

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2009

## OBSAH

01. 04. 2009	VÝVOJ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY ČESKÝCH DRAH V ROCE 2008	4
01. 04. 2009	POCHOD PRAHA - PRČICE (16. KVĚTNA 2009, REGIONET STŘEDOČESKÝ/PRČICE ZA 99 KČ) .....	4
01. 04. 2009	V BRNĚ DNES VYKOLEJILY TŘI VAGONY, ŠKODA JE ASI 700 TISÍC .....	5
02. 04. 2009	NA VYSOČINĚ PLÁNUJÍ ZRUŠIT ČTYŘI DESÍTKY VLAKOVÝCH SPOJŮ .....	5
02. 04. 2009	MINISTERSTVO PŘIJALO ARGUMENTY PRAHY A PŘIKLONILO SE K DŘÍVĚJŠÍMU TERMÍNU VÝLUKY NA ŽELEZNIČNÍ TRATI PRAHA – Kladno ..	6
02. 04. 2009	VLAKEM MEZI ČESKEM A BAVORSKEM RYCHLEJI A KVALITNĚJI .....	6
02. 04. 2009	POPRVÉ PO VÁLCE VYJEDE VLAK SARAJEVO – BĚLEHRAD.....	7
02. 04. 2009	DO ČELA DB SE ZŘEJMĚ POSTAVÍ MANAŽER DAIMLERU .....	7
03. 04. 2009	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V OLOMOUCI BUDE MÍT NOVOU RESTAURACI.....	8
03. 04. 2009	ZASTÁVKA DOSTALA VÝSTIŽNĚJŠÍ NÁZEV (TĚCHORAZ) .....	8
03. 04. 2009	PROJEKT SONORA V ČR .....	9
03. 04. 2009	VYSOKORYCHLOSTNĚ V TURECKU (ANKARA – ESKISEHIR) .....	9
03. 04. 2009	VÍDEŇ „HLAVNÍ“ – VÍCE NEŽ NÁDRAŽÍ (WIEN EUROPA MITTE).....	10
06. 04. 2009	VÍKEND POZNAMENALY DVĚ NEHODY NA ŽELEZNICI.....	11
07. 04. 2009	PARNÍM VLAKEM NA KNÍŽECÍ VELIKONOCE NA KŘIVOKLÁTĚ (11., 12. A 13. DUBNA 2009).....	11
07. 04. 2009	PODEMLĚTÁ TRÁŤ NA HODONÍNSKU BUDE NEPRŮJEZDNÁ DO PRÁZDNIN (VESELÍ NAD MORAVOU - VELKÁ NAD VELIČKOU).....	12
07. 04. 2009	MANAŽEŘI ČESKÝCH DRAH SI SNÍŽÍ PLATY O 15 PROCENT. UŠETŘÍ SE 11 MILIONŮ KORUN .....	12
08. 04. 2009	ČESKÉ DRÁHY LÉTA PLATILY FIKTIVNÍ ZAKÁZKY .....	13
08. 04. 2009	O VELIKONOCÍCH POJEDE VÍCE VLAKŮ, V MHD BUDE MĚNĚ SPOJŮ.....	13
09. 04. 2009	ETCS SE V EVROPĚ ROZŠIŘUJE.....	14
09. 04. 2009	ČESKÉ DRÁHY LETOS UVEDLY DO PROVOZU NOVÉ A MODERNIZOVANÉ VOZY JIŽ ZA MILIARDU KORUN .....	15
09. 04. 2009	NA VYSOČINĚ UŽ JE JASNO: V ČERVNU SKONČÍ 41 VLAKŮ .....	15
09. 04. 2009	RUSKO ČEKÁ NEJVĚTŠÍ PROPOUŠTĚNÍ. BEZ PRÁCE BUDE 54 TISÍC ŽELEZNIČÁŘŮ .....	16
10. 04. 2009	O VÍKENDECH POJEDE DO LEDNICE HISTORICKÝ VŮZ I VLAKOVÉ TAXI .....	16
10. 04. 2009	ČD CARGO PŘIPRAVUJE TENDR NA PRONÁJEM VÍCESYSTÉMOVÝCH ELEKTRICKÝCH LOKOMOTIV.....	17
12. 04. 2009	VLAKU OD BEROUNA VZPLÁL NA JIHU PRAHY PODVOZEK, VEN MUSELO 150 LIDÍ .....	18
14. 04. 2009	NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ BUDE NOVÉ ODBAVOVACÍ CENTRUM ....	18
14. 04. 2009	PENDOLINO PROJELO NÁVĚST STŮJ, CESTUJÍCÍ POTÉ MUSELI PŘESTOUPIT (BRNO-HORNÍ HERŠPICE) .....	19
15. 04. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE KOLEJIŠTĚ ŽST. PTENÍ ..	19
15. 04. 2009	DRÁHY CHTĚJÍ LEVNÝMI JÍZDENKAMI NAPLNIT VÍKENDOVÁ PENDOLINA ....	19
15. 04. 2009	V PRAZE BUDE NOVÝ KARTIČKOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD PŘÍMĚSTSKÝCH VLAKŮ .....	20

15. 04. 2009	PRAHA 2 NESOUHLASÍ S NÁVRHEM ZÁSTAVBY U NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD.....	20
16. 04. 2009	POSÁZAVSKÉ LINKY .....	21
16. 04. 2009	ČD PŘEDSTAVILY NOVÝ INTERIÉR VAGONŮ PRVNÍ TŘÍDY .....	22
16. 04. 2009	KRÁTKÉ ZPRÁVY ZE SVĚTA .....	22
16. 04. 2009	ÚŘEDNÍCI ZASPALI, VÝLUKA NA TRATI Kladno – Praha bude asi až v létě .....	24
17. 04. 2009	Při srážce vlaků se v Berlíně zranilo 24 lidí.....	24
17. 04. 2009	Zahájení stavebního řízení: optimalizace trati Zbiroh – Rokycany .....	24
17. 04. 2009	Rekonstrukce trati Brno – Přerov začne za tři roky, vlaky pak zrychlí na 200 km/h.....	25
18. 04. 2009	chtějí zrušit trať, která by spojila Moravu s Rakouskem. Lidé se bouří (Hrušovany n. J. - Hevlín).....	25
19. 04. 2009	Šéf českých drah žaluda pro ekonom: beru půl milionu měsíčně	26
20. 04. 2009	KINEMATOVLAK ČD 2009 .....	27
21. 04. 2009	Preventivní vlak jaro 2009 .....	28
21. 04. 2009	Stát dá krajům na železnici každý rok více než miliardu .....	29
21. 04. 2009	České dráhy představily transformační program vize 2012 s finanční ambicí minimálně 4 mld. Kč.....	29
21. 04. 2009	Trať do Mozambických uhlých dolů se znovu otevře napřesrok.....	30
22. 04. 2009	Parním vlakem na Říp a do železničního muzea (25. dubna 2009) .....	30
22. 04. 2009	Na Slovensku již není možné cestovat vlakem bez lístku .....	31
22. 04. 2009	Na Vysočině nebude jezdit 30 vlaků .....	32
22. 04. 2009	150 let Pardubicko-liberecké dráhy (1. - 3. května 2009) .....	32
23. 04. 2009	Na pražských nádražích budou i jízdni řady souběžných autobusů .....	33
23. 04. 2009	Rušení vlaků na Vysočině kritizují ČD i opozice.....	34
23. 04. 2009	Náměstek ředitele ČD nevyloučil návrat SŽDC do drážního holdingu.....	34
24. 04. 2009	Na Benešovsku vykolejil nákladní vlak, náhradních autobusů je málo (Čerčany) .....	35
24. 04. 2009	Čelákovické nádraží čekají opravy .....	35
24. 04. 2009	Problémy v Nizozemí (Aliance HSA) .....	36
24. 04. 2009	Krátké zprávy ze světa .....	36
24. 04. 2009	Kraje nabídnou železničním dopravcům čtyři miliardy na nákup nových vagonů.....	37
25. 04. 2009	Provoz na trati z Prahy do Jižních Čech byl ráno obnoven .....	38
27. 04. 2009	Rüdiger Grube bude od května novým šéfem DB .....	38
27. 04. 2009	Novinky v provozu Pendolin (SC Pendolino Sprinter...).....	38
28. 04. 2009	Parní vlak na Dobříš (23. května 2009, Praha-Braník - Dobříš) .....	39
28. 04. 2009	České dráhy vypisují výběrové řízení na pronájem moderních motorových souprav .....	40
29. 04. 2009	Stavební povolení: rekonstrukce kolejiště ŽST. Ptění .....	40
29. 04. 2009	Sezóna jihočeské nostalgie začíná jízdou vlaku „Peklík“ z Českých Budějovic do Netolic (1. května 2009) .....	41

29. 04. 2009	Z REGIONÁLNÍCH VLAKŮ UBYLI DALŠÍ CESTUJÍCÍ .....	42
29. 04. 2009	PŘED VÍKENDEM POJEDE VÍCE VLAKŮ, ČD VARUJÍ PŘED FRONTAMI U POKLADEN .....	42
30. 04. 2009	PRŮCHOD POD NÁDRAŽÍM V LIBERCI SE V PÁTEK OTEVŘE.....	43
30. 04. 2009	DB BUDOU V KVĚTNU A ČERVNU NABÍZET ZLEVNĚNÉ JÍZDENKY .....	43
30. 04. 2009	NA POSILOVÉM RYCHLÍKU POJEDE NA ZKOUŠKU CITYELEFANT (R 1541 OLŠE).....	43
30. 04. 2009	ŘEPAŘSKÁ DRÁHA V KOLÍNĚ ZAČÍNÁ TŘETÍ TURISTICKOU SEZONU .....	44
30. 04. 2009	KRÁTKÉ ZPRÁVY ZE SVĚTA .....	44
30. 04. 2009	DRÁHA PŘEPRAVUJE AUTA Z NOŠOVIC .....	45
30. 04. 2009	KRÁTKÉ ZPRÁVY: INFRASTRUKTURA ČR.....	46
30. 04. 2009	ŽELEZNIČNÍ KALAMITA V BRNĚ SE UKLIDNILA, PROVOZ NA KOLEJÍCH JE OBNOVEN.....	46

## 01. 04. 2009 Vývoj bezpečnosti železniční dopravy Českých drah v roce 2008

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2696/>)

Cestování vlakem zůstává jednou z nejbezpečnějších forem dopravy v České republice. Počet mimořádných událostí Českých drah v loňském roce klesl. Z odpovědnosti největšího osobního železničního dopravce v zemi bylo zraněno jen 12 osob a jen jedna osoba zemřela. Největší vliv na bezpečnost železniční dopravy tak měly vnější neželezniční faktory, jako jsou sebevražedné pokusy nebo nehody na přejezdech.

„Česká železnice prošla v uplynulých dvou letech významnými změnami, které jednoznačněji rozdělují funkce osobního a nákladního dopravce i provozovatele dráhy,“ říká Vítězslav Lössel, ředitel Inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy ČD, a doplňuje: „Přes tyto rozsáhlé změny došlo k poklesu námi evidovaných mimořádností. V roce 2008 byla akciová společnost odpovědná za 271 mimořádných událostí, což je pokles proti předchozím letům o několik set případů.“

Podle přesného rozpisu jednotlivých typů nehod a ohrožení způsobených Českými drahami v roce 2008 připadá největší podíl na méně závažné skutečnosti. V 256 případech šlo o mimořádnost typu C, která je označována také jako ohrožení a zahrnuje jiné méně závažné události, kde nevznikla velká škoda. Ve 14 případech šlo o nehodu, tzv. skupinu B, která zahrnuje škody již od půl milionu korun nebo v krajním případě i usmrcení osoby. Pouze v jednom případě byla zaznamenána velká nehoda, tzv. skupina A, kde je škoda přes 5 mil. Kč nebo může být usmrceno více osob. Výše škody při mimořádných událostech dosáhla 310 mil. Kč, ale jen ve výši 57 mil. Kč šlo o zodpovědnost Českých drah.

Díky příznivému vývoji bezpečnosti provozu Českých drah bylo z odpovědnosti osobního dopravce zraněno jen 12 osob a bohužel zemřela také jedna osoba. V celoevropském i národním poměru se však jedná o velmi příznivé hodnoty potvrzující vysokou bezpečnost železniční dopravy. Bohužel mnohem větší následky jsou způsobeny vlivy mimo železnici, jak zdůrazňuje ředitel Lössel: „V loňském roce jsme zaznamenali bohužel také 178 osob usmrčených zřejmě v sebevražedném úmyslu. Tyto nehody také značně ovlivňují přesnost vlaků Českých drah, protože při nich vznikají velká zpoždění u mnoha vlaků. To následně veřejnost kritizuje a neprávem za tato zpoždění viní České dráhy. Bohužel mezi usmrčenými v loňském roce bylo také 8 cestujících, kteří zahynuli v důsledku havárie rekonstruovaného silničního nadjezdu ve Studénce, a jeden strojvedoucí, který zahynul při srážce osobního vlaku s kamionem v červenci u Hroznatína na Karlovarsku. V obou případech šlo o nehody s viníky mimo železnici.“

Mezi časté příčiny zpoždění vlaků a mimořádností s vážnými následky patří nehody na přejezdech. Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy ČD sice zaznamenal jejich pokles, nicméně jde stále o velmi častou mimořádnost. „V roce 2008 jsme šetřili 218 nehod na přejezdech, o 16 méně než v roce 2007. Přesto jsou následky stále tragické. Bylo při nich usmrceno 44 osob a dalších 113 lidí bylo zraněno,“ upozornil ředitel Vítězslav Lössel, ředitel Inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy ČD.

## 01. 04. 2009 Pochod Praha - Prčice (16. května 2009, REGIONet Středočeský/Prčice za 99 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=70356>)

Dne 16. května 2009 se uskuteční již 44. ročník dálkového pochodu Praha - Prčice. U této příležitosti vyhlašují České dráhy pro všechny účastníky pochodu akviziční slevu v podobě jízdenky REGIONet Středočeský/Prčice za 99 Kč.

### Jízdenka je platná za těchto podmínek:

- jednodenní síťová jízdenka REGIONet Středočeský/Prčice platí dne 16. května 2009 (do 24.00 hodin) ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu
- jízdenka je vystavována pouze pro jednoho cestujícího za cenu 99 Kč
- jízdenka platí v obvodu platnosti krajské síťové jízdenky REGIONet Středočeský na těchto uvedených tratích:

010 Kolín – Přelouč, 011, 012, 013, 014, 020 Velký Osek – Chlumecko n. C., 060, 061 Nymburk hl. n. – Kopidlno, 062, 063, 064 Mladá Boleslav hl. n. – Dolní Bousov, 070, 071, 072 Lysá n. L. – Štětí, 074, 076, 080 Bakov nad Jizerou – Doksy, 090 Kralupy n. V. – Roudnice n. L., 091, 092, 093, 094, 095 Vraňany – Straškov, 096, 110 Kralupy n. V. – Louny, 111, 114 Louny – Postoloprty, 120 Praha –

Rakovník, 121, 122, 123 Žatec – Postoloprty, 124 Lužná u Rakovníka – Žatec, 126 Rakovník – Louny, 161 Rakovník – Blatno u Jesenice, 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka, 170 Beroun – Rokycany, 171, 172, 173, 174, 200 Zdice – Písek, 203 Březnice – Blatná, 204, 210, 212, 220 Benešov u Prahy – Tábor, 221, 222, 223, 230 Kolín – Světlá n. S., 231, 232, 235, 236.

V 1. třídě se jízdenka neuzná, výjimkou je pouze předložení síťového časového doplatku do 1. třídy na In-kartě/Rail plus. Nárok na tuto akviziční slevu se neprokazuje.

Předprodej jízdenek REGIONet Středočeský/Prčice bude zahájen 27. dubna 2009 u všech pokladních přepážek. Dne 16. května 2009 bude možno jízdenku zakoupit i u průvodčího ve vlaku (přirážka nebo manipulační přirážka se platí podle Smluvních přepravních podmínek ČD pro veřejnou osobní dopravu).

Prodej jízdenek REGIONet Středočeský/Prčice bude ukončen ve 12.00 hodin dne 16. května 2009 u pokladních přepážek i ve vlaku.

Cestující, kteří pojedou z míst mimo výše vymezenou oblast, si do styčné stanice zakoupí jízdní doklad za jízdné, na které prokáží nárok.

Více informací o pochodu naleznete na <http://ppp.nipax.cz/?action=pochod>.

---

## **01. 04. 2009 V Brně dnes vykolejily tři vagony, škoda je asi 700 tisíc**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-brne-dnes-vykolejily-tri-vagony-skoda-je-asi-700-tisic-pfa-brno.asp?c=A090401\\_120433\\_brno\\_krc](http://zpravy.idnes.cz/v-brne-dnes-vykolejily-tri-vagony-skoda-je-asi-700-tisic-pfa-brno.asp?c=A090401_120433_brno_krc))

Dnes krátce po sedmé hodině ráno vykolejily tři železniční vagony mezi brněnským hlavním nádražím a nádražím v Horních Heršpicích. Nehoda se obešla bez zranění. "Škoda je odhadována přibližně na 700 tisíc," sdělila Kateřina Šubová z tiskového střediska Českých drah.



