzdálenost asi 350 metrů, která je dostatečně velká k bezpečnému zastavení vlaku, který se ze stanice rozjíždí," uvedl Šťáhlavský. Vlak ujel zhruba 475 metrů a v rychlosti přibližně 40 kilometrů za hodinu čelně narazil do protijedoucího osobního vlaku, který před srážkou stihl zastavit.

Výše škody byla předběžně vyčíslena na 7,5 milionu korun na vlcích. Další škoda okolo 2 000 korun vznikla vinou vykolejení jednoho vagonu také na železničním svršku.

---

## **17. 02. 2009 Brno chce postavit ve Starém Lískovci nový uzel hromadné dopravy**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45843-brno-chce-postavit-ve-starem-liskovci-novy-uzel-hromadne-dopravy/>)

Brno - Lidem, kteří cestují hromadnou dopravou přes západní část Brna, by se mělo snadněji dojíždět do jejich stanovišť. Radnice plánuje v městské části Starý Lískovec postavit nový uzel hromadné dopravy. Umožnil by přestupování mezi vlaky, autobusy a trolejbusy. Stavba uzlu přijde na 300 milionů korun. Investiční záměr dnes schválili městští radní, řekl mluvčí magistrátu Pavel Žára.

Západní část Brna se rychle rozvíjí, hlavně díky stavbě kampusu Masarykovy univerzity. Do dokončovaných studoven, knihoven a laboratoří dojíždějí studenti lékařských a přírodovědných oborů a pracují tam i výzkumníci. Podle Žáry se proto ukazuje jako nezbytné zlepšit do této části Brna dojíždění. Tím spíše, že vedle kampusu sídlí Fakultní nemocnice Brno.

Nový uzel hromadné dopravy má vzniknout u železniční zastávky ve Starém Lískovci, kterou chce v místě zřídit Správa železniční dopravní cesty. "Stavba zastávky se plánuje jako součást elektronizace trati Brno Jihlava," řekl Žára. Město pak u nové zastávky postaví přestupní terminál a přivede tam trolejbusovou trať ze zastávky Osová. "Trolejové vedení se prodlouží o 840 metrů," řekl mluvčí.

### **Nový uzel bude dokončen v roce 2013**

Budování přestupního uzlu by mělo začít v roce 2010 a skončit o tři roky později. Radnice požádá na stavbu o evropské peníze. V rozpočtu, který je spočítaný na 300 milionů korun, se počítá se stavbou chodníků, lávky přes říčku Leskavu, veřejného osvětlení, přípojky vody, plynu, kanalizace, s prodloužením trolejového vedení a také s parkovými úpravami.

Brno a Jihomoravský kraj se snaží hromadnou dopravu rozvíjet a propagovat hlavně cestování po železnici. Kraj kvůli tomu zavádí integrovaný dopravní systém, který lidem umožňuje na jednu jízdenku cestovat vlakem, autobusem i brněnskou hromadnou dopravou. Jízda tak vyjde levněji. Obě samosprávy na hromadnou dopravu doplácí, ale podporují ji. Přispívá ke snížení počtu aut na silnicích. Právě hustota dopravy je přitom v Brně a okolí velkým problémem.

---

## **18. 02. 2009 Češi chtějí začít budovat vysokorychlostní trať do Drážďan**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/45903-cesi-chteji-zacit-budovat-vysokorychlostni-trat-do-drazdan/>)

Praha - Saský premiér Stanislav Tillich dnes v Praze podepsal s ministrem dopravy Petrem Bendlem prohlášení o budování vysokorychlostního železničního spojení na trase Praha – Drážďany – Berlín. Podle deníku E15 takový závazek může přinést České republice potíže. Na projekt zatím nejsou peníze, politici nesdělili ani termín zahájení stavby. Není ani hotová projektová dokumentace. Česko by mělo zahájit budování nové tratě nejpozději v roce 2015.

Podle Lukáše Týfy z ČVUT není v tuto chvíli projektová dokumentace připravena tak, aby se podle ní mohlo začít stavět.

"U takto významného a investičně náročného projektu opravdu neumíme říci datum, kdy něco takového spustíme," řekl Bendl. Podle něj dnešní podpis znamená "jasné politické ano". Stavbu by měla alespoň částečně platit Evropská unie. "EU chce slyšet, co jsou priority, a my tímto memorandumem říkáme, aby se prioritou stalo spojení severu s jihem," dodal český ministr.

Tillich považuje kvalitní spojení Prahy a Berlína za klíčové pro rozvoj regionu v příštích 20 letech. "Spojujeme tři města, která mají dohromady sedm milionů obyvatel a mají šanci stát se nejbohatším regionem v Evropě," uvedl saský premiér. Také podle něj by EU měla koridor ze Saska do Čech zařadit mezi své priority.

Úsek mezi Drážďany a Prahou nepatří mezi prioritní úseky transevropské sítě a nebude financovaný ze speciálního rozpočtu Evropské unie na velké dopravní stavby. Obě země musejí získat prostředky z národních zdrojů a eurofondů. Česku chybí i kalkulace nákladů, doplnil deník E15.

Plánovaná trať z Prahy do Drážďan protne hned dvoje pohoří, a jejím hlavním úskalím jsou kvůli nákladům a bezpečnosti i tunely. Vysokorychlostní tratě musejí být co nejvíce napřimené a mají jen velmi omezený sklon stoupání. První velkou překážkou by bylo České středohoří, které by vlak musel podjet tunelem. Druhý by protnul Krušné hory mezi Teplicemi a Ústím, uvedl deník E15.

Trať z Drážďan je severním začátkem jednoho z plánovaných evropských koridorů. Dobu jízdy z Prahy do Berlína má zkrátit z dnešních čtyř hodin a 40 minut na dvě hodiny. Ve vzdálené budoucnosti by měl koridor propojit Severní a Baltské moře s Jadranem. Stavba celé rozsáhlé panevropské sítě má vyjít do roku 2020 na 600 miliard eur. V Sasku je vlaková doprava jednou z politicko-ekonomických priorit.

## 18. 02. 2009 V Polsku pojmenovali vlak po osmnáctileté dívce, české vlaky nesou jména firem i slavných lidí

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

Pár pravidelných rychlíků nechal po své dceři Anastazje pojmenovat Janusz Skopowski, který přeplatil ostatní dražiteli v historicky první polské on-line aukci na název vlaku dopravní společnosti PKP PR. V Česku je možné dát pravidelným spojům jména slavných osobností, turistických cílů nebo firem. Například od 8. března bude nově z Prahy do Rakovníka a zpět jezdit spěšný vlak s názvem Český rozhlas Region.

„Z Loun do Prahy se každé ráno v 5:34 mohou cestující svézt spěšným vlakem Luna. Tento název si zaplatilo město Louny. V Jižních Čechách pro změnu jezdí pravidelně spěšný vlak Rádio Kiss Jižní Čechy a tak bychom mohli pokračovat. Z minulosti známe i případ soukromé osoby, která nechala jako projev úcty vlak pojmenovat po svém předkovi předním prvorepublikovém filozofovi Emanuel Rádl,“ říká Jiří Nálevka, ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopavy ČD a dodává: „Výjimkou nejsou ani geografické názvy a slavná jména z naší historie, jako jsou Šumava, Rožmberk, nebo Petr Vok a Josef Skupa. Tyto názvy ale dáváme vlakům často sami, abychom zdůraznili turistické cíle a místní zajímavosti.“ I to je jedna z cest, jak se snaží České dráhy propagovat domácí turistický ruch. V minulost jezdila po českých kolejích celá řada spojů, které svým jménem propagovaly komerční značky. K nejznámějším patřily Přerovský zubr, Žatecký chmel, Budvar nebo Náchodský primátor. Mezi netradiční pojmenování se zařadil název Klidná síla, který si objednala ve volebním roce KDU ČSL.

Za takovéto komerční pojmenování vlaku ale musí objednatel zaplatit řádově desítky až stovky tisíc korun. Cena je závislá například na druhu vlaku a charakteru jména. „Za pojmenování vlaku podle kulturní památky, města nebo jiné turistické zajímavosti bude menší cena, než pokud by chtěl nějaký podnikatel nazvat spoj podle obchodní komerční značky,“ uvádí Jiří Nálevka. Pojmenování vlaku přitom může být zajímavá a netradiční forma reklamy. Jméno se objeví ve všech jízdních řádech, na vlakových tabulích i ve staničních hlášeních. Denně se s ním setkají tisíce lidí.

Velké oblibě se komerční jména vlaků těší u našich jižních sousedů. Rakousko brzdí desítky vlaků pod názvy firem, hotelů, vysokých škol, kulturních organizací, různých konkrétních produktů a výstav. Často přitom jde o nevšední názvy, jako jsou např. "Landesaustellung Mahlzeit 2009" (Zemská potravinářská výstava 2009), Hotel IBIS, Österreichische Computer Gesellschaft (Rakouská počítačová společnost), Stadttheater Klagenfurt (Městské divadlo Klagenfurt), A1 BlackBerry (mobilní operátor v Rakousku s typem telefonu), Easybank a celá řada dalších.

## 19. 02. 2009 Dráhy chtějí zmodernizovat motorové vozy za 1,6 miliardy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46061-drahy-chteji-zmodernizovat-motorove-vozy-za-1-6-miliardy/>)

Praha - Desítky starých motorových vozů chtějí České dráhy přeměnit na moderní nízkopodlažní jednotky, za modernizaci podnik zaplatí téměř 1,6 miliardy korun, vyplývá to z oznámení o zahájení soutěže v úředním věstníku Evropské unie. Vítěz tendru bude znám zřejmě v květnu.