Vykolejený vlak zablokoval některé další soupravy, takže provoz mezi hlavním a heršpicickým nádražím je v současnosti omezený. "Vlaky od Jihlavy se otáčejí v Heršpicích," uvedla Kateřina Šubová. "Doprava tímto směrem je tedy mírně komplikovaná, ale spoje nenabírají více než deset minut zpoždění," dodala Šubová.

K vykolejení došlo, když lokomotiva sunula šest vagonů, které měly být součástí vlaku EuroCity Gustav Mahler do Vídně. Podle mluvčího Drážní inspekce Zdeňka Neusara sjely z tratě druhý, třetí a čtvrtý vůz, pravděpodobně kvůli lomu na kolejnicích.

Na odstranění vagonů pracuje železniční správa. Podle Šubové byl provoz na trati obnoven po páté hodině odpolední, kdy vlaky začaly jezdit přímo na Hlavní nádraží. "Všechny vagony ještě nejsou úplně vyproštěné, ale zatarasené jsou už jen odstavné koleje," popsala Šubová. Podle ní tak cestujícím hrozí zpoždění maximálně v řádech několika minut. Všechny koleje by měly být průjezdné až v ranních hodinách.

---

## **02. 04. 2009 Na Vysočině plánují zrušit čtyři desítky vlakových spojů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50474-na-vysocine-planuji-zrusit-ctyri-desitky-vlakovych-spoju/>)

Jihlava - Na Vysočině bude možná od letošního července zrušeno téměř čtyřicet vlakových spojů. Tyto vlaky jsou málo využívané, a proto kraj nechce platit jejich ztráty, řekl hejtmanův náměstek Libor Joukl. Navrhované změny jízdního řádu jsou nyní projednávány se starosty obcí, kterých by se rušení dotklo. Podle Českých drah (ČD) by vyškrtnutí těchto spojů poškodilo návaznost vlaků.

"Jedná se o vlaky, v nichž jezdí jeden dva lidé, většinou v nočních hodinách," uvedl Joukl. Dodal, že cestující přitom mohou většinou využít i jiný způsob dopravy. Podle ředitele krajského centra ČD Miroslava Havla jsou sice tyto spoje v určité době nevytížené, ale při další jízdě na trati se zaplní, proto by měly v jízdním řádu zůstat.

Osobní vlaky na Vysočině měly letos ujet asi 4,16 milionu kilometrů. Podle údajů ČD by kvůli navrhovanému zrušení spojů nebylo ve druhém pololetí ujet asi 95 000 kilometrů, což představuje snížení ročního rozsahu této dopravy přibližně o 2,3 procenta.

Podle Joukla kraj výhledově uvažuje také o tom, že by část méně obsazených vlaků mohly nahradit autobusy. Neshody mezi krajem a ČD zůstávají také kvůli financování ztrát regionálních osobních

vlaků. Stále není podepsán dodatek ke smlouvě na tento rok, dráhy proto od kraje dostávají pouze zálohy ve výši 80 procent loňských měsíčních plateb.

O provoz vlaků se na Vysočině starají dvě firmy - kromě dominantních ČD ještě Jindřichohradecké místní dráhy. Joukl podotkl, že se už objevují další dopravci, kteří by chtěli zajišťovat osobní dopravu na železnici.

## 02. 04. 2009 Ministerstvo přijalo argumenty Prahy a přiklonilo se k dřívějšímu termínu výluky na železniční trati Praha – Kladno

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_02\\_04\\_2009\\_2.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_04_2009_2.htm))

Ministerstvo dopravy po zvážení všech argumentů podpořilo záměr uzavřít na trati z Prahy do Kladna úsek mezi stanicemi Praha-Veleslavín a Praha-Dejvice v termínu navrženém hlavním městem Prahou, tedy od 24. dubna do 30. června. Důvodem výluky jsou stavební práce na severozápadní části městského okruhu.

„Požádal jsem České dráhy o analýzu počtu cestujících denně dojíždějících mezi Kladnem a Prahou. V úseku Praha – Veleslavín a Praha - Dejvice lze pro duben 2009 odhadnout v pracovní dny průměrně 5235 cestujících denně a pro červenec 4 489 cestujících denně. O prázdninách by tedy cestujících mělo být o 14% méně. To není zanedbatelný pokles. Na druhou stranu pro velkou část cestujících, kteří vystupovali na nádraží Praha – Dejvice, se podmínky zásadně nezkomplikují. Z nově zřízené zastávky Gymnazijní bude metro dostupné zcela srovnatelně. Museli jsme zároveň zvážit řadu dalších vážných argumentů, které se týkají jak Pražanů, tak Středočechů. Ty rozhodly pro dubnový termín začátku výluky,“ komentuje rozhodnutí ministr dopravy Petr Bendl.

Proti původním předpokladům bude podstatně zlepšena návaznost železniční a městské dopravy výstavbou provizorní zastávky na trati ČD v místě křížení tratě s ulicí Gymnasijní (a na ni navazující ulicí Pevnostní). Z provizorní zastávky je návaznost na stávající tramvajovou dopravu v ulici Evropská a na stanici metra Dejvická, a to ve vzdálenosti zhruba 350 metrů.

Klíčové argumenty proti prázdninovému termínu výluky:

- prodloužila by se doba trvání stávající výluky tramvajové dopravy u stanice metra Hradčanská,
- prodloužila by se doba trvání nynějších omezení průjezdnosti oblasti výstavby pro individuální automobilovou dopravu (která dopadá nejen na Pražany, ale i na motoristy přijíždějící do Prahy ze Středočeského kraje),
- prodloužila by se doba trvání dalších dopravních opatření přímo sloužících občanům Středočeského kraje, zejména provizorního ukončení autobusových linek v ulici Na Valech,
- prodloužila by se doba provozu staveništní dopravy, včetně doby použití odvozových tras, které se nacházejí i na území Středočeského kraje.
- další plánovaná výluka na stejné trati by se posunula do zimního období, což by pro zákazníky ČD při pěších přestupech znamenalo další snížení komfortu přepravy

Ministerstvo dopravy stanovilo zároveň několik zásadních podmínek, které zajistí, aby se výluka cestujících dotkla v co nejmenší míře. Na prvním místě je dostatečná informovanost o změnách na trase, jejíž největší část musí zajistit Praha v prostředcích městské hromadné dopravy a České dráhy. „Budu také chtít, aby po dobu výluky mohli cestující na jízdenku Českých drah dojet metrem nebo tramvají až do centra Prahy. Město by mělo komplikace spojené s výlukou vynahradiť i držitelům předplacených kupónů,“ říká ministr dopravy Petr Bendl a uzavírá: „Dobudování městského okruhu přinese zlepšení dopravních podmínek nejen pro Pražany, ale samozřejmě i pro

Středočechy. Stejně tak se nejen Pražanů, ale i dojíždějících Středočechů dotýkají výluky tramvajových tratí a změny v autobusové dopravě. Urychlit výstavbu okruhu a zkracovat trvání výluk je ve společném zájmu. Útoky nynějšího středočeského hejtmán proti těmto krokům jsou nesmyslné a patrně jenom politické.“

## 02. 04. 2009 Vlakem mezi Českem a Bavorskem rychleji a kvalitněji

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_02\\_04\\_2009\\_4.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_04_2009_4.htm))

Železniční dálková doprava mezi Českou republikou a Bavorskem bude od prosince kvalitnější. Dohodly se na tom české ministerstvo dopravy a Bavorská železniční dopravní společnost, pověřená bavorským ministerstvem hospodářství, infrastruktury, dopravy a technologie. Standard vlaků



na trasách Praha – Mnichov a Praha – Norimberk, kde dopravu zajišťuje německý dopravce Arriva a České dráhy, by se měl postupně přiblížit úrovni vlaků EuroCity.

Cestující na linkách Praha – Mnichov a Praha – Norimberk zaznamenají od platnosti nového jízdního řádu 2009/2010 výrazná zlepšení. Na základě objednávky Ministerstva dopravy ČR a Bavorské železniční společnosti zde budou nasazeny moderní oddílové vozy Siemens a modernizované velkoprostorové i oddílové vozy. Část vagónů bude vybavena klimatizací, v modernizovaných vozech s polovinou oddílů 1. třídy bude k dispozici palubní bistro pro cestující obou vozových tříd. Jízdní komfort této linky se tak přiblíží standardu vlaků EuroCity. Kromě toho se jízdní doba mezi českou a bavorskou metropolí zkrátí asi o dvacet minut. Na lince budou jezdit moderní diesellové lokomotivy a v úseku Regensburg – Mnichov vlak pojedje zvláštní, rychlejší trasou. Během několika let, po dobudování třetího tranzitního železničního koridoru mezi Prahou a Plzní, dojde ke zkrácení jízdní doby i na české straně.

V minulém období procházela linka dálkové železniční dopravy z Prahy do Mnichova a Norimberku složitým vývojem. Po skončení provozu komerčních vlaků EC/IC české ministerstvo dopravy a Bavorská železniční společnost hledaly společně s dopravci způsob, jak železniční dopravu na uvedených tratích zachovat. Zprvu museli cestující ve stanici Furth im Wald přestupovat z českých do německých vlaků, postupně se ale podařilo dosáhnout dvakrát denně přímého spojení Praha – Regensburg, které bylo časem rozšířeno na přímé spojení Praha – Mnichov a Praha – Norimberk.

V současné době jezdí vlaky ve čtyřhodinovém taktu po celou dobu občanského dne. Odjezd vlaků z Prahy je po 5., 9., 13. a 17. hodině, návrat do Prahy před 11., 15., 19. a 23. hodinou. Spojení je zajištěno jak do Mnichova, tak do Norimberku s tím, že u poloviny spojů je zajištěn okamžitý přestup v městě Schwandorf. Na českém úseku mezi Plzní a Prahou je linka začleněna do intervalové dopravy Praha – Plzeň, kde jezdí vlaky po celý občanský den v hodinovém intervalu.

---

## **02. 04. 2009 Poprvé po válce vyjede vlak Sarajevo – Bělehrad**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50515-poprve-po-valce-vyjede-vlak-sarajevo-belehrad/>)

Sarajevo – Železniční spojení bosenské metropole Sarajeva se srbským hlavním městem Bělehradem se v září po více než sedmnácti letech obnoví. O obnovení přímého spojení obou měst informovala železniční správa v Sarajevu. Pravidelný přímý vlak Sarajevo – Bělehrad jel naposled v dubnu 1992, potom bylo spojení přerušeno kvůli probíhající občanské válce v tehdejší Jugoslávii. Nová linka bude v provozu od září, kdy v Srbsku a Bosně začne platit zimní jízdní řád.

Občanská válka v Jugoslávii vypukla v roce 1991. Ozbrojené střety se odehrály mezi příslušníky jednotlivých jugoslávských republik. Do řešení situace se zapojily mezinárodní jednotky.

Zatímco zejména Chorvatsko a Slovinsko mají po válce dlouhodobě dobré spojení se zbytkem Evropy, Srbsko a Bosna jsou na tom hůře. Například pravidelný přímý vlak z Prahy a Bratislavy do Bělehradu začal jezdit až loni v prosinci.

---

## **02. 04. 2009 Do čela DB se zřejmě postaví manažer Daimleru**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50516-do-cela-db-se-zrejme-postavi-manazer-daimleru/>)

Berlín – Novým generálním ředitelem Německých drah (DB) se zřejmě stane Rüdiger Grube. Dosavadní člen představenstva automobilového koncernu Daimler má podporu spolkové vlády. Sedmapadesátiletého Grubeho navrhne dozorčí radě společnosti na post generálního ředitele německý ministr dopravy Wolfgang Tiefensee, potvrdilo dnes ministerstvo. Německý dopravce je podobně jako České dráhy akciovou společností ve stoprocentním vlastnictví státu. Jeho dosavadní generální ředitel Hartmut Mehdorn v pondělí odstoupil.

Ministerstvo dopravy uvedlo, že na Grubem se shodli kancléřka a předsedkyně Křesťanskodemokratické unie Angela Merkelová a sociálnědemokratický vicepremiér Frank-Walter Steinmeier. Grube by se měl u dráhy zároveň stát šéfem dopravní a logistické části drah (DB Mobility Logistics).

Grube je od roku 2001 členem představenstva koncernu Daimler, na který silně doléhá odbytová krize. Ve společnosti známé především produkcí luxusních automobilů Mercedes-Benz šéfuje divizi vývoje. Kromě toho je předsedou správní rady u výrobce letecké techniky EADS.

Hartmut Mehdorn, jenž Deutsche Bahn šéfoval deset let, v pondělí oznámil svůj odchod kvůli rozsáhlé aféře kolem nakládání s osobními údaji uvnitř národní železniční společnosti. Mehdorn byl jedním z nejznámějších a také nejneoblíbenějších špičkových manažerů v Německu.

### 03. 04. 2009 Hlavní nádraží v Olomouci bude mít novou restauraci

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2699/>)

V pondělí 6. dubna v 11 hodin proběhne slavnostní otevření restaurace a pizzerie Porto na olomouckém hlavním nádraží. Olomoučané a ostatní cestující se tak dočkají tolik žádané opravy části prostor budovy hlavního nádraží a spolu s tím možností velmi kvalitního občerstvení na dobré úrovni. Jedná se o další krok v postupných opravách a úpravách hlavního nádraží. V listopadu byla zprovozněna nová sociální zařízení a koncem dubna se cestující dočkají nové úschovny zavazadel.

Slavnostní otevření restaurace proběhne za účasti náměstka pro správu majetku Českých drah pana Milana Matzenauera, zástupců společnosti ČD Restaurant a provozovatele restaurace společnosti Alfa Street Company. „Postupně dochází k opravám nádraží krajské metropole, vycházíme tak vstříc všem cestujícím. Připravujeme další změny a úpravy nádražní budovy tak, aby byla příjemným prostorem pro naše zákazníky,“ uvedl náměstek generálního ředitele Milan Matzenauer.

Celková rekonstrukce prostor restaurace byla zahájena v červnu roku 2008. Došlo ke kompletní přestavbě prostor, nově byla navržena a osazena francouzská okna, směrem do prostoru přednádraží, stejně jako prosklená stěna s dveřmi do prostoru vestibulu. Veškeré úpravy byly provedeny na základě architektonické studie, tak aby plně zohlednily ráz nádražní budovy. Celkové náklady byly vyčísleny na 12,8 mil. Kč. Provozovatelem restaurace je společnost Alfa Street Company.

S ohledem na opravu restauračních prostor probíhala od června do listopadu loňského roku oprava sociálních zařízení. Nové toalety tak budou sloužit i zákazníkům restaurace. Samozřejmostí je bezbariérová úprava pro handicapované občany.

Souběžně s těmito opravami a s ohledem na zlepšení a rozšíření poskytovaných služeb pro cestující veřejnost již byla zahájena přestavba úschovny zavazadel. Součástí úschovny je i čekárna pro cestující s možností využití výtahu pro zdravotně a tělesně postižené. V současnosti probíhají technické zkoušky výtahu a dokončuje se instalace interiéru pro cestující. Dokončení a zpřístupnění prostor pro veřejnost se plánuje na konec dubna letošního roku.

### 03. 04. 2009 Zastávka dostala výstižnější název (Těchoraz)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_13zast.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_13zast.htm))

Na jihočeské elektrické místní dráze Rybník – Lipno byl od doby svého vzniku v roce 1911 až do loňského roku používán název jedné ze zastávek Vyšší Brod. To bohužel mátlou celou řadu cestujících, kteří většinou směřují do stanice Vyšší Brod klášter – výchozího bodu pro vodáky či pěší turisty.

Od 14. prosince loňského roku se původní železniční zastávka Vyšší Brod nazývá podle nedaleké obce Těchoraz. Z prvních reakcí našich zákazníků usuzujeme, že se název ujal. Tou hlavní „prověrkou“ však bude letní turistická sezona, kdy k nám na „Lipenku“ směřuje řada výletníků z celých Čech a okolních zemí, říká ředitel jihočeského Krajského centra osobní dopravy Českých drah Jiří Kafka.

Změnou názvu zastávky se podle ředitele Kafky vychází vstříc cestujícím, kteří mají při cestování problém s orientací. Každou sezonu se stalo pravidlem, že ve Vyšším Brodě – dnešní Těchorazi – vystoupili někteří cestující s kajaky či těžkými zavazadly, s nimiž pak museli projít po silnici přes celou obec až ke stanici Vyšší Brod klášter. Po řadě nespokojených reakcí z řad cestujících jsme se dohodli s tamní samosprávou a zastávku přejmenovali. Myslím, že jde o vstřícný krok, který naši zákazníci ocení, dodává Ing. Kafka.

Na závěr ještě jedna poznámka: Akciová společnost České dráhy navrhla k uvážení přejmenovat i stanici Vyšší Brod klášter jen na kratší název Vyšší Brod, neboť varianta místního jména zmizela právě s přejmenováním zastávky Vyšší Brod na Těchoraz. Město Vyšší Brod se ovšem rozhodlo ponechat původní „klášterní“ název z důvodů propagačních a turistických.



### 03. 04. 2009 Projekt SoNorA v ČR

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_13proj.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_13proj.htm))

V průběhu února 2009 organizovali pracovníci skupiny mezinárodních projektů odboru strategie Českých drah, a. s., třídní jednání konsorcia projektu SoNorA (South-North Axis), realizovaného v rámci programu Central Europe (ná vazný program Interreg IIIB).

Jednání konsorcia se zúčastnili zástupci všech 25 partnerských organizací z 6 zemí EU (ČR, Polsko, Německo, Rakousko, Itálie, Slovinsko) a dále zástupci tzv. asociovaných institucí z 9 členských států EU.

Projekt SoNorA je nejvýznamnějším projektem programu Central Europe z hlediska celkového rozpočtu, který byl schválen v rámci první výzvy pro předkládání žádostí o dotaci (7,5 mil. €). Cílem projektu je praktické využití výsledků projektu Adriatic-Baltic Landbridge (realizovaný v rámci programu Interreg IIIB CADSES), jehož řešení se rovněž účastnily České dráhy. Hlavním cílem tohoto projektu je podpora multimodální dopravy v prostoru mezi Baltským a Jaderským mořem s cílem zvýšení podílu železniční a vodní dopravy.

Konkrétním přínosem projektu z hlediska rozvoje železniční nákladní dopravy bude zpracování analýzy rozvoje a optimalizace dopravy kontejnerového terminálu v Lovosicích a předinvestiční studie tržních příležitostí ČD Cargo, a. s., v Brně a Ostravě. Celková délka realizace projektu, zahájeného oficiálně v listopadu 2008, je 40 měsíců.

Jednání konsorcia projektu tak bylo prvním veřejným představením projektu v České republice. Přestože za organizaci a vedení celé akce byly odpovědné České dráhy, uskutečnilo se jednání konsorcia projektu během prvních dvou dnů v prostorách Středočeského kraje, který je v projektu rovněž zapojen, s cílem propagace obou projektových partnerů. Kromě dvou výše zmíněných organizací se z českých partnerů účastní realizace projektu dále Jihočeský a Ústecký kraj.

Samotné jednání bylo rozděleno do několika bloků. Úvodní den proběhly prezentace ze strany vedoucího partnera projektu a vedoucích partnerů jednotlivých pracovních balíčků (tzv. WP – v projektu SoNorA je jich celkem pět, ČD zodpovídají za WP3 – Transport Network Flow Optimisation) o stávajícím stavu řešení projektu a o postupu, který byl za první čtyři měsíce realizace projektu dosažen.

Druhý den pak proběhla paralelní jednání pracovních skupin WP3 – WP6, na kterých byly přítomny zúčastněné organizace. Jednotlivé pracovní aktivity, jejich vývoj a další očekávané kroky, jsou již při těchto uzavřených pracovních jednáních řešeny detailně. Odpolední program poté vyplnil tzv. University Think Tank (pozvané univerzity korigují a komentují dosažené výstupy projektu) a zejména TEN-T Recommendations meeting, na kterém byl účastníkům prezentován tzv. SoNorA position paper k publikované Zelené knize „TEN-T Policy Review“, který bude v nejbližší možné době prezentován na oficiální úrovni zástupců Evropského parlamentu a DG TREN. Tato aktivita probíhá v projektu pod vedením ČD, a. s.

Závěrečný den vyplnilo jednání vedoucích partnerů všech pracovních balíčků, aby shrnuli poznatky ze svých pracovních diskuzí a nastavil se rámcový harmonogram s vymezením důležitých milníků pro následující čtyři měsíce (do doby konání dalšího jednání konsorcia – červen, Polsko).

Za koordinaci a administrativní vedení projektu v rámci Skupiny ČD je zodpovědná skupina mezinárodních projektů odboru strategie ČD, a. s., kde jsou kontaktními osobami autoři tohoto článku, Ing. Aleš Bartheldi, Ph.D., a Ing. Radek Dvořák. O průběhu projektu vás budeme informovat v dalších číslech týdeníku Železničář a na webových stránkách Českých drah, a. s.

### 03. 04. 2009 Vysokorychlostně v Turecku (Ankara – Eskisehir)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_13ture.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_13ture.htm))

Mezinárodní železniční unie (UIC) blahopřála v uplynulých dnech Tureckým státním drahám (TCDD) a jejich generálnímu řediteli Süleymanu Karamanovi u příležitosti otevření prvního úseku vysokorychlostní trati mezi hlavním městem Ankarou a Eskisehirem na trati Ankara – Istanbul.

Úsek, oficiálně otevřený v pátek 13. března, sestává ze 197 km nové trati mezi Eskisehirem a Esenketem, na němž mohou vlaky jezdit rychlostí 205 km/h, a 39 km již existující trati mezi Esenketem a Ankarou, která bude využívána až do dokončení nové trati. Stavební práce na této

533 km dlouhé vysokorychlostní trati, která spojí dvě největší města v Turecku – Istanbul a Ankaru – byly zahájeny v roce 2004.

Oficiální otevření úseku Ankara – Eskisehir proběhlo dne 13. března za účasti ministerského předsedy Turecka p. Recepta Tayyipa Erdogana, ministra dopravy p. Binaliho Yildrima a mnoha dalších významných osobností Turecka, včetně pana Karamana a představitelů vedení TCDD, a dále s účastí delegace Íránské islámské republiky, vedené ministrem silnic a dopravy p. Hamidem Behbahanim a náměstkem ministra Dr. Hassanem Ziarim, který zároveň vykonává funkci prezidenta Železnic Íránské islámské republiky (RAI). Mezi přítomnými hosty byl generální ředitel Syrských železnic Georges Mokabari, provizorní administrátorka UIC pí Béatrice Dunogué-Gaffié a vysocí představitelé vlád či železnic Španělska, Německa, Srbska, Ázerbájdžánu a Saúdské Arábie.

Turecký vysokorychlostní vlak (YHT), vyrobený ve Španělsku, dosahuje cestovní rychlosti 250 km/h. Jízdní doba mezi Ankarou a Eskisehirem je 1 hodina 27 minut. Po dokončení úseku Eskisehir – Istanbul za 30 měsíců dojde ke zkrácení jízdní doby mezi Ankarou a Istanbulem na 3 hodiny. V Istanbulu bude tento projekt spojen s výstavbou železničního tunelu pod Bosporem, který umožní přímé dopravní spojení.

Výstavba konkurenceschopné vysokorychlostní sítě je jedním z hlavních cílů rozvoje železnice v Turecku. Další projekty, které je třeba v této souvislosti zmínit, je trať Ankara (Polath) – Konya o délce 212 km, u níž započaly stavební práce v roce 2006 a mají skončit v roce 2001, jakož i zahájení stavebních prací (13. března) na vysokorychlostní trati Ankara – Sivas o délce 460 km.

Díky těmto probíhajícím náročným projektům současně vznikne v této oblasti, která tvoří křižovatku mezi Evropou, Asií a Středním východem, síť železniční osobní dopravy vysoké kvality. Díky aplikaci úspěšných modelů vysokorychlostní dopravy z Japonska a Evropy na tuto oblast lze předpokládat, že vlaky YHT zajistí TCDD význačný nárůst objemů přeprav na hlavních uvedených tratích, zejména ve srovnání s leteckou dopravou, čímž přispějí k rozvoji funkční, cenově přístupné a ekologicky příznivé dopravní sítě.

Turecko je klíčovým uzlem pro další země Středního východu, které mají rovněž v úmyslu v blízké budoucnosti rozvíjet vysokorychlostní spojení (například Írán a Saúdská Arábie). Diskuse na toto téma probíhají v současné době v rámci Regionálního shromáždění UIC pro Střední východ pod předsednictvím p. Süleymana Karamana, generálního ředitele TCDD. Turecké státní dráhy jsou rovněž členem Regionálního shromáždění UIC pro Evropu.

### 03. 04. 2009 Vídeň „hlavní“ – více než nádraží (Wien Europa Mitte)

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_13vide.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_13vide.htm))

Zbrusu nové „hlavní“ nádraží, které obdrží název Wien Europa Mitte, dostanou za pár let k dispozici Vídeňané a návštěvníci hlavního města Rakouska. Na celkem 109 hektarech vyrostou nejen zbrusu nové nádraží, ale také řada obchodních středisek a kanceláří, včetně zcela nové obytné čtvrti.



Změní se tak ráz nejen současného Jižního nádraží (Südbahnhof), ale celé přilehlé čtvrti desátého vídeňského městského obvodu. Nové nádraží se současně stane průjezdné, oproti dnešnímu stavu, kdy v rámci Südbahnhofu existují dvě koncová nádraží (Ost a Süd), která nejsou navzájem propojena. Jsou totiž stavěna proti sobě do pravého úhlu.

Nádraží Wien Europa Mitte současně přebere mezinárodní úlohu vídeňského Západního nádraží (Westbahnhof), které bude přizpůsobeno především regionální dopravě. Ze Západního nádraží totiž směřuje do Německa či Švýcarska řada významných vlaků vyšší kvality. Jednoznačně tak nastane možnost rychlejšího cestování ze západu Evropy na východ či ze severu na jih, a to včetně pohodlných přestupů v jedné stanici. Odpadnou tak zdlouhavé transfery tramvajemi mezi Jižním a Západním nádražím, které jsou dnes spíše hrou nervů než příjemným cestováním.

V nových prostorách vídeňského hlavního nádraží se plánuje 550 tisíc metrů čtverečních kancelářských ploch, ale také pět tisíc nových bytů včetně osmihektarového parku. Nemá chybět ani nová škola a mateřská školka.

Nová čtvrť přinese další možnosti pro celkem třicet tisíc lidí, kterým budou k dispozici nejen vlaky, ale i optimalizovaná městská doprava včetně stezek pro jízdní kola.

**06. 04. 2009 Víkend poznamenaly dvě nehody na železnici**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50798-vikend-poznamenaly-dve-nehody-na-zeleznici/>)

Praha – Dvě velké nehody poznamenaly o víkendu provoz na české železnici. V sobotu dopoledne podruhé ve čtyřech dnech vykolejila v Brně souprava přistavovaná na hlavní nádraží pro vlak EC Gustav Mahler do Vídně. V noci a brzy ráno ze soboty na neděli nejezdily vlaky po I. koridoru mezi Pardubicemi a Chocní, protože tam projíždějící osobní vlak srazil muže.

Nehoda se stala krátce před třetí hodinou nad ránem mezi Kostěnicemi a Pardubicemi, kde je kvůli rekonstrukci vytrhána jedna kolej. Podle policie se zřejmě jednalo o sebevraždu, příčina smrti se však vyšetřuje, řekl operační důstojník pardubické policie.

Kvůli nehodě stála několik hodin doprava na železniční trati mezi Pardubicemi a Chocní. "Trať byla uzavřena od 2:55 do 5:22, vlaky nabíraly zpoždění. Na jedné z kolejí se vyšetřovala tragická nehoda a na druhé kolejí se prováděla plánovaná výluka," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

**07. 04. 2009 Parním vlakem na Knížecí Velikonoce na Křivoklátě (11., 12. a 13. dubna 2009)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2707/>)

O Velikonocích mohou milovníci historie opět vyrazit parními vlaky na hrad Křivoklát. V rámci akce „Knížecí Velikonoce na Křivoklátě“ budou vypraveny celkem tři expresy, a to v sobotu 11., v neděli 12. a v pondělí 13. dubna 2009. Cestující s platnými zpátečními a rodinnými jízdenkami navíc získají padesátiprocentní slevu ze vstupného do prohlídkového okruhu hradu.

Vlak sestavený z historické patrové soupravy, pěti starých osobních vozů 3. třídy a dvou bufetových vozů povede parní rychlíková lokomotiva Albatros (498.022). V bufetových vozech se mohou cestující občerstvit a zakoupit si upomínkové předměty spojené s historií železnice. Zpáteční jízdenka z Prahy na Křivoklát stojí 240 Kč, v prodeji budou také dětské a rodinné jízdenky. Cestující se zpátečními a rodinnými jízdenkami navíc získají 50% slevu ze vstupného do prohlídkového okruhu hradu.

„Parní vlak odjíždí z branického nádraží v sobotu, neděli a pondělí vždy ve čtvrt na deset, příjezd na Křivoklát je naplánován zhruba na půl dvanáctou. Zpět do Prahy odjede vlak osm minut po půl čtvrté odpoledne,“ říká Petr Pavlík, dozorcí provozu v železniční stanici Praha-Vršovice, který parní jízdy spoluorganizuje. „Největší zájem je už tradičně o sobotní jízdu. Místa k sezení jsou v tomto vlaku už prakticky vyprodána a projednáváme posílení soupravy. Cestujícím proto doporučujeme vyrazit na Křivoklát na velikonoční neděli nebo pondělí a zároveň si zakoupit jízdenku s místenkou v předstihu.“

Hrad Křivoklát ožije o Velikonocích řemeslnickým jarmarkem, na kterém budou k vidění například řezbáři, hrnčíři, košíkáři, perníkáři nebo kováři. Připravena jsou vystoupení divadelních, tanečních a pěveckých souborů, hudbou a slovem bude po celé Velikonoce provázet skupina KRLESS. Zájemci mohou ochutnat velikonoční sladkosti, medovinu, svařené víno a pečené maso. Areál hradu bude otevřen od 10 do 17 hodin.

**Parní expresy na Křivoklát (11. – 13. 4. 2009)**

směr tam	žel. Stanice	směr zpět
Příjezd odjezd		Příjezd odjezd
9:15	Praha-Braník	17:36
9:30	9:36 Praha-Vršovice	17:21 17:24
9:43	9:53 Praha-Smíchov	17:11 17:17
10:27	10:43 Beroun	16:13 16:36
11:36	Křivoklát	15:38

Jízdenky a místenky na parní vlaky lze zakoupit v předprodeji v železniční stanici Praha-Braník denně od 7 do 18 hodin. Rezervace jízdenek není možná.

Základní cena:	Základní zpáteční jízdné (Praha – Křivoklát a zpět)	240 Kč
Obchodní nabídky:	Rodinná zpáteční jízdenka (max. 2 dospělí a 2 děti 6-15 let)	490 Kč
	Jednosměrná jízdenka	200 Kč

Děti 6 – 15 let	sleva 50 %
Místenka	20 Kč

K základní ceně jsou uznávány slevy a doplatky – ZTP, děti, žáci, důchodci, psi, roční síťová jízdenka. Děti ve věku 6 – 15 let mají 50 % slevu, děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení. K obchodním nabídkám neplatí žádné další slevy ani tarifní výhody.

Podrobnější informace k akci Vám poskytnou zaměstnanci železniční stanice Praha-Braník na telefonech 972 228 853 a 972 228 850, nebo na e-mailové adrese [pavlik@zst.cd.cz](mailto:pavlik@zst.cd.cz).

### **07. 04. 2009 Podemletá trať na Hodonínsku bude neprůjezdná do prázdnin (Veselí nad Moravou - Velká nad Veličkou)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50993-podemleta-trat-na-hodoninsku-bude-neprujezdna-do-prazdnin/>)

Velká nad Veličkou (Hodonínsko) - Sesuv půdy u Lipova na Hodonínsku zastavil nejméně do začátku prázdnin provoz na česko-slovenské železniční trati mezi Veselím nad Moravou a pohraniční stanicí Vrbovce. Staré jílovité podloží železničních násypů povolilo po posledních deštích a po sesunutí svahu zůstaly ve vzduchu viset desítky pražců. Náklady na opravu se odhadují na 20 milionů korun. Přesnější čísla budou známa ve čtvrtek, kdy bude na místě proveden geologický průzkum, řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla.



"Jde o několik desítek metrů dlouhý úsek, opravit se ale budou muset násypy na asi 200 metrech. Trať pochází z první republiky a téměř sto let se na podloží nesáhlo. Před 20 lety na něj jen vojáci položili nový svršek. Bude se muset udělat například odvodnění a hydroizolace," dodal Halla. Jasněji o tom, jak dlouho opravy potrvají a na kolik vyjdou, bude mít SŽDC po geologickém průzkumu.

Mezi Veselím a Velkou jezdilo ve všední den 13 párů osobních přeshraničních vlaků, o víkendy pak osm párů. Všechny teď v úseku Lipov - Velká nahradily autobusy. Podle regionální mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové by dnes mohly dráhy vydat pro tuto trať výlukový jízdní řád, neboť autobusy nabírají oproti jízdním řádům několikaminutové zpoždění.

### **07. 04. 2009 Manažeři Českých drah si sníží platy o 15 procent. Ušetří se 11 milionů korun**

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-36655730-manazeri-ceskych-drah-si-snizi-platy-o-15-procent-usetri-se-11-milionu-korun>)

Zhruba padesátka manažerů Českých drah bude mít platy nižší o 15 procent a v letošním roce přijde i o právo na bonusy.

České dráhy se po dohodě s ministrem dopravy Petrem Bendlem rozhodly pro úsporný krok. Platy ředitelů odborů, náměstků i generálního ředitele se sníží o 15 procent a zároveň nebudou mít manažeři ČD v roce 2009 právo na žádné bonusy. Opatření se bude týkat zhruba padesátky manažerů. Server iHNed.cz o tom informoval mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Celkem tak ČD podle svého generálního ředitele Petra Žaludy ušetří do konce roku 11 milionů korun. „Jsme v době, kdy už nestačí jen běžné škrtání výdajů a škrcení nákladů v provozu. Po personálním auditu jsme na generálním ředitelství zrušili 300 míst a teď musíme sáhnout i ke snížení platů managerů,“ řekl Žaluda.