Dráhy chtějí vylepšit 68 klasických motoráků a 68 přípojných vagonů. Jejich soupravy cestující dobře znají z lokálních tratí. Dohromady by mělo vzniknout 68 dvoučlánkových jednotek, jejichž jedna část bude nízkopodlažní. Vozový park ČD patří s průměrným stářím 26 let k nejstarším v Evropě.

Nejde o první zakázku tohoto druhu. Na dráze již jezdí 75 podobně upravených jednotek, které dráhy provozují pod názvem Regionova. Regionovy dodává dopravci šumperský podnik Pars nova. Celkem za ně dráhy zaplatily zhruba 1,7 miliardy korun.

Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah odmítl, že by aktuální soutěž automaticky vyhrál šumperský podnik. Upozornil na skutečnost, že podniky zabývající se modernizací vlaků jsou také například na Slovensku a v Maďarsku. Také v těchto zemích se zabývali obnovou starých motoráků.

Modernizace motorových vagonů není jediným stamilionovým tendrem, který dráhy v poslední době vypsal. Podnik například hledá partnery pro údržbu vozového parku, zakázky mají celkem hodnotu 3,7 miliardy. Dráhy také poptávají úklidové služby. Naopak miliardovou soutěž o dodávku 34 řídicích vozů dráhy nedávno pro nezáměr zrušily.

## 20. 02. 2009 V Ostravě se vyrábí „Ešus“ pro Slovensko. Na koleje vyjede v roce 2010 (EPJ 671)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/v-ostrove-se-vyrabi-esus-pro-slovensko-na-koleje-vyjede-v-roce-2010-pxn-tec-technika.asp?c=A090219\\_165251\\_tec\\_video\\_rja](http://technet.idnes.cz/v-ostrove-se-vyrabi-esus-pro-slovensko-na-koleje-vyjede-v-roce-2010-pxn-tec-technika.asp?c=A090219_165251_tec_video_rja))

Dvoupatrová vlaková souprava získala přezdívku "Ešus" díky své hliníkové konstrukci skříně. Cestující v ní budou mít k dispozici elektrické zásuvky, zcela nové je také stanoviště strojvedoucího. Vlak lze provozovat na obou napájecích soustavách.

Nové příměstské soupravy EPJ 671 se právě rodí v prostorech Škoda Vagonka a.s. v Ostravě. Vychází z konstrukce domácích CityElefantů. Měly by být ještě lepší než dvoupatrové pantografy ČD. Slovenský "Ešus" bude totiž, na rozdíl od českého, dvousystémový. Tedy s možností jízdy pod střídavým napětím 25 kV / 50 Hz i pod stejnosměrným napětím 3 kV. Bude také rychlejší, domácí CityElefant uhání maximálně stočtyřicítkou, slovenský bude pádit až stošedesátkou.

O podobné stroje se zajímají také České dráhy. Podle serveru Railpage.cz by se mohly na českých kolejích objevit ve stejném roce jako slovenské.

Strojvedoucí české "Ešusy" milují pro jednoduché ovládání a cílové brzdění. Tím jsou uživatelsky příjemnější než Pendolino, nebo dokonce než právem vychvalovaná nejrychlejší lokomotiva světa ES64U4-C.

Třívozová jednotka 671 má výkon 2 MW, který umožňuje jízdu s cestujícími maximální rychlostí 160 km/h. Skládá se z elektrického vozu, vloženého vozu a řídicího vozu. Na čelech elektrického a řídicího vozu jsou stanoviště strojvedoucího. Všechny vagony mají dvoje dveře na každé straně, dvě patra a jsou vybaveny WC s vakuovým systémem.

### Kde se svezete slovenským Elefantem

Po slovenských kolejích se bude prohánět 10 Ešusů za 2,5 miliardy korun (96,2 mil. Eur). Termín předání první soupravy je konec června 2010. Poslední, desáté vozidlo, bude dodáno nejpozději v listopadu 2012. Třívozová jednotka je dlouhá 79,2 m a je určena pro 307 sedících cestujících.

Zákazníkem ostravského výrobce je Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava. Nové soupravy posílí železniční osobní přepravu nejprve v okolí Žiliny. Situace v příměstské dopravě je tam po zahájení výroby v automobilce KIA Motors Slovakia velmi napjatá a silniční spoje jsou velmi přetížené.

Hlavní nasazení v příštích letech se předpokládá na úsecích Trenčín – Žilina, Žilina – Čadca, Žilina – Ružomberok, dále pak na trase Poprad – Košice, případně i Prešov – Košice a Košice – Čierna nad Tisou.

### Jak vypadá slovenský Ešus

Jednotka 671 pro slovenskou železnici má přepracovaný design. Vstupní dveře jsou předsuvné. Stejně jako vnitřní dveře jsou elektricky ovládané. EPJ 671 má dvě ručně výklopné nájezdové rampy.

Interiér vozů monitoruje kamerový systém. To by mohlo zapůsobit na případné vandaly. Cestující se také mohou dohovět se strojvedoucím prostřednictvím nového informačního systému.

Slovenský CityElefant má také zcela nové stanoviště strojvedoucího, na kterém "mašinfírové" najdou jiné uspořádání řídicích prvků. Bezpečnost provozu posílí dokonalejší zobrazení nejdůležitějších údajů

o chodu soupravy. Strojvedoucí má pro své pohodlí k dispozici ledničku, mikrovlnnou troubu a rychlovarnou konvici. Průvodčí budou mít zvláštní vyhrazený oddíl.

Souprava bude mít červeno-stříbrný nátěr, uvnitř bude dominovat šedá, červená a žlutá. Sedadla mají světle šedý podhlavník, šedá bude i barva mnoha plastových dílů, například područek. Žlutá budou madla po stranách sedadel a lemy polic na zavazadla nad hlavami sedících cestujících.

### Základní technické údaje

Elektrická jednotka řady 671 (EPJ 671) je složena ze tří vozů – z elektrického vozu EPV 671, vloženého vozu PVV 071 a řídicího vozu PRV 971. Celá souprava má max. délku 79,2 metru, prázdná váží 166,7 tuny, ložená max. 226,5 tuny.

Do soupravy se vejde 640 cestujících, z toho 307 sedících.

	EPV671	PVV071	PRV971	EPJ671
Maximální provozní rychlost:		160 km/h		
Jmenovité napětí trojového vedení		3 kV DC, 25 kV / 50 Hz		
Jmenovitý výkon trakčních motorů		4 x 500kW		
Výkon trvalý na obvodu kol		1 930 kW		
Výkon ED brzdy na obvodu kol		1 700 kW		
Délka vozu přes rovinu spřáhel		26 400 mm		79 200 mm
Výška vozu od temene kolejnice		4 635 mm		
Šířka vozu		2 820 mm		
Uspořádání náprav	Bo´ Bo´	2´2´	2´2´	
Rozchod	1 435 mm			
Rozvor podvozků	2 600 mm	2 400 mm	2 400 mm	
Pevných sedadel	61	134	94	289
Sklopných sedadel	6		12	18
Celkem - sedících cestujících	67	134	106	307
Stojících cestujících	65	134	134	333
Cestujících celkem	132	268	240	640
Vlastní hmotnost prázdného vozu	74 000 kg	45 300 kg	47 300 kg	166 700 kg
Maximální hmotnost loženého vozu	87 500 kg	69 500 kg	69 500 kg	226 500 kg
Maximální hmotnost na nápravu	22 t	18 t	18 t	

### V Ostravě vyrostou nové výrobní haly

Významné zakázky elektrických patrových jednotek pro české, slovenské, litevské a další evropské železnice, které vyrábí ostravská ŠKODA VAGONKA a. s., vyžadují stavbu nových objektů. V Ostravě vyrostou nové výrobní a skladovací areály s rozsáhlým zázemím. Investice má objem 240 mil. korun. Přibude 40 nových pracovních míst. Je to zhruba desetiprocentní přírůstek.

## 20. 02. 2009 Železnici hrozí milionová pokuta. Za jedovaté pražce

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=630040>)

Brno/Praha - Na počátku byl běžný sousedský spor. Na konci může být pokuta až desítky milionů korun pro České dráhy, respektive Správu železniční dopravní cesty. Za vysloužilé dřevěné pražce. Proč? Mohutné dřevěné kvádry, z nichž si mnozí lidé například postavili na zahrádce plot, obsahují jedovaté látky včetně těch, které mohou způsobovat rakovinu. Podle Státního zdravotního ústavu nemají na zahrádkách co dělat. "Je to jednoznačně nebezpečný odpad," řekla Aktuálně.cz pracovnice ústavu Magdalena Zimová.

### Ze zahrádky k ombudsmanovi

Proč se tato otázka začala řešit až teď, když si mnozí lidé zvelebovali své zahrádky nepotřebnými pražci už desetiletí? Před několika lety si jeden soused stěžoval na druhého. Právě kvůli pražcům na sousedově zahradě. Obával se, že mohou být nebezpečné.

Jenže úřady si se sporem nevěděly rady. "Napadený" soused argumentoval tím, že pražce normálně koupil od drah, takže se ničeho špatného nedopustil. A tak se několik takových případů dostalo až k ombudsmanovi Otakarovi Motejlovi, respektive jeho zástupkyni Jitce Seitlové. "Oba sousedi se do této situace dostali vlastně nezaviněně," řekla Aktuálně.cz Seitlová. Podle ní je situace jednoznačná: Nepotřebné pražce Správa železniční dopravní cesty vůbec neměla lidem prodávat, měla je nechat zlikvidovat jako nebezpečný odpad.

"Pražce nelze prodávat fyzickým osobám k volnému použití," tvrdí Seitlová, která se obrátila na Českou inspekci životního prostředí, aby případ prověřila. Pokud zjistí, že železnice pochybila, hrozí jí pokuta až do výše 50 milionů korun. "Sankce budou odpovídající případnému zjištěnému deliktu," řekla Aktuálně.cz mluvčí inspekce Ivana Awwadová.

### **Nic jsme neprovedli**

České dráhy, respektive Správa železniční dopravní cesty je ovšem přesvědčena o tom, že se ničeho nezákonného nedopustila, takže ji žádná sankce nehrozí. Tvrdí, že při rekonstrukcích se část pražců znovu použije, část ekologicky zlikviduje a část se skutečně prodává například různým občanským sdružením. Vždy ovšem s poučením, co se s pražci nesmí dělat, tedy třeba s nimi topit. "Původně to je zdravotně nezávadný stavební materiál," řekl Aktuálně.cz mluvčí správy Pavel Halla, podle něhož se například nikdy neprokázalo, že by se z pražců kontaminovaly například studny podél tratí.

Magdalena Zimová ze Státního zdravotního ústavu Hallovo tvrzení zpochybňuje. "Není mi známo, že by pražce, pokud se prodávají jako stavební materiál, měly atest o zdravotní nezávadnosti," poznamenala Zimová.

### **Oblíbené pražce**

Použité pražce jsou mezi železničáři i zahrádkáři hodně oblíbené. Právě proto, že jsou napuštěny dehtem a dalšími látkami, jsou velmi trvanlivé. Lidé je používají jako schody, plot či podlahu ve stájích. "Je o ně obrovský zájem," řekl Aktuálně.cz jeden železničář, který si nepřál být jmenován, protože sám použil pražce jako základy pro kůlnu na své zahradě. Dřevěné pražce ovšem ze železnice postupně mizí, nahrazují je jiné materiály, především beton. Nové dřevěné pražce se nadále vyrábějí do výhybek.

## **20. 02. 2009 Na koleje letos vyjedou vlaky ČD za 4,5 miliardy**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp na koleje vyjedou vlaky za ctyri a pul miliard>)

České dráhy v roce 2009 nakoupí především vlaky pro regionální a příměstskou dopravu a do konce března vypíší dvě důležité veřejné soutěže. Jednu na nákup stovky vozů pro dálkovou dopravu a jednu na pronájem nízkopodlažních motorových jednotek pro rychlíky na neelektrifikovaných tratích.

České dráhy budou pokračovat v nákupu obdobných vlaků jako v roce 2008. K tomu přibudou nové bistrovozy a podle výsledku výběrových řízení i osm pronajatých nových nízkopodlažních motorových jednotek pro motorové rychlíky Praha – Písek – České Budějovice a Praha – Rakovník.

Podle návrhu podnikatelského plánu přibudou v roce 2009 Českým drahám následující kolejová vozidla:

- 12 CityElefantů (patrová příměstská klimatizovaná jednotka řady 471)
- 46 regionálních vlaků, obdobných jako jsou např. současné Regionovy (modernizovaný bezbariérový motorový vlak pro regionální tratě)
- 14 řídicích vozů řady 954 pro motorové rychlíky (vznikají přestavbou nepotřebných poštovních vozů)
- 13 modernizovaných vozů pro motorové rychlíky
- 6 bistrovozů s boxy první třídy pro mezinárodní vlaky z Prahy do Mnichova, Norimberku a Žiliny

Souhrnná hodnota těchto souprav a vozů je čtyři a půl miliardy korun. Do této částky není započten případný pronájem nízkopodlažních motorových jednotek pro rychlíky na neelektrifikovaných tratích, ani hodnota stovky vozů, které chtějí ČD pořídit na leasing. U těchto soutěží se stále dopracovává zadávací dokumentace, reálný termín vypsání tendrů je březen 2009.

„O stovce vozů ze zahraničí pro naše dálkové vlaky jsme vyjednávali celý loňský rok, byli jsme osloveni s výhodnou cenovou nabídkou, ale dohoda nakonec zkrachovala na nepřijatelných právních a záručních podmínkách druhé strany,“ vysvětluje náměstek GŘ pro osobní dopravu Petr Moravec. „Hlavním rizikem byla nejistota, že by vozy nemusely přejít po ukončení leasingu do našeho

vlastnictví. Nemohli jsme si dovolit tak rizikový obchod uzavřít. Vozy přesto nutně potřebujeme, proto teď jdeme cestou veřejné soutěže.“

### **Konkrétní nasazení 46 nově pořizovaných regionálních motorových vlaků**

Ve Středočeském kraji začnou jezdit v oblasti Mladé Boleslavi na tratích Nymburk – Mladá Boleslav, Mladá Boleslav – Sobotka a také na trati Mladá Boleslav – Turnov. Další budou jezdit spolu se současnými Regionovými také z Kladna do Kralup nad Vltavou a Rakovníka.

V Ústeckém kraji budou zajišťovat spolu se současnými Regionovými 90 % vlaků na trati Most – Louny – Domoušice – Rakovník, bude rozšířeno nasazení Regionov i na trati Děčín – Rumburk – Dolní Poustevna a nové vlaky začnou jezdit i z Lovosic do Litoměřic a České Lípy.

V Plzeňském kraji budou jezdit v oblasti Sušice a Horažďovic a budou zajišťovat i spojení v okolí Strakonice a Písku v Jihočeském kraji.

V Jihočeském kraji začnou jezdit na trati z Veselí nad Lužnicí přes Třeboň do Českých Velenic.

Na Vysočině vyrazí další moderní a částečně nízkopodlažní motorové vlaky z Jihlavy přes Telč do Slavonic.

Ve Zlínském kraji vyjedou nově Regionovy i tyto nové soupravy na trať z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm a také ze Vsetína do Velkých Karlovic.

V Moravskoslezském kraji začnou jezdit na trati z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice.

V Pardubickém kraji budou Regionovy a nově pořizované soupravy nasazeny na relaci z České Třebové do Lanškrouna, moderní vlaky přibudou ještě na trati z Pardubic do Žďárce u Skutče.

V Královéhradeckém kraji budou jezdit tyto nové soupravy se současnými Regionovými z Hradce Králové přes Jičín až do Turnova. Nové řídicí vozy pro motorové rychlíky se objeví ve větší míře na spěšných vlcích Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou – Kolín a osobních vlcích Trutnov – Jaroměř.

V Olomouckém kraji budou jezdit moderní bezbariérové vlaky ve větší míře na trati z Olomouce do Moravského Berouna a z Olomouce do Uničova. Zároveň tu skončí elektrifikace tratě ze Zábřehu na Moravě do Šumperku. Od nového jízdního řádu na podzim 2009 vzniknou dvě nové páteřní linky osobních vlaků:

- Šumperk – Olomouc – Nezamyslice
- Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – (Vsetín)

### **Další nasazení nových vlaků v regionální a příměstské dopravě**

Ve Středočeském kraji na trati Praha – Řevnice – Beroun budou přibývat postupně další CityElefanty, v pracovní dny zajistí cca 30 % spojů a o víkendu 100 %. Zároveň začnou jezdit více o víkendech z Prahy do Benešova a více se budou objevovat i v Ústeckém kraji na trati z Ústí nad Labem přes Roudnici do Kralup.

V Libereckém kraji začnou jezdit s moderními motorovými vozy nově také rekonstruované přípojné vozy na rychlících Liberec – Česká Lípa – Děčín – Ústí nad Labem.

V Jihomoravském kraji budou nasazeny nové řídicí vozy řady 954 na trasách z Brna do Miroslavi a také z Brna do Ivančic a Oslavan. Správa železniční dopravní cesty v září dokončí elektrifikaci tratě ze Znojma do Šatova a díky tomu budou jezdit až do Znojma vídeňské příměstské vlaky.

### **Nové vlaky a hendikepování**

Příměstské patrové jednotky CityElefant, nově pořizované regionální motorové vlaky obdobné jako jsou např. současné Regionovy i řídicí vozy pro motorové rychlíky jsou a budou bezbariérové. Kromě nízkopodlažního nástupu nebo hydraulické plošiny pro vozíčkáře jsou vybaveny také bezbariérovými toaletami.

### **Nové vlaky a způsob financování**

Železniční vozidla se platí už před nákupem formou záloh, neznamená to tedy, že ČD v roce 2009 zaplatí 4,5 miliardy za nové vlaky, ale že hodnota vlaků dodaných v roce 2009 bude 4,5 miliardy korun.

Z pohledu cash flow vyplatí v roce 2009 ČD na zálohách a doplatcích aktuálně dodaných vozidel 3,6 miliardy korun. Na financování vlaků se také podílí Ministerstvo dopravy ČR, které poskytuje všem železničním dopravcům příspěvky na pořizování moderních souprav. V roce 2009 by tak mohly ČD čerpat na kolejová vozidla z potřebných fondů 300 milionů Kč a jedná se i o financování CityElefantů a lokomotiv řady 380 z úvěrů od Eurofimy.