#### **Změny v platech od května**

"S touto změnou počítáme od května. Generální ředitel ale bude muset se všemi projednat změnu jejich smlouvy, může se tedy stát, že se tento termín posune," uvedl pro server iHNed.cz Kubala. Podle něj se totiž může stát, že někteří z manažerů budou například na dovolené, případně na nemocenské, proto se změna jejich smlouvy může protáhnout.

Ministr dopravy Petr Bendl označil rozhodnutí ČD za rozumné a vstřícné, a to zejména v době ekonomické krize. "Úspory se samozřejmě promítnou do hospodaření společnosti. Jako důležité vnímám i to, že se vedení společnosti zřeklo možných bonusů. Nevyplatilo si je ani za rok 2008," komentoval kroky vedení Českých drah ministr Petr Bendl.



Podle Žaludy jde jen o manažerské platy. „Rozhodně nebudu sahat na mzdy lidí v provozu, kteří zajišťují bezpečnost na železnici a kteří poskytují služby cestujícím. Snížení o 15 procent se dotkne padesátky lidí na manažerských pozicích. Zároveň očekávám stejné kroky od našich dceřiných společností,“ dodal Žaluda.

### Dráhy nejsou jediné

Dráhy se potýkají dlouhodobě s nedostatkem peněz především v regionální dopravě. Na krajské motoráky se nedostává zhruba 3,3 miliardy korun ročně. Letos to stát chce řešit mimořádnou dotací krajům. Loni prodělala také pendolina.

Platy jsou hlavním tématem posledních týdnů i v Českých aeroliniích. Také v ČSA si vrcholové vedení snížilo platy o 15 procent a nyní k tomu nutí pod hrozbou propouštění i další zaměstnance. Stejně jako dráhy se i aerolinie potýkají s úbytkem cestujících.

## 08. 04. 2009 České dráhy léta platily fiktivní zakázky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/51085-ceske-drahy-leta-platily-fiktivni-zakazky/>)

Praha - České dráhy vyplatily za fiktivní reklamní zakázky 27 milionů korun. Nyní ale spadla klec. V úterý ráno zatkli příslušníci protikorupční policie ženu, která faktury na nikdy neobjednané a neprovedené práce vystavovala, v poutech skončila také jedna zaměstnankyně Českých drah. Fiktivní faktury odbor komunikace Českých drah údajně proplácel dlouhé tři roky.

"Mohu potvrdit, že jsme obvinili dvě osoby z trestného činu podvodu," řekl deníku Právu mluvčí protikorupční policie Roman Skřepek. Jakékoliv podrobnosti odmítl uvést s odkazem na probíhající vyšetřování. "O dalším postupu bude rozhodnuto v následujících dnech," poznamenal mluvčí s tím, že v současné době probíhají výslechy a další úkony. Oběma zatčeným ženám nyní hrozí až 12 let vězení.

Zatčení by mohlo souviset s případem, který policie začala prošetřovat v listopadu a o kterém informoval server Týden.cz. V tomto případě se rovněž jednalo o 27 milionů korun vyplacených za marketingové služby, například sestavení loga, živnostníci Petře Tuzarové. Tuzarová přitom nepodepsala žádnou smlouvu a živnostenské oprávnění získala teprve začátkem předminulého roku. Peníze od Českých drah přitom putovaly na její účet po tři roky.

"Volali mi před časem z Českých drah, že se jim něco nezdálo. Nemohli dohledat objednávky. Nakonec se ale ozvali, že je to v pořádku," řekla tehdy serveru Týden.cz Tuzarová.

Případem se tehdy zabývala ostravská expozitura protikorupční policie, a to přesto, že se vše odehrálo v Praze. "Není tolik vytížená," vysvětlil její mluvčí policie Roman Skřepek. Dalším důvodem ale může být i to, že v tomto případě figuruje řada prominentních pražských postav, jako například blízký přítel Pavla Béma Roman Janoušek.

## 08. 04. 2009 O Velikonocích pojedede více vlaků, v MHD bude méně spojů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51088-o-velikonocich-pojede-vice-vlaku-v-mhd-bude-mene-spoju/>)

Praha - České dráhy prodlouží před Velikonocemi a v jejich závěru desítky vlaků, především mezi Prahou a velkými městy. Posílené vlaky pojedou také na Slovensko. Více míst k sezení bude ve vlacích již od čtvrtka, kdy začínají velikonoční prázdniny. Během nich ve čtvrtek a pátek bude oslaben provoz městské hromadné dopravy v Praze, která pojedede podle prázdninových jízdních řádů. V Brně, Hradci Králové a Ostravě pojedou spoje podle jízdních řádů pro pracovní dny s výjimkou školních spojů, které nepojedou vůbec. Pravidelné dvoudenní velikonoční školní prázdniny omezí provoz autobusů i v Mladé Boleslavi.

### ČD vypraví více vlaků, navíc pojedede i pendolino

Dráhy vypraví posilový noční rychlík Vihorlat Praha - Košice a zpět, jehož lůžkové a lehátkové vozy doplní pravidelné rychlíky Šírava, Excelsior a Euronight Slovakia. Rychlík Vihorlat odjede z Prahy ve čtvrtek, pátek, pondělí a úterý ve 22:40, z Košic odjíždí v týchž dnech ve 20:05, z Popradu ve 21:30.

V pátek vyjede z Prahy do Ostravy jedno pendolino navíc, půjde o spoj SC 511 s odjezdem z Prahy ve 20:23, který jindy jezdí výhradně v neděli, v opačném směru pojedede posilové SC 510 s odjezdem v 19:27.

Podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského se i přes personální posílení služeb pokladních mohou tvořit v klíčových stanicích fronty. Proto ČD doporučují využívat internetový nákup jízdenek a prodejní automaty. Podle něj kolem prodloužených víkendů bývají vyprodána především pendolina, kde je povinná rezervace místa.

## 09. 04. 2009 ETCS se v Evropě rozšiřuje

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_14etcs.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_14etcs.htm))

V posledních letech dochází k systematickému rozšiřování komerčního provozu vlaků, jejichž hnací vozidla jsou vybavena mobilní částí systému ETCS. Jmenujme alespoň např. jednotky ETR 500 na trati Řím – Neapol, jednotky a lokomotivy provozované na tratích ve Švýcarsku a lokomotivy řady BR 189 s úspěchem provozované na nizozemské trati Betuwe, tvořící součást koridoru A Rotterdam – Genova (Janov).

Při provozu na švýcarských tratích získaly německé železnice podstatné zkušenosti s komerčním provozem mobilních zařízení systému ETCS level 2; celkem 19 jednotek řady ICE 1 vybavených tímto systémem je provozováno na trati Frankfurt/M – Basel – Interlaken, resp. v úseku Mattstetten – Rothrist.

Na základě těchto pozitivních zkušeností bylo rozhodnuto vedením DB AG zahájit činnosti, spojené s nasazováním a provozováním systému ETCS level 2 na vícesystémových jednotkách ICE 3M, resp. ICE 3MF. Vozidla této flotily, odvozená z jednosystémových jednotek ICE 3 (BR 403), jsou v současné době homologována pro provoz na tratích Německa, Nizozemska a Belgie (celkem 13 jednotek ICE 3M – BR 406B), další pro provoz v Německu, Francii a Nizozemsku (celkem 6 jednotek ICE 3MF – BR 406F) a další 4 identické jednotky ICE 3M zakoupily nizozemské železnice – jejich provoz je však řízen a organizován DB AG. Tyto jednotky jsou zásadně nasazovány na tratích Frankfurt – Paříž, Amsterdam – Frankfurt – Basel a Frankfurt – Brusel.

Jednotky řady ICE 3M (BR 406) splňují technické podmínky interoperability, jako je např. standardní rozchod, průjezdný profil v souladu s 505-1 a jsou schopné provozu na čtyřech napěťových systémech: 15 kV/16,7 Hz (D, A, CH), 25 kV/50Hz (B,F,NL), 1,5 kV (NL, F) a 3 kV (B). Samozřejmě s ohledem na interoperabilitu je nutné ještě splnit řadu kritérií, jako jsou např. proces homologace, provozní předpisy, regulace přístupu na síť, identifikace a řízení vlaku a rádiové spojení.

Nicméně základním technickým problémem interoperability zůstává vybavení vozidel mobilní částí vlakových zabezpečovačů výše uvedených čtyř zemí. Kromě univerzálního systému ETCS přichází v úvahu německé PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) a LZB (Linienzugbeeinflussung), nizozemský ATB (Automatische treinbeïnvloeding), belgické MEMOR/TBL a francouzské Crocodil/KVB (Contrôle de vitesse per balises), resp. TVM.

Tak např. v úseku Amsterdam–Frankfurt přes Utrecht a Zevenaar jsou jednotlivé úseky na nizozemském území vybaveny až po německou hranici systémem ATB, dále pak na německém území je nasazen až do Duisburgu systém PZB, který pokračuje jako systém LZB do Kolína, resp. na nově vybudované trati až do Frankfurtu/M. V souvislosti s modernizací koridoru A předpokládají nizozemské železnice v nejbližší budoucnosti nasazení systému ETCS level 2 v úseku Amsterdam – Utrecht, resp. Zevenaar – Emmerich.

Na trati Brusel–Frankfurt jsou využívány belgické systémy TBL 1, resp. TBL 2, na belgickém území až po Cáchy (Aachen). Na německém území jsou obdobně využívány systémy PZB, resp. LZB. Nasazení systému ETCS na této trati umožní podstatné zkrácení jízdních dob, a proto se prioritou DB AG stalo vybavení jednotek řady BR 406 systémem ETCS v souladu s nasazováním a využíváním technologie ETCS na uvedených třech přepravních směrech.

Jednotky ICE 3M, resp. ICE 3MF, budou pro zabezpečení výše uvedených požadavků interoperability postupně vybavovány technickými zařízeními, nutnými pro realizaci provozu mobilní části systému ETCS, jako např.:

- evropským vitálním počítačem (EVC)
- záznamovou jednotkou (TRU)
- rozhraním jednotky (TUI)
- systémem GSM-R včetně antén
- anténou Eurobalízy
- radarem, kolovými senzory, měřičem zrychlení



- rozhraním DMI.

Tato zařízení budou instalována především v podpodlažním prostoru a ve vlastním prostoru jednotky, zčásti na stanovišti strojvedoucího a na střeše vozidla.

Realizací uvedeného projektu budou vytvořeny podmínky pro úspěšnou realizaci systému ETCS level 2 na území řady železnic a států; dojde tím k praktickému ověření interoperability evropského železničního systému v reálných podmínkách. Tento přístup je vysoce pozitivní i s ohledem na skutečnost, že DB AG tvoří jeden ze základních pilířů evropského železničního systému s bezprostředními vazbami na řadu sousedních železničních správ, české železnice nevyjímaje.

## 09. 04. 2009 České dráhy letos uvedly do provozu nové a modernizované vozy již za miliardu korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2721/>)

České dráhy uvedly během prvního čtvrtletí do provozu nové a modernizované soupravy a vozy v hodnotě přibližně jedné miliardy korun. Jednalo se hlavně o devět regionálních motorových souprav Regionova a tři příměstské patrové soupravy CityElefant. Tyto vlaky jsou bezbariérové a nabízejí pohodlné cestování i vozíčkářům, maminkám s kočárky nebo cyklistům. Moderní příměstské soupravy CityElefant s klimatizací nabízejí komfort srovnatelný s vlaky EuroCity a InterCity.

V prvním čtvrtletí roku 2009 pokračovaly dodávky vozidel na základě kontraktů uzavřených v minulých letech zahrnující až 100 motorových regionálních souprav Regionova a 30 moderních patrových příměstských jednotek CityElefant. „Během prvních tří měsíců roku jsme obdrželi osm dvouvozových a jednu třívozovou soupravu Regionova od společnosti Pars Nova v Šumperku a tři jednotky CityElefant z ostravské Škody Vagónka. Každá z nich přitom zahrnuje tři vozidla,“ konkretizuje dodávky Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu.

Soupravy zlepšily kvalitu cestování prakticky v celé republice, jak uvádí Antonín Blažek: „Regionovy byly deponovány v provozních pracovištích ve Valašském Meziříčí, Olomouci, Brně, Havlíčkově Brodě, v Táboře a v Rakovníku. Z těchto míst obsluhují vedlejší tratě prakticky od hranic se Slovenskem po západní hranici. Elektrické soupravy CityElefant jsou určeny pro příměstskou dopravu ve velkých aglomeracích a všechny byly dodány do Prahy, kde doplní vozidla provozovaná na příměstských linkách Esko. Na nich denně přepravujeme asi pětinu všech našich zákazníků, a stále zde jezdí až 40 let staré elektrické jednotky.“

„Všechna nová a modernizovaná vozidla poskytují cestujícím mnohem vyšší komfort než dosavadní soupravy,“ říká náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek: „Regionova má proti starším motorovým vozům nové čalouněné sedačky s vysokou opěrkou a jen se čtyřmi místy na šířku. Staré vagóny měly na svou šířku dokonce pět míst. Navíc jsou Regionovy konstruované jako částečně nízkopodlažní, takže umožňují pohodlné cestování také vozíčkářům, maminkám s kočárky a cyklistům.“ Ještě komfortnější jsou příměstské jednotky CityElefant, které snesou srovnání s dálkovými vlaky vyšší kvality: „I zde jsou samozřejmě čalouněné sedačky s podhlavníky a místa pro vozíčkáře včetně sociálního zařízení, ale navíc jsou tyto vlaky klimatizované a mají i místa 1. třídy se zásuvkami 230 V pro napájení přenosné elektroniky,“ doplnil Antonín Blažek.

Vedle Regionov a CityElefantů byly dodány další modernizované vagóny. „Šlo o dva řídicí vozy označené jako 954.2 a jeden vložený vůz řady 054.2 pro provoz na hlavních neelektrizovaných tratích. Většinou jezdí na spěšných a rychlíkových vlcích, ale také na některých osobních spojích,“ uvádí Antonín Blažek. Na konci března byla také dokončena modernizace 40 osobních vozů pro vlaky EuroCity, které dostaly klimatizaci, uzavřený systém WC a také nové čalounění sedaček. Tyto vozy už byly nasazeny do provozu.

České dráhy mají letos obdržet nové a modernizované soupravy v hodnotě 4,5 miliardy Kč. Přesto, že jde o dodávku vozidel o jednom z největších objemů v historii Českých drah, je to stále ve srovnání s potřebnými počty nových vlaků malé číslo. Aby vozidlový park Českých drah přestal stárnout, bylo by nutné investovat do modernizace a nákupu nových vlaků nejméně 8 miliard Kč ročně.

## 09. 04. 2009 Na Vysočině už je jasno: V červnu skončí 41 vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51267-na-vysocine-uz-je-jasno-v-cervnu-skonci-41-vlaku/>)

Jihlava - V létě přestane na Vysočině jezdit 41 regionálních vlaků. Kraj nadále nechce platit za málo vytížené spoje, které chce nahradit levnějšími autobusy. Českým drahám se tato změna nelíbí,

protože se potom podle jejich zástupců rozpadnou přestupní vazby. "Bohužel jsou tím ohroženy i vlaky z druhé strany, kde už těch cestujících je víc," dodal ředitel Krajského centra ČD Miroslav Havel.

Vedení kraje Vysočina nechce nadále platit za vlaky, kterými nezřídka jezdí jenom jeden cestující. Levnější autobusy zatím nahradí například jeden z osobních vlaků mezi Horní Cerekví a Počátkami. V regionu ale brzy může ubýt mnohem vyšší počet vlaků. Kraj Vysočina má totiž zpracovány studie, podle které by se mohl zrušit a nahradit autobusovou dopravou až 30 procent spojů. Krajskou pokladnu by takové řešení vyšlo mnohem levněji. Za kilometr autobusem kraj doplácí ztrátu 19 korun, za kilometr vlakem průměrně 63 korun. "To znamená, že když bychom zrušili jeden vlak, tak můžeme zavést tři a půl autobusu," uvedl náměstek hejtmána Libor Joukl.

Tomu oponují zástupci Českých drah, podle kterých za relativně levné autobusy zaplatí kraj jinde. "Autodopravce se nepodílí na zimní údržbě silnic, nepodílí se na odstraňování závad na silnicích a podobně," řekl Havel.

Vysočina se s ČD zatím ani nedohodla na novém dodatku ke smlouvě o dopravní obslužnosti, který by stanovil, kolik bude železniční dopravce od kraje dostávat jako úhradu ztráty. Zástupci dopravce a regionu se zatím nedohodli ani na výši úhrady, ani na znění dodatku.

#### 09. 04. 2009 Rusko čeká největší propouštění. Bez práce bude 54 tisíc železničářů

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-36687860-rusko-ceka-nejvetsi-propousteni-bez-prace-bude-54-tisic-zeleznicarů>)

Ruské státní železnice, které jsou největším zaměstnavatelem v Rusku, chystají velké propouštění.

Ruské dráhy zaměstnávají asi 1,2 milionu lidí. Teď jich skoro pět procent propustí. Železnice budou propouštět navzdory tomu, že očekávají postupné zlepšení v nákladní železniční dopravě.

Firma, která zaměstnává asi tolik lidí, kolik jich slouží v ruské armádě, chce v rámci úsporných opatření propustit asi 54 tisíc lidí, z toho jich už ale asi 19 tisíc propustila.

Dráhy nejsou zdaleka jediným podnikem, který v Rusku propouští. V únoru se míra nezaměstnanosti vyšplhala na pětileté maximum 8,5 procenta a bez práce je tam asi 6,4 milionu lidí. Od loňského srpna přišlo o práci asi 2,4 milionu lidí. Zatím největší propouštění v Rusku oznámil ocelářský obr Severstal. Ten má v plánu, že sníží počet zaměstnanců až o 9500 lidí.

Komunistický předák Gennadij Zjuganov tento týden řekl, že bez práce bude v letošním roce deset až 12 milionů lidí.

Rusko po deseti letech opět směřuje k hospodářské recesi, což je znát i v poklesu zakázek a nižším objemu přepravy nákladů. Firmy snižují výrobu jednak v reakci na celosvětový propad poptávky, z části ale i proto, že jim chybí přístup k přijatelnému financování.

Méně cestují i lidé, kteří jsou kvůli ekonomickým těžkostem nuceni šetřit a nezbyvá jim na útratu tolik peněz jako dříve. Vláda železnici určila, jak moc smí zvýšit cenu jízdného. V poslední době se ale situace prý zlepšuje a nejhroší fáze hospodářské krize je zřejmě pryč.

#### 10. 04. 2009 O víkendech pojede do Lednice historický vůz i vlakové taxi

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51375-o-vikendech-pojede-do-lednice-historicky-vuz-i-vlakove-taxi/>)

Brno - Cestující budou mít od 11. dubna každý víkend a o svátcích možnost svést se mezi Brnem, Břeclaví a Lednicí vlakem, jehož součástí bude historický motorový vůz řady M131 z 50. let minulého století, kterému se přezdívá Hurvínek. Při dostatečném počtu zájemců lze objednat tento vlak i jako "vlakové taxi" mezi Lednicí a Břeclaví, případně Lednicí a Valticemi, informovala mluvčí Českých drah pro Moravu Kateřina Šubová.

Loni podle mluvčího ČD Ondřeje Kubaly cestovalo historickými motoráčky asi 14 600 cestujících. Vlakové taxi je letošní novinkou stejně jako trasa vedoucí z Brna. "Rádi bychom takto přilákali do historických vlaků na tuto už skoro opuštěnou trať další cestující z jihomoravské metropole," uvedl.

Vlak s historickým vozem z Brna bude vyjíždět každou sobotu, neděli a svátek až do 28. září vždy v 8:40 a za hodinu a deset minut bude v Břeclavi. Souprava poté třikrát absolvuje trasu z Lednice do Břeclavi a zpět, odpoledne se pak vypraví na zpáteční cestu z Břeclavi do Brna.

Podle Šubové ve všech těchto vlacích platí speciální jízdné a neplatí tam běžný tarif Českých drah ani jiné výhody ČD. Jednosměrná jízdenka z Brna do Břeclavi stojí 80 korun, až do Lednice ještě o deset korun více. Zpáteční z Břeclavi do Brna stojí 140 korun, z Lednice do Brna 165 korun. Děti, studenti a důchodci zaplatí polovinu.

O víkendech a svátcích, v době, kdy bude stát vlaková souprava v Lednici, budou si lidé jízdu s ní moci objednat jako takzvané vlakové taxi, a to ve dvou časech. "Taxi bude vypraveno v jednom směru v případě objednávky a zaplacení alespoň 40 jízdenek za cenu 45 korun, a to na dvou trasách, ze stanice Valtice-město do Lednice anebo z Břeclavi do Lednice," uvedla Šubová s tím, že taxi je ale nutné objednat alespoň den dopředu.

Cestu motoráčkem si lze objednat i mimo pravidelný jízdní řád, a to v pracovní dny kdykoliv v roce mimo prázdninových měsíců a září, vždy s odjezdem z Brna do Lednice v 8:40 a s návratem z Lednice do Brna v 15:37. Takový vlak si lidé v minimálním počtu 40 osob musí objednat čtrnáct dní předem.

## 10. 04. 2009 ČD Cargo připravuje tendr na pronájem vícesystémových elektrických lokomotiv

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2725/>)

ČD Cargo v současné době uvažuje o pronájmu šesti vícesystémových elektrických lokomotiv a v tomto smyslu připravuje vyhlášení veřejné zakázky. ČD Cargo hodlá ve spolupráci s německou partnerskou železniční společností DB Schenker s těmito lokomotivami provozovat vybrané nákladní vlaky mezi Českou republikou a Německem. Cílem projektu je eliminovat nynější střídání lokomotiv na trase a na hranicích, jež je nezbytné z důvodu rozdílných napájecích proudových soustav. Vícesystémové elektrické lokomotivy bude možné provozovat na železničních tratích všech sousedních zemí.

Partnerské společnosti ČD Cargo a DB Schenker takto společně hledají nová efektivní dopravní řešení, která přinesou úspory v provozních nákladech a zároveň budou znamenat zrychlení přepravní doby. Záměr je součástí dlouhodobé strategie společnosti ČD Cargo, jež spočívá ve zkvalitňování služeb zákazníkům. Realizace společného projektu také zároveň posílí konkurenceschopnost obou partnerů na evropském dopravním trhu, zejména vůči silniční dopravě.

Mezi přednosti poptávaných vícesystémových elektrických lokomotiv by měl patřit jejich vyšší výkon, který umožní efektivnější vedení vlaku v traťových úsecích s vyšším provozem, dále vyšší provozní spolehlivost, ale také splnění podmínek tzv. technických specifikací interoperability (TSI). Aplikace těchto nových technických norem Evropské unie je již nyní povinností pro všechna nová železniční kolejová vozidla právě proto, aby bylo postupně dosaženo sjednocení rozdílných železničních norem v celé Evropské unii.

ČD Cargo plánuje nasazení lokomotiv zejména na přepravy kontejnerů v rámci vlaků kombinované dopravy v obousměrných relacích mezi Českou republikou a Německem. ČD Cargo společně s partnerem DB Schenker hodlá zahájit provoz vícesystémových elektrických lokomotiv po vyhodnocení výběrového řízení a provedení všech nezbytných opatření, což lze předpokládat koncem letošního roku.

„Současný vývoj evropské ekonomiky zostřuje konkurenci na celém dopravním trhu. To je samozřejmě pro ČD Cargo výzvou ke hledání nových efektivních řešení,“ říká generální ředitel ČD Cargo Ing. Josef Bazala. „Ostatně ČD Cargo vzniklo právě za tím účelem, aby bylo pružnější ve hledání nových obchodních příležitostí a snadněji mohlo navazovat taková partnerství,“ dodává Bazala.

Jedním z možných typů vícesystémové lokomotivy, která může splňovat požadované předpoklady, je i elektrická lokomotiva typu ES 64 F4. Výrobcem lokomotivy německé řady 189 je německá společnost Siemens, která tento typ v současné době testuje na českých tratích. Společnost ČD Cargo nyní smluvně na žádost společnosti Siemens plní úlohu dopravce při provozních zkouškách lokomotivy.

Moderní vozidlový park je jedním z pilířů strategie společnosti ČD Cargo a je nezbytným předpokladem pro poskytování kvalitních služeb nákladního dopravce. ČD Cargo považuje obnovu svého parku vozidel, který byl po desetiletí zanedbáván, za jednu z nejvýznamnějších priorit současného rozvoje firmy. Obnovou stávajících vozidel, ať již prostřednictvím modernizačních programů nebo formou pronájmu, firma pružně přizpůsobuje strukturu svého vozidlového parku aktuální poptávce podle situace na trhu, která se neustále mění.

ČD Cargo aktuálně využívá v nákladní železniční dopravě zhruba 750 lokomotiv (včetně posunovacích), z nichž je přibližně polovina motorových a polovina elektrických. Zhruba 300 lokomotiv je nasazováno na dálkovou dopravu. ČD Cargo využívá k přepravám zboží přibližně 24 tisíc nákladních vozů nejrůznějších řad.

Již v prvním roce samostatného hospodaření společnosti ČD Cargo byla provedena modernizace celkem 1450 nákladních vozů. V roce 2008 tak bylo do parku nákladních vozů nově zařazeno například 515 vozů Eas 54. konstrukční skupiny, 360 vozů řady Falls 54. konstrukční skupiny, 350 vozů řady Tams, 175 vozů Roos a 50 vozů řady Zaes. Dokončeny byly také dodávky 270 nových kontejnerových vozů.

V roce 2009 ČD Cargo plánuje provedení modernizace téměř tisícovky nákladních vozů. Současně pokračují víceleté programy na modernizaci 30 dieselových lokomotiv řady 753 a 30 lokomotiv řady 163 modernizovaných na dvousystémové lokomotivy řady 363. I přes pokles přepravních výkonů z důvodu dopadů hospodářské krize hodlá společnost ČD Cargo během let 2009 a 2010 investovat do všech programů obnovy svého vozidlového parku přibližně tři miliardy korun. Další programy obnovy vozidel firma bude připravovat podle svých finančních možností a v závislosti na dalším vývoji přepravní poptávky.

## 12. 04. 2009 Vlak od Berouna vzplál na jihu Prahy podvozek, ven muselo 150 lidí

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/vlaku-od-berouna-vzplal-na-jihu-prahy-podvozek-ven-muselo-150-lidi-pxd-/krimi.asp?c=A090412\\_171609\\_krimi\\_jw](http://zpravy.idnes.cz/vlaku-od-berouna-vzplal-na-jihu-prahy-podvozek-ven-muselo-150-lidi-pxd-/krimi.asp?c=A090412_171609_krimi_jw))

Osobnímu vlaku, který vezl 150 lidí, začal odpoledne v Praze-Radotíně hořet podvozek. Pantograf přijížděl od Berouna. Podle Českých drah nikdo nebyl zraněn. Cestující si počkali na rychlík, který jel za odstavenou soupravou.

"Od Berouna jely dvě pantografové jednotky spojené dohromady. U té zadní začal hořet podvozek, pro jistotu jsme cestující vysadili. Spoj vyjžděl z Berouna v 15:52, do Prahy měl přijet v 16:45. Rychlík, který měl do Prahy dojet pět minut po něm, mimořádně zastavil v Radotíně a cestující dovezl do Prahy," řekl iDNES.cz mluvčí drah Ondřej Kubala.

S odvoláním na výpravčího dodal, že přestoupit na rychlík muselo asi 150 cestujících. Příčinu požáru zatím s určitostí nevěděl. Po prohlédnutí odtáhnou železničáři poškozený stroj značky CityElefant do depa.

"K něčemu v podvozku muselo dojít už během příjezdu do Radotína. Hasili ho nejdříve minimaxy ze stanoviště strojvedoucího i z radotínského nádraží, před 17. hodinou dorazili profesionální hasiči a oheň lokalizovali," dodal Kubala.

Poškozený pantograf zůstal odstavený v Radotíně, druhá jednotka do Prahy nejela. Počkala, až cestující z metropole do Radotína přiveze rychlík, a vydala se s nimi do Berouna.

## 14. 04. 2009 Na pražském hlavním nádraží bude nové odbavovací centrum

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51565-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-bude-nove-odbavovaci-centrum/>)

Praha - České dráhy plánují v červnu na hlavním nádraží v Praze otevřít nové odbavovací centrum pro cestující, které má zrychlit nákup jízdenek a služeb ČD. Pražské hlavní nádraží nyní prochází rozsáhlou rekonstrukcí. Podle mluvčího ČD Ondřeje Kubaly bude do nového centra ČD na hlavním nádraží v Praze přesunuto veškeré odbavení zákazníků.

Odbavovací centrum bude ve sníženém přízemí hlavního nádraží za nynějšími pokladnami v místech, kde dříve fungovala úschovna zavazadel.

"Poprvé v historii ČD nebudou na hlavním nádraží pokladní za sklem, ale volně si budou se zákazníkem povídat," uvedl Kubala. Odbavení cestujících podle něj urychlí také systém přístupu k pokladnám, který bude obdobný jako na letištích. "Jedna fronta, od které zákazníci přistupují jednotlivě k té přepážce, kde se uvolní místo. Takový systém je například na nádražích v Brně nebo Praze-Holešovicích," dodal Kubala.

Nové ČD centrum by mělo být zkolaudováno v květnu a ČD do něj poté nainstalují odbavovací technologie. S otevřením moderního odbavovacího prostoru se počítá v průběhu června.



Rekonstrukce odbavovací haly nádraží včetně historické Fantovy budovy začala před dvěma lety a ještě asi tři roky potrvá.

#### 14. 04. 2009 Pendolino projelo návěst stůj, cestující poté museli přestoupit (Brno-Horní Heršpice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51646-pendolino-projelo-navest-stuj-cestujici-pote-museli-prestoupit/>)

Brno – Dva dálkové vlaky Českých drah neměly daleko ke srážce v Horních Heršpicích u Brna. Událost se stala v pátek, když pendolino na spoji SC Smetana projelo odjezdové návěstidlo signalizující stůj a vydalo se v ústretu protijedoucímu vlaku Eurocity Slovan. Jako první o tom napsal server Novinky.cz, České dráhy předtím o události neinformovaly.

Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský po mediaci události uvedl, že vlak SC 14 brzdil ve stanici Horní Heršpice před návěstí stůj, ale strojvedoucí nedokázal pendolino včas dobrzdit a projel návěst zhruba o 56 metrů. "Ke srážce vlaků nemohlo dojít," dodal Štáhlavský.

Zatímco vlak EC 275 Slovan pokračoval v cestě z Prahy do Bratislavy asi s dvacetiminutovým zpožděním, jízda pendolina mířícího z Vídně do Prahy byla zrušena a cestující museli počkat na jiný spoj. Strojvedoucí pendolina, který situaci zřejmě zavinil, musel být vystřídán.

V Horních Heršpicích se nedávno staly další dvě mimořádné události. Hned dvakrát tam vykolejily vozy přistavované na ranní Eurocity 71 do Vídně.

#### 15. 04. 2009 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce kolejí žst. Ptení

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2009040011>)

#### 15. 04. 2009 Dráhy chtějí levnými jízdenkami naplnit víkendová pendolina

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-chteji-levnymi-jizdenkami-naplnit-vikendova-pendolina-p5q/-eko-doprava.asp?c=A090415\\_085344\\_eko-doprava\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-chteji-levnymi-jizdenkami-naplnit-vikendova-pendolina-p5q/-eko-doprava.asp?c=A090415_085344_eko-doprava_vem))

České dráhy rozjíždějí novou akci, která jim má pomoci zaplnit prázdná místa ve víkendových vlacích pendolino a dalších mezinárodních spojích. Část jízdenek nabídnou s předstihem s výraznou slevou, možnost jejich pořízení však omezí jen na internetový prodej.

"Poprvé jsme prodej jízdenek nazvaných ČD Tip vyzkoušeli na konci března, kdy jsme na každou dubnovou neděli nabídli třicet zpátečních lístků za 19 eur na vybraný spoj pendolino z Prahy do Vídně," říká Tomáš Čech z odboru dopravy Českých drah. Jízda pendolinem na této trase, a to pouze v jednom směru, přitom běžně stojí téměř 45 eur.

Vymezený počet levných jízdenek vykupili cestující během čtvrt hodiny, dráhy proto daly do prodeje ještě dalších třicet lístků na každý spoj. "Akce pro nás byla zisková - naprostou většinu cestujících totiž tvořili lidé, kteří by normálně vlakem nejeli, ale nechali se zlákat cenou a nikoliv lidé, kteří by vlak běžně využili za plné jízdné," hodnotí první pokus o zaplnění vlaku šéf marketingu drah Aleš Ondrůj.

Pro zakoupení lístků musí být cestující registrován v elektronickém obchodě Českých drah, nepotřebuje ale žádnou slevovou kartu. Jeden zákazník může koupit nanejvýš pět jízdenek.

V květnu chce dopravce nabídnout výhodné jízdenky také na vnitrostátní pendolina mezi Prahou, Olomoucí, Ostravou a Brnem (viz box). "Třeba dvě květnové soboty mezi státním svátkem a nedělí by jely vybrané spoje téměř prázdné, proto jsme v každém z nich vyčlenili sto míst," vysvětluje Čech. V neděli ráno mezi Prahou a Vídní pak zase obvykle cestuje jen pár desítek lidí.

Dráhy nevyklučují, že během prázdnin by mohly slevy poskytovat i na vybrané spoje během týdne. "Vše ještě doladujeme, stejně jako další města, kam bude možné cestovat se slevou," uvedl Čech. Během druhé poloviny roku by dopravce chtěl nabídnout levné lístky do Bratislavy či Budapešti.

Přizpůsobení cen zájmu cestujících dráhy v pendolinu provedly už dříve. Avšak opačným směrem. V pondělních ranních spojích z Ostravy do Prahy a v pátečních odpoledních zpět si musí cestující s In-kartou zaplatit za místenku stejně jako ostatní - 200 korun, zatímco v ostatních pendolinech je stojí polovinu. Dopravce krok vysvětloval přeplněností těchto spojů a snahou dostat část cestujících do jiných vlaků.