**Loňský rok a nakoupené vlaky**

České dráhy pokračují už několik let kontinuálně v obnově vozového parku. Přehled loňského roku a celkový stav nově pořizovaných vlaků ČD ukazuje následující srovnání:

- 8 CityElefantů – celkem jich vlastní ČD 42
- 29 Regionov (22 dvouvozových, 7 třívozových) – celkem jich vlastní ČD 80
- 7 řídících vozů řady 954 – celkem jich vlastní ČD 17
- 9 rekonstruovaných vozů řady 054 – celkem jich vlastní ČD 27
- Komplexní rekonstrukce 40 vozů pro vlaky EuroCity (doplnění klimatizace, vakuové WC, rekonstrukce interiéru...)

**20. 02. 2009 Ministr Bendl připustil možnost zachování orlickousteckého nádraží**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46163-ministr-bendl-pripustil-moznost-zachovani-orlickousteckeho-nadrazi/>)

Ústí nad Orlicí - Historická nádražní budova v Ústí nad Orlicí možná neustoupí modernizaci železničního koridoru. Ministr dopravy Petr Bendl (ODS) dnes při prohlídce objektu novinářům řekl, že existuje varianta, která umožňuje jeho zachování. Ačkoli jde o jednu z nejstarších staničních budov v Česku, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ji chtěla v rámci rekonstrukce celého nádraží zbourat. Proti jejímu záměru se postavila i internetová petice.



"Myslím, že není nutné budovu demolovat," uvedl Bendl. Podle ministra je nutné najít smysluplné využití stavby a zároveň zabezpečit modernizaci koridoru po technické stránce.

Svůj internetový souhlas v petici vyslovilo téměř 15.000 lidí, dokonce vzniklo i sdružení Nádraží nedáme! SŽDC plánuje modernizační stavbu už v letošním roce. Ředitel Jan Komárek dnes slíbil, že se společnost pokusí dopracovat projekt tak, aby nádraží z roku 1874 v Ústí zůstalo.

**Objekt by mohl sloužit třeba jako muzeum**

Modernizace železniční trati včetně vybudování nového nádraží bude stát 2,4 miliardy korun a investor chce příští rok usilovat až o 50% evropskou dotaci. Starý objekt by mohl sloužit jako muzeum.

Klasicistní nádraží vzniklo podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Dvojnádraží na půdorysu H s kamennými římsami je postavené z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva.

**21. 02. 2009 Vlastovka změn na českých železnicích. Místo ČD přijíždí na Liberecko Arriva**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46392-vlastovka-zmen-na-ceskych-zeleznicich-misto-cd-prijizdi-na-liberecko-arriva/>)

Liberec - Poměry v české železniční dopravě se začínají měnit a jako první to pocítí obyvatelé Liberecka. Společnost Vogtlandbahn patřící britské dopravní společnosti Arriva bude zajišťovat deset let od prosince 2010 provoz na železniční trati Liberec - Žitava - Varnsdorf - Rybniště. Arriva zvítězila v mezinárodní soutěži, ve které Liberecký s Ústeckým krajem a německým sdružením ZVON vybíraly dopravce ze tří zájemců. České dráhy nabídku nepodaly. Informaci přinesla dnešní Mladá fronta Dnes (MfD).

"Nabídka vítěze je výhodnější cenově i kvalitativně oproti současnému stavu," uvedl Petr Prokeš, ředitel společnosti Korid LK, která v kraji organizuje veřejnou dopravu.

Pro Arrivu je to další krok v expanzi na český trh. Kromě tří autobusových společností zajišťují také vlaky společnosti Vogtlandbahn do Karlových Varů. Podle Ivana Procházky, který vede české zastoupení, by firma chtěla uspět i v dalších soutěžích. Zatím je vypsán jen Liberecký kraj.

Soutěže na regionální dopravu jsou zatím v Česku výjimečné a peníze do dotované dopravy proudí bez soutěže. "Vítáme to, protože to ukazuje, jaký mají soutěže smysl," uvedl šéf Sdružení železničních společností Jiří Mužík.



České dráhy měly jít původně do soutěže společně s pobočkou německých drah DB-Regio. Management německé firmy ale nakonec rozhodl, že nabídku nepodá. "Důvodem bylo neúměrně vysoké obchodní riziko při realizaci zakázky," řekl dnešní Mladé frontě Dnes mluvčí drah Petr Štáhlavský.

#### O Arrivě:

Arriva patří mezi největší evropské dopravce a vedle železniční dopravy se zaměřuje i na autobusové spoje. Působí ve dvanácti evropských zemích, vedle Velké Británie jde například o Dánsko, Itálii, Německo, Španělsko nebo Švédsko. Její kořeny sahají až do roku 1938, obchodní společností se stala v roce 1965.

## 21. 02. 2009 Při železničním neštěstí na Slovensku zahynulo 12 lidí, na neděli vyhlášen státní smutek

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46401-pri-zeleznicnim-nestesti-na-slovensku-zahynulo-12-lidi-na-nedeli-vyhlasen-statni-smutek/>)

Bratislava - Srážka osobního vlaku a autobusu u obce Polomka nedaleko slovenského Brezna si vyžádala 12 mrtvých a několik desítek zraněných. Slovenský premiér Fico vyhlásil na neděli státní smutek. Příčina nehody se vyšetřuje. Zřejmě ji způsobil zkušený řidič autobusu, který nedal přednost přijíždějícímu vlaku.



Na tiskové konferenci po mimořádném zasedání vlády vyjádřil premiér Fico soustrast všem pozůstalým po obětech. Zároveň popřál zraněným brzké uzdravení a poděkoval všem záchranným složkám, které na místě neštěstí zasahovaly.

Kvůli státnímu smutku by mělo být zítra upraveno i televizní vysílání, měly by být zrušeny například politické debaty.

#### Od cíle cesty dělilo turisty jen několik metrů

Autobus s 37 cestujícími jel z města Bánovce nad Bebravou do místního lyžařského střediska, které je od nehody vzdáleno jen několik desítek metrů. Řidič autobusu se podle slovenských médií snažil na přejezdu přeřadit rychlost a nestihl z něj odjet. Vlak poté do vozu narazil plnou rychlostí.

Vykolejený vagon musel z kolejí odstranit speciální jeřáb. Teprve poté mohli záchranáři prohledat trosky autobusu. Mezi oběťmi neštěstí jsou většinou lidé středního věku a jeden asi dvacetiletý muž. Všichni mrtví už byli identifikováni.

Policisté dostali hlášení o nehodě u obce Polomka ráno po deváté hodině, dodala Faltániová. Podle sme.sk v autobuse cestoval zájezd 37 lidí z Bánovců nad Bebravou.

Ve vlaku se nikdo vážně nezranil, řekl mluvčí Železničnej spoločnosti Slovensko Miloš Čikovský. Vlaky podle něj na tomto úseku jezdí rychlostí 70 kilometrů v hodině. Přejezd podle něj není chráněn závorami, je tam však značka a světelná signalizace. Podle informací sme.sk je však přejezd označen jen dopravní značkou.

"Strojvedoucí uviděl autobus, který přijížděl k přejezdu. Zatroubil a když viděl, že autobus nezastavuje a vjíždí na přejezd, zapnul rychlobrzdu," popsal nehodu mluvčí slovenských drah. Vlak složený ze dvou vozů směřoval z Červené skály do Banské Bystrice.

Na místo nehody přijel ministr zdravotnictví Richard Raši, ministr vnitra Robert Kaliňák i ministr dopravy, pošt a telekomunikací Ľubomír Vážny. Dorazil i premiér Robert Fico. Slovenský prezident Ivan Gašparovič vyjádřil pozůstalým po obětech soustrast.

Dnešní nehoda u Polomky se zařadila mezi nejtragičtější havárie v historii Slovenska. V září 2007 zahynulo po nehodě autobusu u Hriňové pět lidí. V roce 2003 v převráceném autobuse u Gelnice přišlo o život třináct osob.

## 22. 02. 2009 Vyšetřování srážky vlaků v Paskově: jeden vlak stihl zastavit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/46467-vysetrovani-srazky-vlaku-v-paskove-jeden-vlak-stihl-zastavit/>)

Ostrava - Vyšetřování pondělní srážky vlaků v Paskově na Frýdecko-Místecku už má první výsledky. Souprava mířící z Ostravy stačila díky rychlobrzdě před srážkou úplně zastavit. Strojvedoucí vlaku



z Paskova, který je podezřelý, že nehodu zavinil, rovněž použil rychlobrzdu. Snížil tak rychlost z asi 70 na 41 kilometrů za hodinu.

Nehoda se stala krátce po 09:00 na jednokolejně trati zhruba půl kilometru od nádraží v Paskově. Zraněny při ní byly více než čtyři desítky lidí. Podle dosavadního vyšetřování Drážní inspekce nehodu zavinil s největší pravděpodobností strojvůdce vlaku, který vyjížděl z nádraží v Paskově. Údajně na jednokolejnou trať vjel, přestože měl červenou. Strojvedoucího, který srážku zřejmě zavinil, bude policie teprve vyslýchat.

Zatímco u strojvůdců vlaku jedoucího z Ostravy byla ihned po nehodě provedena dechová zkouška, která vyloučila požití alkoholu, u strojvůdce vlaku z Paskova nemohla být kvůli jeho zranění dechová zkouška provedena. Výsledky rozboru krve na případnou přítomnost alkoholu se tak policisté dozvědí teprve v příštím týdnu. Viníkovi nehody hrozí obvinění z trestného činu obecného ohrožení s trestní sazbou až deset let odnětí svobody.

---

### **23. 02. 2009 Nový podchod v Liberci otevřen**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_7liber.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_7liber.htm))

V těchto dnech začal cestujícím na libereckém železničním nádraží sloužit prodloužený příjezdový podchod, který je součástí celkové rekonstrukce technicky nevyhovujícího příjezdového a odjezdového terminálu.

Po dokončení všech prací, které je plánované na září letošního roku, se výrazně zvýší bezpečnost a komfort cestujících. Investorem akce je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – Stavební správa Praha, zhotovitelem akcíová společnost Stavby silnic a železnic – závod Liberec.

Železniční stanice Liberec leží v km 160,359 jednokolejně trati Jaroměř–Liberec. Pro příchod cestujících k mimoúrovňovým nástupištím sloužily dva podchody – příjezdový v km 160,301 a odjezdový v km 160,383. Podchody vedoucí pod 10 staničními kolejemi, každý o délce 97 m, spojují výpravní budovu s „ostrovni“ budovou a ostrovními nástupišti. Předmětem stavby byla rekonstrukce nevyhovujícího technického stavu zmíněných podchodů v otevřené stavební jámě – rekonstrukce nefunkční rubové izolace a odvodnění, zřízení bezbariérového přístupu z příjezdového podchodu na nástupiště IV a V osobními samoobslužnými výtahy. S tím souvisela i výměna mrazuvzdorné dlažby a obkladů, vyspárování zdiva kleneb, nové osvětlení, kamerový a orientační systém doplněný pro usnadnění orientace nevidomých a slabozrakých hlasovými majáčky. Provedení rubových izolací vyžadovalo zásah do kolejí a nástupišť a podchycení zastřešení v nezbytném rozsahu.

Součástí stavby je i bezbariérové prodloužení příjezdového podchodu (28 m) s ukončením zastřešenou rampou (46 m) a napojením na nově rekonstruovanou komunikaci pro pěší (samostatná investice města Liberec) jako náhrada v minulosti snesené ocelové lávky pro pěší.

Obnovení přirozeného komunikačního propojení dvou městských částí umožní průchod pěších z ulice Nádražní do ulic Husitské a Cechovni a dále do sportovně kulturního centra města. Prodloužením příjezdového podchodu pod kolejemi č. 111, 113 a 115 a zřízením částečného oplocení železniční stanice k zabránění nežádoucímu přístupu do kolejiště dojde jak ke zvýšení bezpečnosti cestujících, tak k časovým úsporám veřejnosti. V rámci projektu bude provedeno oplocení kolejiště stanice, a tím, společně s provedeným prodloužením podchodu, bude umožněn průchod bez nežádoucích vstupů do kolejiště.

Zhotovitelem stavby včetně projektu se stala na základě výsledku veřejné obchodní soutěže firma SSŽ, a. s. Praha, závod Liberec. Vlastní realizace byla za vydatné pomoci města Liberec zahájena 1. října 2009 náročnými přeložkami a ochranou stávajících inženýrských sítí. S ohledem na posun termínu výstavby do nepříznivého ročního období a s ohledem na požadavek zprovoznění k termínu konání MS v klasickém lyžování (18. února 2009) bylo prodloužení příjezdového podchodu navrženo jako prefabrikovaná železobetonová rámová, resp. polorámová konstrukce s rozpětím 5 a 4 m.

Z důvodu požadavku na zachování provozu žst. a pohybu cestující veřejnosti bylo nutno při realizaci prací zachovat vždy provoz v jednom z podchodů včetně příslušné části informačního zařízení a byla možná výluka maximálně dvou nástupních hran podél vyloučených přilehlých kolejí. Stavba jako celek je naplánována s ukončením v září 2009 s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 141 760 000 Kč.

#### **Některé zajímavé technické údaje stavby libereckého podchodu:**

Zemní práce: 9 340 m<sup>3</sup>, izolace 4 754 m<sup>2</sup>, rámová konstrukce podchodu 447 m<sup>3</sup>, montáž svršku už. mat. T, S49 552 m, výtahy 2 ks, zastřešení rampy podchodu 250 m<sup>2</sup>.

**23. 02. 2009 Aktuálně z drah členských států EU**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2009/9\\_7eu.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2009/9_7eu.htm))

**RAKOUSKO****Konkurence Rakouských drah v relaci Koper?**

Společnost Adria Transport, jež je 50:50 joint venture firem Graz – Köflacher Bahn a Busbetrieb GmbH (GKB), a dále přístavu Koper, dostala nečekanou konkurenci. Pět dní před zahájením dopravy kontejnerů ucelenými vlaky mezi přístavem Koper ve Slovinsku a Cargo Center ve Štýrském Hradci (CCG) oznámil Intercontainer Austria ICA (dceřiný podnik Rail Cargo Austria), že hodlá dopravovat skupiny vagonů mezi Koperem a Št. Hradcem. GKB je touto iniciativou překvapena, protože ICA již před několika lety tyto transporty prováděl, ale zase od nich upustil pro malé vytížení.

GKB nespátňuje nabídku Adria Transport jako kdovíjak ziskovou. Rozhodla se nicméně pro ni na základě přání zákazníků, jakožto pro alternativu k silnici při obsluze zázemí přístavu. Rozhodnutí ICA nabízet dopravní výkon ve stejné relaci znamená nastolení konkurence mezi drážními dopravci. To ovšem koleje vůči silnici neposílí.

GKB, jež chtěla zajišťovat týdně 2 až 3 vlaky nočním skokem z Koperu do Štýrského Hradce, bude svou nabídku pružně přizpůsobovat poptávce. To, že se na relaci nedá zbohatnout, ozřejmuje další skutečnost: důležitá zákaznická skupina – dodavatelé autopřemyslu – prožívají v současnosti recesi. Nakonec podle zahraničního tisku pikantní detail: GKB je majetkem Republiky Rakousko a tím de facto „státní dráhou“, jež je tlačena podnikem ve svazku ÖBB – rovněž ve státním vlastnictví.

**Pinzgauerská lokálka opět vozí zboží**

Na úzkorozchodné trati Pinzgauer Lokalbahn (rozchod 760 mm) byla koncem minulého roku opět po deseti letech obnovena nákladní doprava. Dráha funguje mezi místy Zell am See a Mittersill. Spolková země Salzburgsko převzala trať 1. července 2008 od Rakouských spolkových drah (ÖBB) a převedla pod řízení Salzburger Lokalbahn (SLB). Ta zde nejdříve budovala přepravu osob. ÖBB nejprve zastavila v roce 1998 dopravu zboží a nakonec trať uvedla do klidu.

Prvním odesílatelem zboží pro Pinzgauerskou lokálku je výrobce umělých hmot Senoplast z Pisendorfu, který využívá SLB k dopravě kontejnerů, směřovaných dále do Austrálie a na Nový Zéland. Vedení této firmy po deset let usilovalo – a nakonec s úspěchem – o obnovu nákladní dopravy po zdejších kolejích.

**ÖBB: schválen projekt RailSelect s DB**

Dozorčí rada Rakouských spolkových drah ÖBB dala zelenou joint venture pro nákladní železniční dopravu RailSelect s účastí rakouské a německé dráhy. Potvrdila to mluvčí ÖBB dopravnímu tisku s tím, že mohou být zahájena podrobná jednání. Dosud je otevřeno množství podrobností a také stanovení termínu pro start.

**RUMUNSKO****DB Schenker završuje převzetí Romtransu**

Logistická skupina DB Schenker zakončuje akvizici známého rumunského spedičního podniku S. C. Romtrans S. A. V minulých týdnech převzala skupina více než 99 procent podílu Romtransu. Tím se stala rumunská spedice pevnou součástí mezinárodní dopravní a logistické sítě DB Schenkera. Kartelové úřady v Rumunsku, Německu, Rakousku a Maďarsku udělily v listopadu potřebné souhlasy.

**23. 02. 2009 Bobři zastavili železnici u Berlína**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46541-bobri-zastavili-zeleznici-u-berlina/>)

Berlín - Provoz příměstské železnice severně od Berlína dnes ráno ochromili bobři, kteří na trať pokáceli strom. Informoval o tom na svých internetových stránkách deník Berliner Morgenpost.

Strom se na trať zřítíl u obce Oranienburg krátce před sedmou hodinou ráno a hasičům se padlý kmen podařilo z kolejí odstranit zhruba až po hodině. Následné policejní vyšetřování ukázalo, že se kmen zlomil poté, co vzrostlý strom ohryzali bobři.

Během více než hodinového uzavření trati byly spoje z německé metropole a do ní vedeny po jiné trati, provoz se ale brzy po osmé hodině podařilo obnovit.

### 23. 02. 2009 Zvíkov dělí i přes odpor místních protihluková stěna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/46602-zvikov-deli-i-pres-odpor-mistnich-protihlukova-stena/>)

Zvíkov - Proti vůli obyvatelů Zvíkova na Kaplicku rozdělila Správa železniční dopravní cesty obec masivní protihlukovou stěnou. Místním nepomohly ani petice, ani žádosti o zastavení stavby. Zakázku za desítky milionů korun prý firmy hodlají dokončit. V některých městech a obcích ji lidé marně vyžadují, Zvíkovským ale vadí, že na místní poměry obří stavba úplně rozdělila donedávna klidnou vesnici.