**Kdy a kam levněji**

2. a 9. 5. (soboty)

- Ostrava - Praha - Ostrava, vlak SC 500/507, cena 500 Kč
- Brno - Praha - Brno, vlak SC18/19, cena 350 Kč
- Praha - Olomouc - Praha, vlak SC 503/508, cena 400 Kč
- pro každý spoj dostupných 100 míst
- v prodeji od 20. dubna

3., 10., 17., 24. a 31. 5. (neděle)

- Ostrava - Praha - Ostrava, vlak SC 500/507, cena 500 Kč
- Brno - Praha - Brno, vlak SC 18/19, cena 350 Kč
- Praha - Olomouc - Praha, vlak SC 503/508, cena 400 Kč
- pro každý spoj dostupných 10 míst
- v prodeji od 20. dubna

7., 14. a 21. 6. (neděle)

- Praha - Vídeň - Praha, vlak SC 15/16, cena 19 eur (zhruba 500 Kč)
- pro každý spoj dostupných 50 míst
- v prodeji od 18. května

**15. 04. 2009 V Praze bude nový kartičkový jízdní řád příměstských vlaků**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51705-v-praze-bude-novy-kartickovy-jizdni-rad-primestskych-vlaku/>)

Praha - Cestující budou mít v Praze od druhé poloviny dubna k dispozici nový druh kartičkového jízdního řádu příměstské a městské vlakové dopravy. Jízdní řád takzvaného Eska bude zdarma v informačních a prodejních místech Českých drah a dopravního podniku, informoval o tom Filip Drápal, tiskový mluvčí společnosti Ropid, která v metropoli organizuje MHD.

"Nový kartičkový jízdní řád obsahuje všechny vlakové linky Eska v Praze s přesahem do blízkého okolí, je tedy ideální pro Pražany, kteří cestují vlakem po Praze, nebo používají vlak pro cesty na výlet za Prahu a podobně," uvedl Pavel Macků z odboru marketingu firmy Ropid.

Nové jízdní řády Eska vyšly v nákladu 30 000 kusů a mají kapesní formát velikosti občanského průkazu. Kromě informačních center dopravního podniku a vybraných železničních stanic v Praze a okolí je lze získat také na internetu.

Městské a příměstské osobní vlaky je možné využít pro cestu mezi nádražími v metropoli a nabízejí i spojení do Středočeského kraje. Podle webových stránek Českých drah jezdí z hlavního města do Kolína, Všetát, Kralup nad Vltavou, Kladna, Berouna, Čerčan, Benešova u Prahy, Nymburka, Milovic, Strančic, Dobříše a Roztok u Prahy.

**15. 04. 2009 Praha 2 nesouhlasí s návrhem zástavby u nádraží Vyšehrad**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/51770-praha-2-nesouhlasí-s-navrhem-zastavby-u-nadrazi-vysehrad/>)

Praha - Městská část Praha 2 nesouhlasí s plány na dostavbu budov kolem památkově chráněného bývalého nádraží Praha-Vyšehrad. Radnici se nelíbí, že by budova nádraží ztratila svůj soliterní charakter a že zde prý investor nechce postavit byty. Autor návrhové studie architekt Martin Kotík z ateliéru Omicron-K s výhradami radnice nesouhlasí, vidí v nich pouze zástupné důvody, aby Praha 2 s přestavbou nemusela souhlasit. Dům je pár metrů od kolejí vlaku a podle hygieniků tam proto byty být nesmí.

Stavbu bytů u vyšehradského nádraží požaduje územní plán, ve studii se s nimi ale kvůli blízkosti vlaku nepočítá. Zástupce starostky Václav Vondrášek (ODS) sice souhlasí, že řešení situace je na tomto místě obtížné, východisko by se ale podle něj najít dalo: "Při výjimečných situacích to lze



schválit i bez bytů, ale nás zde bytová výstavba zajímá." Podle Kotíka by investor byty rád postavil: "Byty jsou komerčně nejvýhodnější. Ať nám Praha 2 dá výjimku a my je tam postavíme."

Radnici se nelíbí ani styl navržené zástavby, která by navazovala na budovu nádraží. "Historická budova nádraží Vyšehrad tak ztrácí svůj původní soliterní charakter," řekl Vondrášek. Dostavba by podle něj také stínila domu městské části. Praha 2 se také obává, že by nové budovy zakryly výhled na Vyšehrad z ulic Albertov a Svobodova. Ani s tím Kotík nesouhlasí. Výhledy budou podle něj zachovány průzory mezi zástavbou: "To vše jsou zástupné problémy, které Praha 2 hledá, aby mohla být proti." Památkáři podle Kotíka s návrhem souhlasí, požadují pouze menší úpravy fasády.

### Investor plánuje administrativní, obchodní a rehabilitační centrum

České dráhy České dráhy Nádraží Vyšehrad 20 let chátralo opuštěné. V roce 2007 ho České dráhy za 42,5 milionu korun ve výběrovém řízení prodaly společnosti TIP Estate. Loni v únoru nový majitel strhl bez povolení čekárnu, která stála mezi kolejemi a kterou s hlavní budovou spojoval podchod. Památkový odbor magistrátu poté firmě udělil tehdy nejvyšší možnou pokutu 100 tisíc korun.

Investor nyní plánuje opravit nádražní budovu, přibýt by měla i nová část. Vzniknout zde má administrativní, obchodní a rehabilitační centrum. I přes nesouhlas druhé městské části Kotík plánuje požádat Prahu 2 o územní rozhodnutí. Stavět by se podle něj mohlo začít v létě. Pokud radnice odmítne územní rozhodnutí vydat, je Kotík připraven předat spor soudu. "Měli bychom si ale všichni sednout a vyřešit to," zdůraznil Kotík.

## 16. 04. 2009 Posázavské linky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=74336>)

Posázavské linky v roce 2009 změní svojí podobu. Kromě jedné tradiční jízdy do Kácova zavedou koleje parní vlak nově 4 x přes stanici Benešov u Prahy do Postupic. Důvodem je rozsáhlá výluková činnost při výstavbě IV. tranzitního koridoru v železniční stanici Čerčany. Parní vlaky vyjedou opět v čele s lokomotivou řady 434.2186 „Čtyřkolák“ vyrobenou v roce 1917 a budou sestaveny z historických osobních vozů. Ve vlaku bude zařazen služební vůz pro přepravu kol, lodí, kočárků a bufetový vůz, kde bude možné kromě občerstvení zakoupit různé upomínkové předměty mapující historii i současnost Posázaví.

### Posázavský pacifik

„Posázavským pacifikem“ je nazývána železniční trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Čerčany do Světlé nad Sázavou, která měří 157 km. Kolejovou úvratí v Čerčanech je rozdělena na dva úseky, dolní a horní. Celá trať byla budována postupně po několika úsecích a v dobách svého vzniku se jednalo o důležitou dopravní tepnu v Posázaví. Největší slávy Posázavský pacifik dosáhl v době po vzniku první samostatné Československé republiky ve 20. a 30. letech 20. století. Pacifikem vyráželo za dobrodružstvím takové množství cestujících, že ani 12vozové soupravy dřevěných vozů 3. třídy jezdící ve špičce jeden za druhým nestačily. Někteří trempové odmítali cestovat v přeplněných vozech a cestovali na střeších a náraznících železničních vozů. Ti co chtěli vystoupit na zastávce v Libřici (u Davle) museli nastupovat do prostředních vozů, protože dlouhé soupravy vlaků stály částečně i v přílehlých tunelech. Právě v těchto dobách dostala železniční trať i své jméno „Posázavský pacifik“.

Dolní úsek Posázavského pacifiku z Prahy do Davle sleduje pravý břeh řeky Vltavy. Z Davle je pak trať vedena proti proudu řeky Sázavy. Za Davlí také začíná nejkrásnější úsek Posázavského pacifiku do Jílového u Prahy, který byl zprovozněn 1. května 1900. Území, kterým je trať v tomto úseku vedena bylo pro stavbu dráhy velmi nepříznivé. Bylo zde nutno vybudovat velmi mnoho nákladných stavebních děl jako jsou vysoké násypy, hluboké skalní zářezy, opěrné zdi, tunely a nespočet vodních propustí. Mezi dvěma tunely byl u Jílového u Prahy vybudován v letech 1898 – 1899 jeden z našich nejvyšších kamenných železničních mostů dlouhý 109,33 m a vysoký 41,5 m.

### Kam vyrazit na výlet

V okolí tratě se nachází mnoho kulturních památek, včetně několika hradů (Zbořený Kostelec, Český Šternberk) a mnoho turistických tras jak pro pěší turistiku, tak pro výlety na kolech. Nejznámější z nich je Posázavská stezka (z Petrova u Prahy do Kamenného Přívozu).

Kulturní a historické památky podél trati:

- zastávka Petrov u Prahy: Posázavská stezka
- stanice Jílové u Prahy: Zlatá štola a Regionální muzeum těžby zlata (tel.:241 950 791)

- stanice Krhanice: Vojenské technické muzeum Lešany (tel.: 973 236 902)
- stanice Týnec nad Sázavou: hrad Zbořený Kostelec a týnecký hrad
- stanice Čerčany: středověká tvrz Mrač
- stanice Český Šternberk: hrad Český Šternberk
- stanice Kácov: Pivovar Kácov (tel.: 327 324 691)

#### Posázavské linky v roce 2009

Pokud jste již navštívili Regionální muzeum těžby zlata v Čechách nebo Zlatou štolu Josef v Jílovém u Prahy, Vojenskohistorické muzeum v Lešanech i hrad Zbořený Kostelec v Týnci nad Sázavou, můžete nově vlakem Posázavských linek navštívit zámek Jemniště. Parní vlak tažený naleštěným „Čtyřkolákem“ odjíždí z Prahy-Braníka a s delším pobytem v Čerčanech a v Benešově dojde ve dnech 30. května, 30. června, 22. a 30. srpna až do Postupic, odkud je to na zámek Jemniště už jenom kousek. Do Kácova pak jedeme 4. července při příležitosti Sázavské pouti v Sázavě.

Posázavské linky v roce 2009 pojedou 5x v termínech:

- 30. května - S Posázavským pacifikem za Zlatým pokladem, parní vlak Praha-Braník – Postupice a zpět
- 30. června - Bitva o Brod u Zbořeného Kostelce a zámek Jemniště, parní vlak Praha-Braník – Postupice a zpět
- 4. července - Sázavská pouť, parní vlak Praha-Braník – Kácov a zpět přes Říčany do Prahy-Vršovic
- 22. srpna - zámek Jemniště, parní vlak Praha-Braník – Postupice a zpět
- 30. srpna - Tankový den v Lešanech a zámek Jemniště, Praha-Braník – Postupice a zpět

#### 16. 04. 2009 ČD představily nový interiér vagonů první třídy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51863-cd-predstavily-novy-interier-vagonu-prvni-tridy/>)

Praha - Dráhy dnes představily nový vzhled interiéru vagonů první třídy. Rekonstrukcí prošel vnitřek klasického rychlíkového vagonu. Prototyp by mělo do konce pololetí následovat dalších deset vozů. Vylepšenou první třídu najdou cestující například na rychlících z Prahy do Chebu nebo Českých Budějovic.

Jedničky se budou přestavovat během pravidelné údržby. Přeměna jednoho vagonu stojí půl milionu korun. Další rekonstrukce prý budou záviset na množství volných peněz. "Zjistíme, že dneska vozy první třídy jsou na některých soupravách vlaků horší než vozy druhé třídy," zdůvodnil rekonstrukci Miloslav Kothera z odboru kolejových vozidel.

Dělníci obnovili elektroinstalaci, povrchy stěn, polstrování sedaček, těsnění oken nebo osadili nové toalety. Vagony jsou vyvedeny převážně v béžové barvě v kombinaci s modrými prvky. Zachovány zůstaly detaily jako držáky zavazadel, klíčky topení, stolečky nebo lampičky, dostaly však nový lesk. Obnova trvá sedmi lidem zhruba deset dní. Nový vzhled souvisí s novým barevným provedením vlaků ČD, které společnost poprvé představila počátkem prosince.



Zastaralý vozový park patří k největším problémům Českých drah. Letos na koleje vyjedou nové vozy a soupravy za rekordní 4,5 miliardy korun.

#### 16. 04. 2009 Krátké zprávy ze světa

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_15zpra.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_15zpra.htm))

##### Bělorusové potřebují investice

Úkoly, před nimiž stojí Běloruská dráha, lze s ohledem na finanční náročnost zvládnout s pomocí zahraničních investorů. Dráhy se kvůli tomu musí změnit v akciovou společnost, zpočátku se stoprocentní státní účastí. Bělorusové budou usilovat o pozici na mezinárodním trhu, nepůjde to

však bez tří kroků: roční investice do obnovy přestálé techniky ve výši 150 až 215 milionů eur, zastavení vlastní výroby vagonů a ukončení dotování osobní dopravy z nákladní.

### **Dokument pro tranzit z Číny**

Pro drážní kontejnerový tranzit z Číny, jehož trasa vede přes Rusko do Evropy, se od nynějška začal jednotně používat nákladní list s názvem CIM/SMGS. Vzhledem k tomu se tento dokument nově tiskne také v čínštině. Na dvanáctém zasedání čínsko-ruské podkomise pro dopravní otázky o tom rozhodli zástupci zemí, přes které tranzit probíhá: náměstek ruského ministra dopravy Alexander Mišarin a náměstek ministra železnic Čínské lidové republiky Hu Jadun.

### **Zboží z Asie do Evropy zrychlí**

Položením první stovky kilometrů započal Turkmenistán stavbu tratě do Íránu. Projekt má být ukončen v roce 2011 a trať se stane součástí mezinárodního koridoru sever-jih, jenž bude nejkratší cestou pro dopravu zboží z asijských zemí do Evropy. Oproti stávající trati se trasa zkrátí o 600 kilometrů neboli dva dny. Nová trať bude měřit 900 kilometrů, z toho 700 kilometrů bude na turkmenském území. Ročně se zde má přepravit zhruba deset milionů tun zboží.

### **Nigerie odložila obří projekt**

Nigerijská vláda odložila smlouvu o drážním projektu za 8,3 miliardy dolarů (asi 166 miliard korun) o čtvrt roku. Smlouva zahrnuje kromě jiného výstavbu dvoukolejně tratě o délce 1315 kilometrů, která povede z jižního pobřežního města Lagosu do Kano na severu země. Smluvním partnerem je společnost China Civil Engineering Construction Corp. Podle dostupných zdrojů se mají přepracovat původní smluvní podmínky, vypracované ještě za exprezidenta země Obasanja.

### **Cargolink, nový dopravce**

Automobilní logistik Autolink založil Cargolink a začal tak fungovat jako drážní dopravce. Staví na pozůstatku firmy Ofofbanen, která ohlásila konkurs kvůli slabým finančním výsledkům. Cargolink má být konkurentem norskó-švédské nákladní dráze CargoNet, na vybraných tratích v Norsku chce nabízet kombinovanou dopravu. Destinacemi jsou Bergen, Trondheim, Bodo a Narvik. Vlaky mají mít vlastní lokomotivy a do provozu zapojí asi sedmdesát kontejnerových nosičů.

### **Rusové staví nový terminál**

Ruské dráhy staví nový terminál v Irkutsku, na místě dosavadního překladiště kontejnerů. Komplex má být takzvaně trimodální, tedy sloužit skladování a dalšímu odbavení zásilek silniční, drážní a letecké dopravy. V plánu je výstavba krytých skladových ploch pro těžké a chladírenské zboží, stejně jako pro zásilky citlivé na počasí. Volná plocha poslouží pro kontejnery a nákladní automobily. V zařízení bude umístěna celní služebna. Letos má být dokončena první fáze výstavby.

### **Thajsko chce víc železnic**

Nedávný pohyb cen pohonných hmot směrem nahoru výrazně zvýšil v Thajsku logistické náklady, jejichž podíl na HDP od roku 2005 stoupl o pět procent. Thajská vláda chce proto urychlit výstavbu železniční dopravy a zbrzdit tak růst dopravních nákladů. Absolutní prioritou ve vládních plánech je dosáhnout po celé 2 300 kilometrů dlouhé zemi dvoukolejně drážní síť. Současně se však mají modernizovat existující tratě. Státní dráha provozuje síť o celkové délce skoro 4500 kilometrů.

### **Trať pro producenty ropy**

Státy, které sídlí v Perském zálivu, chtějí podle prestižního ekonomického listu The Financial Times postavit železniční trať za čtrnáct miliard amerických dolarů (asi 280 miliard korun). Drážní spojení, jehož celková uvažovaná délka je 1940 kilometrů, má spojit šest partnerů, zároveň významných producentů ropy: Saudskou Arábii, Kuvajt, Bahrain, Oman, Katar a Spojené arabské emiráty. Zmíněný deník se odvolává na studii proveditelnosti rady Golf Cooperation.

### **Ukrajina bude elektrizovat trať**

Tratě z černomořských přístavů Oděsa, Iljičovsk, Južnyj, Nikolajev a Cherson se mají až k ruské hranici elektrizovat. Ministerstvo dopravy jako gestor počítá s tím, že celá akce přijde na 400 milionů dolarů (asi 8 miliard korun). Práce mají být zahájeny v roce 2011 a skončeny o rok později. Od elektrizace tratí si ministerstvo slibuje snížení nákladů. Ty by měly ve srovnání s diesellovou trakcí klesnout o 25 až 30 procent. Finance zajistí bankovní úvěry.