Starosta Zvíkova Jan Ondřích (KDU-ČSL) současnou situaci přirovnal k praktikám komunismu. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla oponuje, že stavba vycházela z nařízení vlády. Dokonce i představitelé obecního úřadu se o bariéry dozvěděli podle svých slov až ve chvíli, kdy do vesnice přijela těžká technika.

Stavbu se pokusili zastavit, po řadě jednání už ale přiznávají, že marně. Obyvatelka Zvíkova Irena Štětínová si myslí, že stavba byla zrealizována v zájmu proinvestování peněz. To Pavel Halla rezolutně odmítá. I přes nesmiřitelný postoj místních obyvatel chce Správa železniční dopravní cesty dokončit nechtěnou protihlukovou stěnu ještě letos.

### 24. 02. 2009 Železničáři chystají stávkou, nemají prý peníze a vadí jim propouštění

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zeleznici-hrozi-stavka-proti-propousteni-a-za-vice-penez-do-kraju-1cm-eko-doprava.asp?c=A090224\\_120021\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/zeleznici-hrozi-stavka-proti-propousteni-a-za-vice-penez-do-kraju-1cm-eko-doprava.asp?c=A090224_120021_eko-doprava_fih))

Odboráři hrozí stávkou na železnici. Odborové sdružení železničářů má obavy o osud železnice, tvrdí, že je dlouhodobě podfinancovaná. Kritizuje také plánovaný převod zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty na soukromou firmu či propouštění v ČD Cargo.

Jaroslav Pejša, místopředseda železničních odborů, zhodnotil situaci jako nebezpečnou pro veškerou železniční dopravu v České republice.

Datum stávky zatím nespokojení odboráři nestanovili. Odbory budou o svých požadavcích jednat s ministrem dopravy Petrem Bendlem, členy hospodářského výboru Sněmovny a dalšími odborovými organizacemi na dráze.

Zároveň zpracovávají odborný posudek o možnostech stávky v oblasti infrastruktury, aby nedošlo ke kolizi se zákony.

Železničářům vadí převod zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty na soukromou firmu. Ten je naplánován na 1. července. Kritizují také propouštění v ČD Cargo, odkud by ke konci března mělo odejít prvních šest set lidí. Celkem by tu o práci mělo přijít na 1 200 pracovníků.

Odboráři rovněž tvrdí, že regionální doprava je dlouhodobě podfinancovaná. Navzdory příslibům tam údajně proudí málo peněz.

### 25. 02. 2009 ČD Cargo investuje dalších 3,2 miliardy do nových vozů

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/euro-cz/clanek.phtml?id=630484>)

Praha - Ještě v letošním roce plánuje ČD Cargo podle informací Euro.cz investovat do obnovy parku kolejových vozidel celkem 1,8 miliardy korun, v roce 2010 pak uvažuje o částce ve výši zhruba 1,5 miliardy.

Mateřská firma České dráhy nedávno zveřejnila, že do nových vlaků investuje letos 4,5 miliardy z peněz, které získala převodem majetku na SŽDC. České vagonky a další strojírenské podniky se tak mohou i v době krize těšit na bohaté zakázky od státních podniků.

#### Zakázka pro Ostravu

Loni investovala společnost ČD Cargo do modernizace lokomotiv a nákladních vozů 2,2 miliardy, v součtu s letošním a příštím rokem by tak celkové investice mohly dosáhnout 5,5 miliardy. V lednu například podle informací Euro.cz získaly zakázku na modernizaci 20 nákladních vozů za téměř půl miliardy Ostravské strojírný a opravy.

Z plánovaných investic za 1,8 miliardy v letošním roce již byli vybráni dodavatelé a uzavřeny smlouvy na objem ve výši zhruba 1,2 miliardy korun. Pro plánované investice ve zbývajícím objemu 600 milionů korun budou realizována další zadávací řízení. Součástí zakázek jsou modernizace nákladních vozů, nájem lokomotiv, dovybavení vybraných lokomotiv vysílačkami pro komunikační systémy a revizní opravy nákladních vozů.

Pro rok 2010 se zatím počítá s investicemi 1,5 miliardy do vozového parku. „V souvislosti se světovou hospodářskou krizí je však nutné doplnit, že tyto plány mohou být korigovány v závislosti na dalším vývoji krize," řekl Euro.cz mluvčí ČD Cargo Zdeněk Větrovec.

### Propouštění přichází

Podle informací Euro.cz by měl loňský zisk firmy činit 714 milionů, což je o 44 milionů více, než se dosud počítalo. Nákladními vlaky ČD Cargo bylo v uplynulém roce přepraveno 86,2 milionu tun zboží, to oproti roku 2007 představuje pokles o 5,5 milionu tun. I přes tento šestiprocentní meziroční pokles celkového objemu přeprav utřžilo ČD Cargo 17,6 miliardy korun, což je jen o jedno procento méně než v roce 2007.

Vedení firmy nyní pokračuje v procesu optimalizace a restrukturalizace, který byl započat už v době vzniku společnosti v prosinci 2007. Jeho součástí je výrazné snížení počtu zaměstnanců. To je jedním z důvodů, proč se Odborové sdružení železničářů v úterý rozhodlo zahájit přípravy na stávkou na železnici. Mluvčí firmy sdělil, že vedení ČD Cargo se rozhodlo již k 1. březnu propustit šest set řadových zaměstnanců, ale i členů centrálního vedení společnosti.

Management společnosti tvrdí, že s odbory jedná o co nejvhodnějším způsobu snížení počtu zaměstnanců. „Spolupráce v této oblasti probíhá zcela v souladu s legislativou České republiky, ale především ve snaze udržet sociální smír na železnici," konstatoval před časem generální ředitel ČD Cargo Josef Bazala.

## 25. 02. 2009 Stát letos naposled uhradí ztrátu Českých drah

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/46770-stat-letos-naposled-uhradi-ztratu-ceskych-drah/>)

Praha - České dráhy každoročně trátí na osobní dopravě ohromné sumy peněz. Jen za loňský rok se ztráta vyšplhala na 3 miliardy korun. Dráhy proto chtějí, aby se na dotování ztrátových linek podílely kraje, ty na to ale nemají ve svých kasách dostatek peněz. Letos ještě naposledy přispěchal na pomoc ministr dopravy Petr Bendl (ODS). Do budoucna by ale podle něj měly přijít do odvětví soukromé firmy a železniční přepravu zefektivnit. Taková myšlenka se líbí i hejtmanům.

Bendl se dnes se zástupci krajů dohodl na zřízení společné pracovní skupiny, která by měla hospodaření drah v regionální dopravě prověřit. V loňském roce zaplatily kraje za provoz lokálních železničních linek dohromady 4,7 miliardy, cestující přispěli částkou 2,7 miliardy. Celkové náklady však byly podle ČD 10,6 miliardy korun. Dopravce proto volá po přísunu dalších peněz.

Kraje se brání, žádné prostředky navíc prý nemají. Letošní platbu jsou ochotny navýšit maximálně o inflaci. Pokud se s drahami nedohodnou, chtějí na regionální tratě pustit soukromé dopravce. "Nemáme žádný problém s tím, abychom vypsali tendry," řekl předseda asociace krajů Michal Hašek.

Aktuálně se podle Haška řeší financování regionálních železnic na letošní rok. Peníze zřejmě jednorázově poskytne stát jako příspěvek na řešení pracovní mobility občanů v době krize. Do budoucna už však ministerstvo ztrátové železnice dotovat nechce.

Také Bendlův úřad přitom vidí jako východisko ze současné situace otevření dveří soukromým dopravcům. "Do provozování železniční dopravy by se mělo dostat více soukromých subjektů. Na železnici by se mohlo více soutěžit tak, aby se k cestujícím dostaly lepší služby. I pro České dráhy by to byla motivace zkvalitňovat své služby víc, než se dělo v poslední době," podhalil Bendlovy vize mluvčí ministerstva dopravy Martin Kupka.

### Jak bude privatizace železnice probíhat?

Zakázky na provozování některých spojů by se mezi soukromé firmy měly dostat formou aukcí. "Petr Bendl naznačil, že by i pro rychlíkovou dopravu bylo možné vyhlásit letos jeden tendr," doplnil Kupka. Stát se však podle něj nechce v žádném případě zbavovat železniční dopravní cesty. Tu si chce ponechat i nadále.

### Vstup soukromníků na železnice nebude snadný

Sladění práce na železnici s potřebami soukromých dopravců, kteří do odvětví vstoupí, bude podle odborníků poněkud problematické a od státu si vyžádá nemalé investice. Soukromníci, kteří jsou dnes



zvyklí využívat nejmodernější technologie, budou totiž nejspíš požadovat perfektní vybavení. Toho se ale mnohde na železnici nedostává.

"Dopravci jsou dneska moderně vybaveni, mají dokonalou logistiku, řeší optimalizaci tras, mají satelitní navigace. Pokud se podíváme na regionální tratě, tak je trošku problém, že ta technologie je tam třeba ještě z předminulého století, a bude tak asi do té dopravní cesty potřeba investovat," upozornil Pavel Příbyl z Dopravní fakulty ČVUT.

---

## **25. 02. 2009 Z Prahy do Mnichova má vést vysokorychlostní trať**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46832-z-prahy-do-mnichova-ma-vest-vysokorychlostni-trat/>)

Praha - Nová vysokorychlostní železnice má v budoucnu vést z Prahy do Mnichova. Memorandum o společném postupu při její přípravě koncem března podepíší zástupci České republiky a Německa. Na diskusním setkání týdeníku Euro o budoucnosti dopravy to dnes řekl náměstek ministra dopravy Petr Šlegr.

V poslední době je tato trať už druhou mezinárodní vysokorychlostní tratí, která se plánuje postavit. První memorandum podepsal minulý týden ministr dopravy Petr Bendl se saským premiérem Stanislawem Tillichem. Politici tak podpořili projekt rychlostního koridoru Praha – Drážďany – Berlín. Oba záměry má zastřešit právě březnové prohlášení na celostátní úrovni.

"V tuto chvíli se s výstavbou vysokorychlostních tratí počítá od roku 2016, velmi bude záležet na množství disponibilních financí," řekl Šlegr. Vysokorychlostní trať směrem na Mnichov podle něj využije část současného kolejíště, z větší části se ale postaví takzvaně na zelené louce.

### **Konkrétní termíny budou v březnu**

Součástí tratě bude i tunel z Prahy do Berouna. "Tunel do Berouna je nezbytná podmínka," řekl Šlegr. Výhledově pak má jít o dvě trati, jednu do Mnichova a druhou do Norimberku.

Březnové usnesení nemá být údajně pouhou politickou proklamací, nýbrž má obsahovat již konkrétní termíny a úkoly pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Ještě letos vznikne česko-německá pracovní skupina, která má na začátku roku předložit zprávu o technických parametrech tratí. Jde například o maximální rychlost nebo podobu tratě v Německu.

Vytvoření celoevropské železniční sítě označil dnes šéf SŽDC Jan Komárek za nezbytnou podmínku pro to, aby železnici zcela "nepřeválcovala" silniční konkurence.

---

## **25. 02. 2009 Českokrumlovské nádraží se nestane kulturní památkou**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46852-ceskokrumlovske-nadrazi-se-destane-kulturni-pamatkou/>)

Český Krumlov - Po půlročním sporu ministerstvo kultury rozhodlo o českokrumlovském vlakovém nádraží, neuzná ho jako kulturní památku. Teď už tedy nic nebrání modernizaci stanice, kterou společně naplánovala tamní radnice a železničáři.

Oba subjekty měly už loni dokonce vybraného stavitele, když zasáhli památkáři a chtěli nádraží zařadit na seznam kulturních památek. "Soubor nemovitostí železniční stanice Český Krumlov jako celek nevykazuje dostatečné památkové hodnoty," říká mluvčí ministerstva kultury Jan Cieslar.

Podle památkářů ale nádraží dýchá atmosférou železnice CK mocnářství. Dopravci naopak poukazovali na to, že objekt ztratil svou původní podobu. "V šedesátých letech proběhla ve výpravní budově větší rekonstrukce," vysvětluje ČD Radek Joklík.

Radnice, která postup památkářů považovala za ránu pod pás, teď ale hovoří o velkém vítězství. Památkáře reakce překvapily. Technické modernizaci stanice nechtěli bránit, preferovali citlivé stavební úpravy. Přestože se nádraží nestalo památkou, budou sami na opravu dohlížet. I tak radnice považuje za reálné dokončit rekonstrukci během dvou let.

---

## **26. 02. 2009 Strojvedoucí z nehody u Paskova odmítl vypovídat**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46899-strojvedouci-z-nehody-u-paskova-odmitl-vypovidat/>)

Frýdek-Místek - Strojvedoucí, který je podezřelý, že zavinil v polovině února nehodu dvou vlaků u Paskova na Frýdecko-Místecku, odmítl vypovídat. Policisté ho předvolali k výslechu v den, kdy



opustil nemocnici. Zatím není obviněný, ale podle policistů je to jen otázka času. Při nehodě se zranilo 46 lidí, z toho dva těžce. Všichni jsou už v domácím léčení.

"Třiapadesátiletý strojvedoucí přišel k výsledku 23. února v doprovodu advokáta. Po poučení využil svého práva a odmítl vypovídat," vysvětlil mluvčí frýdecko-místecké policie Ivan Žurovec. Dodal, že policie nyní vyčká na výsledky šetření Drážní inspekce. Pokud se prokáže, že strojvedoucí skutečně pochybil, bude obviněn. Podle předběžných informací projel na červenou. Potvrdit to ale musí výsledky vyšetřování inspekce. Strojvedoucímu hrozí obvinění z obecného ohrožení a 5 let vězení.

Kriminalisté již znají výsledky rozboru krve na přítomnost alkoholu v krvi podezřelého muže těsně po nehodě. "Podle zjištění před jízdou ani během ní alkohol nepil, v době srážky vlaku nebyl jakkoli ovlivněn alkoholem," řekl mluvčí.

Kriminalisté už vyslechli část cestujících a také vlakovou četou ze soupravy jedoucí z Paskova. Právě ta projela pravděpodobně na červenou a nehodu způsobila. Průvodčí i vlakvedoucí se v době těsně před nehodou nacházeli ve služebním prostoru těsně za kabinou strojvedoucího. Podle nich muž z kabiny vyběhl a křičel, aby utekli. Krátce nato přišel náraz. Jejich slova potvrdil i záznam z černé skříňky soupravy.

"Strojvedoucí stihl před nehodou zatáhnout rychlobrzdu a snížil tak rychlost ze 70 kilometrů v hodině na 41 kilometrů v hodině. Tím jednoznačně zmírnil následky srážky," tvrdí Žurovec. Dodal, že policii se dosud přihlásilo celkem 47 cestujících, kteří při srážce vlaků utrpěli zranění nebo škodu na majetku.

Podle Federace strojvůdců k nehodě vůbec nemuselo dojít, kdyby byl na nádraží v Paskově výpravčí, kterého dráhy pro nadbytečnost propustily. Federace argumentuje také tím, že strojvedoucí z motoráku kvůli zatáčce neviděl na návěstidlo, na kterém svítila červená. České dráhy také tyto připomínky odmítají.

Před vjezdem do Paskova navíc výstražné oranžové světlo upozornilo strojvůdce na to, že nemá volnou cestu ze stanice. To ale zřejmě také přehlédl. Motorák, který ten den řídil, měl téměř deset minut zpoždění. V Paskově však nepočkal na vlak z Ostravy, se kterým se měl na jednokolejce křížovat.

## 26. 02. 2009 Příprava koridoru z Drážďan na Prahu prý bude složitá

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46949-priprava-koridoru-z-drazdan-na-prahu-pry-bude-slozita/>)

Berlín - Příprava výstavby plánovaného vysokorychlostního železničního koridoru mezi Drážďanami a Prahou bude složitá. Během příštího desetiletí by se jej ale mělo podařit naplánovat. V Berlíně to dnes po setkání se svým českým resortním kolegou Petrem Bendlem (ODS) řekl německý ministr dopravy Wolfgang Tiefensee. Česko a Německo podle obou ministrů podporují rozšiřování transevropských sítí a budování nových vysokorychlostních tratí.

Výstavba dalšího prodloužení vysokorychlostní tratě z Drážďan do Prahy jako součást transevropské sítě bude "výrazně komplikovanější" než modernizace úseku mezi Berlínem a Drážďanami, řekl Tiefensee českým novinářům.

Bude to totiž vyžadovat přesné vytyčení trasy a vyřešení otázek stavebního práva, naznačil německý ministr možné komplikace při realizaci koridoru mezi Berlínem a Brnem. "To bude ještě chvíli trvat, a když se do toho teď energicky nepustíme, nebude to hotovo dostatečně rychle," upozornil Tiefensee.

### Plány budou dokončeny až v průběhu příštího desetiletí

Dodal, že příslušné plány by měly být dokončeny "v průběhu příštího desetiletí", což je podle něj velmi ambiciózní cíl. Teprve na jejich základě může dát Evropská unie k dispozici příslušné finanční prostředky.

Bendl už minulý týden podepsal příslušné memorandum se saským ministerským předsedou Stanislawem Tillichem. S výstavbou rychlostního koridoru z Prahy se údajně počítá od roku 2016.

Záměr výstavby obou železničních koridorů má zastřešit prohlášení o společném postupu, které mají koncem března podepsat zástupci České republiky a Německa. Už nemá jít o pouhou politickou proklamaci, ale také o konkrétní termíny a úkoly pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC).

## 27. 02. 2009 Majitel železničního muzea ve Vrčeni je ve sporu s radnicí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/47028-majitel-zeleznicniho-muzea-ve-vceni-je-ve-sporu-s-radnici/>)

Vrčeň - Ve Vrčeni u Nepomuku, jakoby poplatní jménu obce, na sebe už léta vrčí vedení radnice a majitel zdejšího železničního muzea. Ten tvrdí, že mu zastupitelé v čele se starostou systematicky brání v provozování jeho modelové a historické železnice. Starosta veškerá obvinění odmítá, pokud to jde, obec muzeu naopak vychází vstříc. Podle pana Navrátila je problém například s parkováním návštěvníků i v odklizení sněhu z obecního pozemku před domem.

Jaroslav Navrátil vlastní druhé největší kolejiště mašinek TT v České republice, do jeho muzea ve Vrčeni se na ně jezdí dívat lidé z celé republiky. Pan Navrátil tvrdí, že místo podpory ho obecní úřad za jeho atrakci šikanuje, nesmí si dát v obci ani poutače na muzeum: "Když tady jdete po návsi, je tu spousta různých cedulí, některé jsou zatlučené do stromu a nikomu to nevádí. Proč tedy zrovna já?" Starosta Vrčeneš Petr Mašek (nez) nemůže souhlasit: "Značky posuzují jiné orgány státní správy."