### **Srbsko vybuduje infrastrukturu**

Srbská vláda chce v příštích sedmi letech investovat 4,6 miliardy eur (asi 122 miliard korun) do výstavby a modernizace železničních tratí na panevropském Koridoru X. Ministr pro infrastrukturu

Milutin Mrkonjič informoval, že pro příští čtyři roky je zajištěno 1,1 miliardy eur, konkrétně pro letošní rok je v srbském státním rozpočtu počítáno na podporu železniční dopravy 282 milionů eur. Modernizace srbské železnice se má zčásti také financovat úvěry.

#### 16. 04. 2009 Úředníci zaspali, výluka na trati Kladno – Praha bude asi až v létě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51916-urednici-zaspali-vyluka-na-trati-kladno-praha-bude-asi-az-v-lete/>)

Praha – Obávaná výluka na železniční trati z Kladna mezi centrem Prahy a Veleslavínem zřejmě nakonec začne až v červnu, jak žádal Středočeský kraj a město Kladno. Ačkoli pražský magistrát a především ministerstvo dopravy rozhodly, že výluka začne na konci dubna, nestane se tak kvůli zdržení při vydávání stavebního povolení pro dočasnou konečnou zastávku vlaků. Řekl to mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Vlaky budou během výluky končit na provizorní zastávce mezi nádražími Veleslavín a Dejvice. Trať bude uzavřena kvůli rekonstrukci mostu u dejvického nádraží.

"Všechno běželo, jak se předpokládalo, ale minulý pátek přišlo z Drážního úřadu vyrozumění o zahájení správního řízení ve věci stavebního povolení k provizorní zastávce," uvedl mluvčí. Znamená to, že je nyní zapotřebí 14 dní na projednání a pak běží měsíční lhůta na případné odvolání. Podle Halla zřejmě město nezažádalo o zřízení zastávky v dostatečném předstihu.

"Pravděpodobně se ta výluka posune, protože doporučení z ministerstva dopravy zahájit výluku na jaře se opíralo o to, že bude zřízena provizorní zastávka, aby to nemělo vliv na dopravu Středočechů do Prahy," připomněl mluvčí. "Tím, že se odsouvá termín, kdy bude moci investor zřídit zastávku, tak my tu výluku také posuneme," dodal.

Nový termín výluky je dobrou zprávou pro Středočeský kraj i kladenský magistrát, které o posunutí na léto žádaly. V letních měsících totiž podle nich klesá počet cestujících, a tak by omezení pocítilo méně Středočechů, kteří pravidelně do metropole dojíždějí.

#### 17. 04. 2009 Při srážce vlaků se v Berlíně zranilo 24 lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/51954-pri-srazce-vlaku-se-v-berline-zranilo-24-lidi/>)

Berlín - Večerní srážka dvou vlaků si v Berlíně vyžádala nejméně 24 zraněných, pět z nich těžce. Regionální expres tam narazil do stojícího nákladního vlaku, obě soupravy se do sebe zaklínily a vykolejily. Příčina nehody zatím není známa a vyšetřuje se. Regionální vlak, který přijížděl do německého hlavního města ze severoněmeckého Stralsundu, najel nedaleko nádraží Karow v berlínské čtvrti Pankow do čekajícího nákladního vlaku ve čtvrtek před půl jedenáctou. Havárie se stala asi 300 metrů od stanice. Na místě zasahovalo na 150 hasičů a záchranářů.



Při nehodě se těžce zranil i strojvůdce vlaku, jehož kategorie odpovídá českému spěšnému vlaku. Hasiči ho museli z kabiny vyprostit. První vagon vlaku, v němž v době nehody prý ale neseděli žádní cestující, se po nárazu zaklínil do vozu nákladního vlaku a vykolejil. Nákladní vlak převážel mimo jiné cisterny s hořlavým zkapalněným plynem, ke vznícení však neštěstí nedošlo. Podle mluvčího německé policie Jense Schobranksiho tak mohlo neštěstí dopadnout ještě mnohem hůř. Zraněné cestující rozvezly sanitky do blízkých nemocnic.

Záchranné a odklízeční práce pokračovaly přes noc a podle mluvčí drah potvrzují do dnešního odpoledne. Doprava byla v místě nehody přerušena, a vlaky, které stanicí Karow projíždějí, proto byly odkloněny. Přes část Berlína musejí zatím někteří cestující přejet městskou dráhou a na svůj vlak potom přesednout.

#### 17. 04. 2009 Zahájení stavebního řízení: Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090417vyhlaska.pdf>)

## 17. 04. 2009 Rekonstrukce trati Brno – Přerov začne za tři roky, vlaky pak zrychlí na 200 km/h

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52041-rekonstrukce-trati-brno-prerov-zacne-za-tri-roky-vlak-y-pak-zrychli-na-200-km-h/>)

Brno – Zásadní rekonstrukce, která čeká železniční trať spojující Brno s Přerovem, potažmo také s Olomoucí nebo Ostravou, začne v roce 2012 a první etapa bude dokončena o tři roky později. Trať po rekonstrukci bude dvoukolejná a vlaky budou moci jezdit až dvoustakilometrovou rychlostí, oproti současnosti více než dvakrát rychleji. Správa železniční dopravní cesty již zahájila přípravu stavby a zaslala svůj záměr úřadům, které musí posoudit vliv stavby na životní prostředí. První etapa prací na trati proběhne na 39kilometrovém úseku mezi Blažovicemi na Brněnsku a Nezamyslicemi na Prostějovsku.

Rozpočet projektu zatím není znám. "V současné době se zpracovává přípravná dokumentace. Po jejím dokončení, tedy zhruba v červnu, bude známa předběžná investiční částka na jednotlivé úseky," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Součástí projektu je i celková rekonstrukce všech železničních stanic a zastávek, na trati budou také všechny přejezdy nahrazeny mimoúrovňovým křížením. Záměr počítá také s tím, že v řadě obcí, například Blažovicích, Holubicích nebo Rousínově, bude současné nádraží zrušeno a nové zastávky vzniknou blíže obytné zástavbě.

Na trať by se po rekonstrukci opět mohly vrátit regionální vlaky jihomoravského integrovaného systému. Jeho organizátor na ni v úseku mezi Vyškovem a Křenovicemi regionální dopravu vůbec neobjednává kvůli nízké kapacitě trati.

Trať vznikla v polovině 19. století, v minulosti byla pouze elektrizována bez dalších modernizačních úprav. Maximální traťová rychlost činí 90 km/h, trať je navíc jednokolejná. Z dálkové osobní dopravy po ní dnes jezdí pouze rychlíky Brno – Olomouc. Minulostí je například expres Moravan, který spojoval Brno a Ostravu.

Modernizace úseku z Brna do Přerova podle SŽDC umožní až dvojnásobné zvýšení rychlosti a vybudováním druhé koleje se zvýší také kapacita a spolehlivost spojů. Po modernizaci a přestavbě železničního uzlu v Brně by tak na trati mohly jezdit regionální vlaky v půlhodinových intervalech ve špičce, tak jako například směrem z Brna na Břeclav nebo Blansko.

## 18. 04. 2009 Chtějí zrušit trať, která by spojila Moravu s Rakouskem. Lidé se bouří (Hrušovany n. J. - Hevlín)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/chteji-zrusit-trat-ktera-by-spojila-moravu-s-rakouskem-lide-se-bouri-1im-brno.asp?c=A090416\\_1175184\\_brno\\_dmk](http://zpravy.idnes.cz/chteji-zrusit-trat-ktera-by-spojila-moravu-s-rakouskem-lide-se-bouri-1im-brno.asp?c=A090416_1175184_brno_dmk))

Silná vlna nevole se zvedla u starostů nejen ze Znojemska, ale i části Brněnska a Dolního Rakouska. Zrušení trati z Hrušovan nad Jevišovkou do Hevlína ohlášené Jihomoravským krajem na léto příštího roku může totiž podle tamních obyvatel znamenat konec železničního propojení regionu.

Sepsali proto memorandum, kde požadují, aby provoz zůstal zachován. Trať byla navíc kdysi nejkratším spojením Vídně a Brna. K obnově takového přeshraničního propojení chybějí přitom mezi Laa an der Thaya a Hevlínem jen dva kilometry kolejí. Provoz na železniční trati z Hrušovan nad Jevišovkou do Hevlína má podle rozhodnutí kraje skončit za rok v létě. Představitelé obcí a měst v okolí se ale bouří.

"Trasa není jen jakási bezvýznamná lokálka. Až do pádu železné opony to byla součást alternativní hlavní trati z Brna do Vídně. Vystavěná byla jako konkurenční trať dráze přes Břeclav," říká znojemský radní a historik Jiří Kacetl. Dávnou funkci by trať podle něj mohla v budoucnu zase plnit.

**Argumenty kraje pro zrušení trati jsou jasné. Trať již využívá jen hrstka cestujících, nevyplácí se.**

Na to je ale jasná odpověď: nezaměňujme příčinu a následek. Co je příčinou stavu, že touto železnici nikdo nejede? Rozhodně ne to, že lidé neradi jezdí vlakem.





Dráhy na Znojemsku s výjimkou nyní elektrifikovaného úseku Znojmo Šatov - státní hranice jsou dlouhodobě zanedbané, desetiletí se do nich neinvestovalo. Přitom ve zbytku země se železnice modernizují, stavějí se nová nástupiště, nasazují moderní soupravy.

### **A jak tedy vypadají na Znojemsku?**

V porovnání se zbytkem republiky je výsměch, jak se dnes na některých železnicích Znojemska jezdí. Zastaralost vozových souprav, dlouhé přepravní časy, nenavazující přípoje v přestupních bodech - to vše má velký vliv na počty cestujících. Nedivím se, že mnozí přecházejí na autobus. Není to tedy způsobeno dráhou samotnou, je to všechno dáno úrovní přepravních služeb, které jsou na ní poskytovány.

### **Co opětovné propojení trati na Hevlín s Rakouskem?**

To je náš nejsilnější argument. Na trať Brno-Hrušovany nad Jevišovkou navazují odbočky do Znojma a do Mikulova a bez obnovy propojení na rakouskou Lávu (Laa an der Thaya) ztrácí celý tento systém své těžiště. Totéž platí o rakouské straně, kde železnice z Vídně končí v Lávě.

Na krajském úřadě nám říkali, že čísla jsou taková, že osobní doprava bude vždycky ztrátová. To je ale mimochodem i v Rakousku, kde se musí rovněž dotovat.

Co by však tuto železnici mohlo uživit, je nákladní doprava. Při jednání s Rakušany jsme zjistili, že v okolí Mistelbachu a Lávy je několik výrobních firem, které mají enormní zájem exportovat své zboží do Polska a do Německa. Nyní je musí vozit nejprve dolů do Vídně a potom zpět nahoru přes Břeclav. Tohle by pro ně bylo daleko rentabilnější.

### **Za zachování trati jste tedy sepsali společné memorandum. Co dál?**

Jednadvacet starostů přijelo kvůli podpisu do Znojma, další dostanou šanci se k memorandu ještě připojit korespondenčně. Na tahu jsou v této chvíli obce z rakouské strany. Tam podobné memorandum organizuje starosta dolnorakouské Lávy, který to bude mít do dvou týdnů hotové.

Pak svoláme schůzku do Hevlína, které se zúčastní zástupci z naší strany a z Rakouska. Memorandum, které je v českém i německém jazyce, bude zasláno na příslušné instance, tedy na Jihomoravský kraj, Dolní Rakousko, ministerstva dopravy obou zemí a drážní společnosti. S jejich zástupci se pak budeme chtít v červnu sejít a o problému vyjednávat.

---

## **19. 04. 2009 Šéf Českých drah Žaluda pro Ekonom: Beru půl milionu měsíčně**

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonom.ihted.cz/c1-36765200-sef-ceskych-drah-zaluda-pro-ekonom-beru-pul-milionu-mesicne>)

Manažeři Českých drah se rozhodli zveřejnit své příjmy. Poprvé v Česku tak učinili zástupci státem vlastněné firmy.

Management Českých drah (ČD) se rozhodl k nevídanému kroku. Zveřejnil výši svých příjmů. Je to poprvé v Česku, co tak učinili zástupci státem stoprocentně vlastněné firmy. „Můj měsíční plat je ve výši 500 tisíc korun, u náměstků se to pohybuje do 400 tisíc,“ sdělil v rozhovoru pro týdeník Ekonom generální ředitel ČD Petr Žaluda. Jak zdůraznil, shodné manažerské platy byly v železniční firmě již v minulém období, kdy dráhy řídil Josef Bazala, nyní šéf dceřiné firmy ČD Cargo.

Žaluda a jeho kolegové by dle svých manažerských smluv teoreticky mohli ještě pobírat bonusy ve výši 100 % platu, ale ty nejsou vypláceny, protože se v loňském roce nepodařilo dosáhnout plánovaných hospodářských výsledků.

„Jsem komukoliv připraven ukázat svá daňová přiznání za roky 2007 a 2008, aby bylo zřejmé, že mám dnes poloviční příjem než jsem měl u bývalého zaměstnavatele,“ říká Žaluda, který do ČD přišel loni v únoru z pozice šéfa pojišťovny a penzijního fondu AXA.

Podobně hovoří i jeho nejbližší kolegové, kteří přišli z jiných renomovaných soukromých firem. „Máme k dispozici analýzu, z níž jednoznačně vyplývá, že naše platy by i po započtení nevyplácených bonusů byly plně srovnatelné s platy manažerů v jiných českých firmách, které jsou svou velikostí a významem srovnatelné s Českými drahami,“ doplňuje náměstek generálního ředitele pro personální záležitosti Milan Joseph Ruttner, který dříve působil na pozici personálního ředitele v české pobočce Citibank.

Manažeři ČD se rozhodli své příjmy zveřejnit v reakci na informace bulvárních médií, podle kterých jejich měsíční platy dosahují okolo dvou milionů korun. „Nepravdivé informace z těch novin se dostávají i k našim rodinným příslušníkům, k našim přátelům a známým. Nechceme, aby si na nás



někdo ukazoval prstem jako na zloděje. Rozhodli jsme se proto pro maximální transparentnost," říká Petr Žaluda.

## 20. 04. 2009 Kinematovlak ČD 2009

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=25837>)

Letos již pošesté vyjede na svou pouť tolik oblíbený Kinematovlak Českých drah a Zlínského Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež. Svou trasu zahájí pojízdné kino ve Znojmě 20. května a pokračovat bude do dalších čtrnácti měst. Poslední zastávkou Kinematovlaku bude 7. června Horní Lideč.



Vlak každoročně přiváží do měst plátno plné pohádek a i letos se stává pevnou součástí Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež. Kromě kina s sebou Kinematovlak přiváží i výstavu historie železnice. Nedílnou součástí vlaku je i tzv. hrací vůz, který nabízí zábavu těm nejmladším. Děti si ve voze budou moci hrát a kreslit, také pro ně bude připraven zajímavý program. Nejhezčí obrázky nakreslené v našem vlaku uveřejníme v dětském časopise Českých drah, Můj vláček.

V každé zastávce se bude dopoledne od 8 hodin promítat pro školy, odpoledne od 13 hodin a o víkendech je kino volně otevřeno rodičům s dětmi. Letos budeme promítat spoustu báječných pohádek, jako jsou například pohádky o Rumcajsovi, Krtkova dobrodružství, příběhy Macha a Šebestové, Maxipsa Fíka a mnoho dalších.

Kompletní program Kinematovlaku najdete na:

[http://www.cd.cz/files/Kopie\\_Kinematovlak\\_2009\\_program-ede926e53be80e7ee40d242bbe974e9d.pdf](http://www.cd.cz/files/Kopie_Kinematovlak_2009_program-ede926e53be80e7ee40d242bbe974e9d.pdf) (soubor pdf 68 Kb).

Vstup do celého Kinematovlaku, to znamená na projekce, výstavu i do hracího vozu, je pro všechny zcela zdarma.

Kinovůz je původní zavazadlový vůz, který byl upraven jako pojízdný kinosál, vybavený digitální promítací technikou včetně zvuku 5+1. Sedadla jsou stupňovitě uspořádána jako v klasickém kině. Promítací sál je zatemněný, klimatizovaný a má kapacitu 60 míst k sezení.