Podle pana Navrátila je problém například s parkováním návštěvníků i v odklizení sněhu z obecního pozemku před domem: "Dělám obci jméno, tak by člověk očekával, že mi obec alespoň nebude dělat problémy." Starosta Mašek však podotkl: "Parkoviště pro zákazníky muzea je vyčleněno v prostoru, který je opravdu v docházkové vzdálenosti necelých 100 metrů od objektu muzea."

Starosta veškerá obvinění pana Navrátila odmítá. Pokud to jde, vychází zastupitelstvo muzeu vstříc: "Pan Navrátil si stále stěžuje na všechno již celou dobu, po kterou ve Vrčeni bydlí. Zastupitelstvo obce podle něj dělá vždy všechno špatně a proti němu, což je absolutní nepravda." Dohoda po dobrém podle Jaroslava Navrátila už není možná: "Neustálé vymýšlení bez důkazů, že tady páchám různou činností proti obci."

Pan Navrátil tvrdí, že spory mezi obecním úřadem a jeho muzeem trvají už 8 let.

## 27. 02. 2009 Soud provedl rekonstrukci smrtelné vlakové nehody. Ale bez účastníků (Brandýs nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/soud-provedl-rekonstrukci-smrtelne-vlakove-nehody-ale-bez-ucastniku-12n-/domaci.asp?c=A090227\\_162055\\_domaci\\_dp](http://zpravy.idnes.cz/soud-provedl-rekonstrukci-smrtelne-vlakove-nehody-ale-bez-ucastniku-12n-/domaci.asp?c=A090227_162055_domaci_dp))

Soud už podruhé rekonstruoval na brandýském nádraží nehodu, při níž v prosinci 2006 vlak smetl přecházející ženu. Výpravčí, jenž už jednou dostal za způsobení tragédie podmínku, ale uspěl s odvoláním, se však brání. Vadí mu, že kromě něj u rekonstrukce nebyl nikdo z tehdejších účastníků a svědků.

Osobní vlak přijede k úzkému nástupišti, z něho vystoupí několik osob, které přejdou vedlejší kolejiště, jiní cestující do vlaku nastoupí. O chvíli později srazí na souběžné koleji rychlík, který přijel z protisměru, ženu.

A nebo ne? Okresní soud nehodu ve čtvrtek večer takto zrekonstruoval. Obviněný výpravčí, který za ni údajně nese odpovědnost, ale celé dění zpochybnil.

"Proč nesedí na lokomotivě ten strojvůdce, který tam byl a ví, kde zastavil? Byl jsem tady dnes jediným člověkem, který se tehdy všeho zúčastnil. Moje protesty ale nebral nikdo na vědomí," řekl Josef Šilhavý.

Ve čtvrtek večer se na nádraží v Brandýse nad Orlicí odehrála už druhá rekonstrukce, která měla napovědět, do jaké míry odpovídala svědectví v soudních spisech skutečnosti. Po brandýském nádraží tak několikrát zacouval, rozjel se a zabrzdil osobní vlak a skupina figurantů napodobovala pohyb cestujících.

Děni bedlivě sledovala na peroně skupina osob v čele se soudcem a státní zástupkyní. Sledoval ji i Šilhavý. Okresní soud mu už jednou udělil osmiměsíční podmíněný trest se zkušební dobou na dva roky.

Odvolační soud věc vrátil k novému projednání. Obviněný výpravčí trvá na tom, že tehdy splnil svoji povinnost a počkal, až všichni lidé opustí kolejiště.

**Bez svědků a médií**

Volná rekonstrukce někdejší tragické události vzbuzovala pochybnosti některých přítomných. Nezúčastnil se jí nikdo z těch, kteří u soudu svědčili. Ani dcera oběti, strojvedoucí vlaku, kterým dotyčná přijela, nebo její spolucestující.

Jejich svědectví přitom hraje důležitou roli v odhadu času, který potřebovala poškozená k vystoupení z vlaku a opuštění kolejíště.

Podle Šilhavého při ověřovacím pokusu ani jednou nezastavila lokomotiva přesně na stejném místě a ani jednou tam, kde zastavila 26. prosince 2006.

Obhájce obviněného Karel Baborák soudí, že se čtvrtěční vyšetřovací pokus neodvíjel v souladu s tím, co již soud vytěžil z výpovědí svědků a listinných důkazů.

Soudce ústeckého okresního soudu má však jiný názor. "Nešlo o rekonstrukci, ale o vyšetřovací pokus, proto jsem nepovažoval za nutné, aby tam byli ostatní svědkové. Bylo to opatření důkazu, který bude proveden při hlavním líčení, a to veřejné bude. Více nehodlám odpovídat," uvedl samosoudce Jiří Procházka.

Obhájce ale tvrdí, že jeho klientovi by neměl případně nijak uškodit, protože byl neveřejný. Příslušníci policie totiž bránili zvědavcům i médiím v přístupu na peron a do blízkosti rekonstrukce, takže nebylo možné posoudit, do jaké míry bral soudce v úvahu připomínky obviněného a jeho advokáta.

Průběh této kauzy sleduje mnoho železničářů. Někteří z nich přišli Josefa Šilhavého podpořit i v době čtvrtěční rekonstrukce.

**27. 02. 2009 Zlínský kraj dá tři miliony na zabezpečení přejezdů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47079-zlinsky-kraj-da-tri-miliony-na-zabezpeceni-prejezdu/>)

Zlín – Vedení Zlínského kraje chce snížit počet nehod na železničních přejezdech třímilionovou investicí do jejich zabezpečení. Podle smlouvy se Správou železniční dopravní cesty by měly peníze jít především do vylepšení křížení železničních tratí se silnicemi nižších tříd.

Na železničních přejezdech ve Zlínském kraji došlo loni ke čtrnácti haváriím. Zemřel při nich jeden člověk, pět lidí vyvázlo se zraněním. Nejhůře zabezpečeny jsou podle vedení kraje přejezdy v Bojkovicích na Uherskohradištsku, v Jablůnce na Vsetínsku nebo v Bohuslavicích na Zlínsku. Úpravy ale čekají i další cesty přes koleje na regionálních tratích.

**27. 02. 2009 Arriva dostane za lepší služby více peněz, ČD by je chtěly také**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47082-arriva-dostane-za-lepsi-sluzby-vice-penez-cd-by-je-chtely-take/>)

Liberec – Společnost Vogtlandbahn, která vyhrála soutěž na provozování trati Liberec – Rybníště od roku 2010, bude krajem dotována jinak, než je dosud v Česku běžné. V případě, že bude doprava výrazně ztrátová, může do ní kraj vložit i více peněz, než dostávaly za obsluhu stejné trati České dráhy. Způsob dotování, kdy dopravce dostane náklady na dopravu, ale poté vrátí tržby, je v Evropě běžný a Vogtlandbahn také přichází s vlaky, které jsou standardem v západoevropské regionální železniční dopravě. České dráhy žádají, aby byly tímto způsobem dotovány také ony. Za jistých okolností tak mohou dostat až o třetinu více než dosud, kdy ČD dostávaly peníze za prokázanou ztrátu.

Vogtlandbahn, který patří do anglické skupiny Arriva, bude od kraje dostávat 114,50 koruny na kilometr, přibližně o třetinu více než Liberecký kraj dosud dával Českým drahám.

Vedení regionu přesto považuje novou smlouvu za zajímavější, než byla ta dosavadní, díky podmínce vracení případných zisků. "Tak se dostaneme na obdobnou cenu, o jaké mluví České dráhy," uvedla mluvčí ústeckého krajského úřadu, který má spolu s Libereckým krajem dopravu na této trati na starosti. "Může se stát, že ta cena bude i nižší," doplnila vedoucí dopravního odboru Libereckého kraje Stanislava Jakešová.

Českým drahám, které se tendru o dopravu na severu Čech nezúčastnily, se ovšem tento systém dotování regionální dopravy líbí více než ten dosavadní. "Neříkáme nic jiného, než že bychom také rádi jezdili za tuto cenu," uvedl ředitel ústeckého krajského centra osobní dopravy ČD Petr Hinterholzinger. Nyní největší český železniční dopravce doufá, že by se s příchodem nové společnosti na tuzemské koleje mohly zvýšit krajské dotace na evropskou úroveň i na jiných tratích.

Změna by mohla přijít brzy. ČD totiž stále nemají smlouvy s většinou krajů o penězích na letošek, ztráta, kterou jim už kalkuluje, je třímiliardová. Regionům se ale zdají takové peníze příliš velké. Situaci tak má vyřešit mimořádná vládní dotace.

Příchod Vogtlandbahu na severočeské koleje by měl pro cestující znamenat výraznou změnu. Letos jezdí po trati Liberec – Zittau – Rybníště téměř výhradně staré motorové vozy, v lepším případě zrekonstruované na regionovy, a také staré německé motoráky. Pouze dvakrát denně se cestující mohou svézt modernějším vozidlem v podobě dieselového pendolina Německých drah, které jezdí dvakrát denně na spěšném vlaku z Liberce přes Zittau do Drážďan. Od prosince 2010 by se i na osobních vlacích na této trati měly začít objevovat jednotky Siemens Desiro Classic.

Cestující, kteří nastoupí do německých vlaků, by se zvýšení cen neměli bát. Podle smlouvy s kraji by měl Vogtlandbahn prodávat jízdenky za stejnou cenu, která se dnes platí ve starých motoráčcích.

---