Den	Datum	Železniční stanice	Provoz od	Provoz od
středa	20. 05. 2009	Znojmo	8:30	16:30
čtvrtek	21. 05. 2009	Znojmo	8:30	16:30
pátek	22. 05. 2009	Moravské Budějovice	8:30	16:30
sobota	23. 05. 2009	Jihlava	8:30	16:30
neděle	24. 05. 2009	volný den		
pondělí	25. 05. 2009	Žďár nad Sázavou	8:30	16:30
úterý	26. 05. 2009	Tišnov	8:30	15:00
středa	27. 05. 2009	Kuřim	8:30	15:00
čtvrtek	28. 05. 2009	Kojetín	8:30	16:30
pátek	29. 05. 2009	Přerov	8:30	16:30
sobota	30. 05. 2009	Zlín	8:30	16:30
neděle	31. 05. 2009	Zlín	8:30	16:30
pondělí	01. 06. 2009	Otrokovice	8:30	16:30
úterý	02. 06. 2009	Kroměříž	8:30	16:30
středa	03. 06. 2009	Holešov	8:30	16:30
čtvrtek	04. 06. 2009	Valašské Meziříčí	8:30	16:30
pátek	05. 06. 2009	Vsetín	8:30	16:30
sobota	06. 06. 2009	Horní Lideč	8:30	16:30
neděle	07. 06. 2009	Horní Lideč	8:30	16:30

## 21. 04. 2009 Preventivní vlak Jaro 2009

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=66177>)

Preventivní vlak Českých drah, Drážní inspekce, BESIPu Ministerstva dopravy, Policie ČR a ČD Cargo vyrazí v dubnu už na svou čtvrtou cestu po České republice:

MĚSTO	DEN A DATUM
České Budějovice	pondělí 20. a úterý 21. dubna
Písek	středa 22. dubna
Plzeň	čtvrtek 23. dubna
Rokycany	pátek 24. dubna



Vstup je zdarma, organizátoři zvou školy i širokou veřejnost.

### Proč vyjždí Preventivní vlak každý rok a za kým jede?

Každý rok umírají na železnici zbytečně desítky lidí, další desítky jsou zraněny. Ať už jde o chování řidičů na přejezdech, o přebíhání přes trať na koridoru, kde jezdí vlaky běžně 160 km/h, naskakování do jedoucího vlaku nebo zásahy elektrickým proudem z troleje, ve které je až 25 tisíc voltů.

Z pohledu všech statistik jsou nejohroženější skupinou mladí lidé ve věku od 13 do 19 let, kteří doplatí na následky hazardu v prostředí železnice nejčastěji. Proto je projekt zaměřen především na tuto cílovou skupinu.

### Co v Preventivním vlaku uvidíte?

Projekt má tři části, kterými návštěvníci postupně prochází, a ve kterých se postupně seznámí s následky nehod na přejezdech, uvidí, jak dopadne člověk po zásahu proudem z trolejového vedení i jaké jsou následky neštěstí, kdy někoho přejede vlak, kvůli jeho neopatrnosti.

#### - Část první, kinematovlak

Ve speciálním kinovoze čeká v první fázi na návštěvníky 25 min. sestřih filmů z dílny partnerů. Film Drážní inspekce se věnuje hazardu a nezodpovědnému chování na železnici, včetně jeho důsledků, film BESIPu se zaměřuje na železniční přejezdy a na možnosti přežití posádky auta při střetu s vlakem. Dva filmy ČD ukazují následky popálení člověka proudem z troleje a následky střetu vlaku s člověkem. Film, který byl promítán při předchozích cestách Preventivního vlaku můžete vidět zde: [http://tv.cd.cz/#/aktuality/83\\_preventivni-vlak-2008/](http://tv.cd.cz/#/aktuality/83_preventivni-vlak-2008/).

#### - Část druhá, diskusní vůz

Na promítání v kině bezprostředně navazuje diskuse s odborníky, kteří jezdí tato neštěstí na místo vyšetřovat, a kteří se tak setkávají s tragickou smrtí pod koly vlaků skoro každý den. S návštěvníky budou diskutovat policisté, vyšetřovatelé Drážní inspekce i Českých drah a také odborníci z BESIPu Ministerstva dopravy. Součástí diskuse jsou i autentické fotografie z uvedených tragických událostí.

#### - Část třetí, nácvik první pomoci

Zatímco první dvě části vlaku jsou věnovány především prevenci, jak zbytečné smrti předejít, třetí se zaměřuje na základní nácvik první pomoci pro případ, kdy k neštěstí dojde. Ve speciálním voze se návštěvníkům budou věnovat profesionální záchranáři.

S novým vozem pro nácvik první pomoci se stali klíčovými partnery Preventivního vlaku Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, Psychosociální intervenční týmy, Záchranná služba Royal rangers, České sdružení obětí dopravních nehod, SOS archa a Terénní služba Diecézní charity Plzeň.

Partnery jarní cesty Preventivního vlaku 2009 jsou také Jihočeský a Plzeňský kraj, kteří bezpečnost na železnici a na železničních přejezdech dlouhodobě podporují.

### Historie železniční dopravy

Jako doprovodný vůz jezdí s Preventivním vlakem také mobilní výstava železniční historie, která se každý den věnuje historii místa, kde Preventivní vlak zastaví.

## 21. 04. 2009 Stát dá krajům na železnici každý rok více než miliardu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/52324-stat-da-krajum-na-zeleznici-kazdy-rok-vice-nez-miliardu/>)

Praha - Stát bude každoročně přispívat krajům na provoz železnice 20 procenty z částky, kterou na tento účel samy vynaloží. Půjde až o 1,2 miliardy korun ročně. Ministr dopravy v demisi Petr Bendl (ODS) považuje tento krok za systémové řešení nedostatku peněz v regionální železniční dopravě, který by mohl vést i k výraznému omezení regionálních spojů.

"Systém nastavujeme tak, aby na každou korunu stát přispěl cca 20 haléřů. Jestli to bude 25 nebo 15, to je otázkou debat," uvedl Bendl. Podle něj by měly mít kraje jistotu státního příspěvku, na druhé straně by ale měly šetřit. Totéž podle něj platí i pro České dráhy.

I přestože stát krajům významně s financováním regionální železnice pomůže, do toho, jaké spoje si kraje od Českých drah či jiných dopravců nasmlouvají, mluvit nehodlá. "Kraje by si měly pohlídat kvalitu regionální železnice," řekl Bendl České televizi.

Peníze od státu by kraje mohly dostat již v příštím roce, shodla se na tom vláda v demisi. Zatím ale není jasné, jak se novinka promítne do zákonů. Podle Bendla připadá v úvahu například změna zákona o rozpočtovém určení daní.

Dráhy dlouhodobě tvrdí, že lokální spoje jezdí s každoroční ztrátou přes tři miliardy korun. Kraje na jejich provoz proto musí přispívat, loni zaplatily celkem 4,7 miliardy korun. Na navýšení plateb a vyrovnání ztráty prý ale nemají peníze. Státní příspěvek pokryje pouze třetinu uvedené ztráty, v úvahu tak připadá například omezení regionální dopravy. Letos stát krajům situaci usnadní mimořádnou třímiliardovou dotací.

## 21. 04. 2009 České dráhy představily transformační program VIZE 2012 s finanční ambicí minimálně 4 mld. Kč

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2764/>)

Minimálně 4 miliardy korun má v úsporách a dodatečných příjmech přinést do roku 2012 transformační program osobní dopravy ČD, který dnes pod názvem VIZE 2012 prezentoval management společnosti. Okamžitá úsporná a transformační opatření realizované v letošním roce přitom již vedou k úsporám vyšším než 500 milionů Kč.

„Realizace transformačního programu je cestou ven z dlouhodobé nedofinancovanosti osobní dopravy Českých drah. Ta od roku 2003 dosahuje kumulované výše téměř 20 miliard Kč. Je to výsledek nesystémových řešení, která nezajistila zaplacení dopravy objednané zejména kraji v závazku veřejné služby,“ říká Petr Žaluda, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a.s. a dodává: „Připravili jsme zásadní transformační program, jehož cílem je udělat tlustou čáru za předchozím období nesystémových kroků a získat další nejméně 4 miliardy ať už na straně úspor či dodatečných příjmů. Jen letos by celkový finanční efekt měl být vyšší než 500 milionů.“

Celý transformační program VIZE 2012 si klade za cíl nejen zvýšení spokojenosti zákazníků, ale současně celkový růst hodnoty firmy. Je postaven na bázi 17 prioritních projektů jdoucích napříč firmou, dělících se do 5 následujících oblastí:

- Orientace na zákazníka
- Vztahy s objednateli
- Rozvoj komerčních aktivit
- Zlepšení provozní efektivity
- Moderní organizace a lidské zdroje

Každá z těchto oblastí má přitom jasné měřitelné cíle, do jaké míry přispěje k naplnění celkové finanční ambice 4 – 6 miliard Kč.

Management Českých drah současně během letošního a loňského roku realizoval řadu opatření, která jsou součástí transformačního programu a jen v letošním roce by měly vést k získání úspor a dodatečných příjmů ve výši nejméně 500 milionů Kč. Jedná se o následující již realizované kroky:

**Zlepšení interního finančního řízení**

- Centralizace a posílení role controllingu a reportingu
- Kvalitativní skok v transparentnosti výkaznictví
- Příprava přechodu na mezinárodní účetní standardy (zpětně od roku 2008) – předpoklad k získání ratingového ohodnocení

**Úsporná opatření na straně režijních nákladů**

- První fáze zeštíhlení organizační struktury generálního ředitelství v roce 2008 (přínos cca 160 mil. Kč)
- Připraveno snížení platů vrcholového vedení (očekávaný benefit: 11 mil. Kč)
- Plán pro rok 2009 předpokládá snížení režijních nákladů o dalších 20% (očekávaný přínos cca 360 mil. Kč)
- Rozpracována a schválena centralizace vybraných aktivit i za dceřiné společnosti

Vedle těchto kroků připravuje management v nejbližší době další konkrétní postupy směřující do oblasti provozní efektivity a růstu spokojenosti zákazníků. V nejbližším období bude vyhlášeno výběrové řízení na dodávky 100 vozů pro dálkovou dopravu. Současně s tím dráhy vyhlásí výběrové řízení na dodávky 8 nízkopodlažních motorových jednotek pro vozbu dálkových vlaků na neelektrifikovaných hlavních tratích.

**21. 04. 2009 Trať do mozambických uhelných dolů se znovu otevře napřesrok**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52384-trat-do-mozambicky-uhelnych-dolu-se-znovu-otevre-napresrok/>)

Kapské Město – Rekonstrukce Senské železniční trati v Mozambiku, kterou částečně financuje Světová banka, se blíží ke konci a otevřena bude zřejmě v lednu 2010. Informovala o tom právě Světová banka, která vložila do stavby více než polovinu celkové částky potřebné na opravu trati, jež činila 200 milionů amerických dolarů. Rekonstrukcí prošlo 665 kilometrů trasy, která spojuje uhelné doly Moatize a přístav Beira a je podstatná pro export uhlí z Mozambiku.

"Hlavní práce by měly být hotovy do konce září, potom budou moci jezdit po trati pracovní vlaky," uvedl dopravní expert Světové banky Jose Chembeze. "Pro běžnou dopravu bude otevřena po skončení všech zkoušek a dokončovacích pracích, pravděpodobně v lednu 2010," dodal.

Světová banka do rekonstrukce trati vložila 104,5 milionu dolarů a zvažuje, že dá dalších 45 milionů. Zbytek platí konsorcium firem CCFB, které sestává ze státní železniční společnosti CFM a indické firmy Rites and Ircon.

Podle Chembeze se diskutuje o dalších úpravách trati, po nichž by bylo možné vozit 12 milionů tun uhlí ročně. "Výdaje na dodatečné úpravy by měly činit asi 250–280 milionů dolarů," uvedl Chembeze.

Senská trať podle něj má také významný vliv na život v okolí. Měla by pomoci s obnovou sídel v údolí Zambezi, která byla zničena během občanské války v Mozambiku.

**22. 04. 2009 Parním vlakem na Říp a do železničního muzea (25. dubna 2009)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2766/>)

V sobotu 25. dubna vypraví České dráhy historický parní vlak z Prahy přes Kralupy nad Vltavou do Zlonic. Vlak poveze cestující na tradiční Řipskou pouť, ostatní se mohou svézt až do Železničního muzea ve Zlonicích, které zahájí svou 13. sezónu.

Soupravu sestavenou z historických osobních vozů třetí třídy a bufetového vozu povede parní lokomotiva „Čtyřkolák“ (434.2186). Za zpáteční jízdenku z Prahy do Zlonic cestující zaplatí 240 Kč, v prodeji budou také zlevněné jízdenky pro děti a úsekové jízdenky.

„Mezi parními cukrovarskými lokomotivami představíme i nejstarší dochovanou dieselovou lokomotivu ČKD. Chybět nebude ani tradiční prohlídka expozice zabezpečovacího zařízení, modelového kolejiště a jízdy po polní malodráze,“ uvádí Jiří Hagenštoc z Klubu Železničního muzea Zlonice, které o exponáty pečuje. „Muzeum bude otevřeno od 9 do 16 hodin.“ Bližší informace o železničním muzeu jsou na internetu [www.sweb.cz/zmzlonice](http://www.sweb.cz/zmzlonice).

Všichni, kdo nedojedou až do Zlonic, mohou ze zastávky Ctiněves vystoupat na Říp a pokračovat dál do Krabčic. Podél cesty z Řípu bude probíhat pouť s různými atrakcemi pro děti a stánky.

**Jízdní řád parního vlaku na Říp a do Zlonic (platí 25. dubna 2009)**

Příjezd	odjezd	stanice	příjezd	odjezd
	8:17	Praha-Braník	19:04	
8:31	8:31	Praha-Vršovice	18:35	18:52
8:39	8:51	Praha hl.n.	18:15	18:31
9:00	9:02	Praha-Holešovice	17:58	18:05
9:14	9:15	Roztoky u Prahy	17:45	17:46
9:26	9:27	Libčice nad Vltavou	17:33	17:34
9:35	10:06	Kralupy nad Vltavou	16:53	17:24
10:37	10:39	Ctiněves (Říp)	16:17	16:21
10:50	11:07	Straškov	16:02	16:06
11:41		Zlonice		15:29

Jízdenky a místenky lze zakoupit v předprodeji v železniční stanici Praha-Braník denně od 7 do 18 hodin. Jízdenky je pak možné koupit u průvodčího přímo ve vlaku. K základní ceně jsou uznávány slevy pro děti, žáky, důchodce, ZTP, psy a držitele karty In-gold. Děti ve věku 6 – 15 let mají 50 % slevu, děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení.

**základní cena**

Praha – Zlonice a zpět 240 Kč

**Obchodní nabídky a úsekové jízdenky**

Praha – Zlonice (jednosměrná) 200 Kč

Úsek Praha – Roztoky u Prahy 60 Kč

Úsek Roztoky u Prahy – Kralupy nad Vltavou 60 Kč

Úsek Kralupy nad Vltavou – Ctiněves 60 Kč

Úsek Ctiněves – Zlonice 60 Kč

Místenka 20 Kč

Podrobnější informace k akci poskytnou zaměstnanci železniční stanice Praha-Braník na telefonech 972 228 101, 972 228 853 a 972 228 850 nebo Krajské centrum osobní dopravy Praha, tel. 972 241 629.

**22. 04. 2009 Na Slovensku již není možné cestovat vlakem bez lístku**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52440-na-slovensku-jiz-neni-mozne-cestovat-vlakem-bez-listku/>)

Bratislava – Lidé, kteří si na internetu koupili jízdenku na vlak Železničné spoločnosti Slovensko, mohli dosud nastoupit bez lístku – stačilo, když si poznamenali internetový kód a transakční číslo, které dostali po zaplacení jízdného. Na jejich základě jim potom jízdenku vytiskl průvodčí. Tuto možnost ovšem nyní ZSSK zrušila a cestující se ve slovenských vlacích budou muset prokázat jízdním dokladem, který si vytisknou již doma. Informovala o tom Železničná spoločnosť Slovensko na svém webu.

Cestující, kteří se neprokáží vytištěnou jízdenkou, musí nadále zaplatit pokutu, jako by si žádný doklad nezakoupili.

Internetové jízdenky prodávají také České dráhy. Majitelé in-karty si ji mohou nechat vytisknout v automatu na nádraží, ostatní musí tisknout již doma, eventuálně je možné zobrazit elektronickou jízdenku na displeji přenosného počítače.



## 22. 04. 2009 Na Vysočině nebude jezdit 30 vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52462-na-vysocine-nebude-jezdit-30-vlaku/>)

Jihlava - Podle změny jízdního řádu nebude od 14. června jezdit na Vysočině 30 vlakových spojů. Vedení kraje tím chce ušetřit na financování málo využívaných vlaků, které jsou ztrátové. Nejvíc vlaků bude zrušeno na trati z Havlíčkova Brodu do Jihlavy, na hranici se Středočeským krajem a z hranic Jihomoravského kraje přes Okříšky do Jihlavy, uvedl ředitel krajského centra Českých drah Miroslav Havel.

České dráhy podle Havla dojednaly s krajem Vysočina už dříve úhrady ztrát na letošní rok ve výši 275 milionů korun. "Při jednání o dodatku ke smlouvě jsme dospěli k částce 252 milionů," dodal Havel. Smlouva by podle něj měla být podepsána v nejbližších dnech.

Kraj Vysočina chtěl původně na základě studie ztrátovosti vlaků provozovaných v regionu zrušit 38 vlaků, což by mělo uspořit 6,4 milionu korun. České dráhy však některé spoje musí zachovat kvůli zajištění návaznosti vlaků. "Spoje, které necháme jezdit po dobu platnosti jízdního řádu, budeme více než dvěma miliony korun financovat ze svého," řekl Havel.

Podle náměstka hejtmana Libora Joukla kraj výhledově uvažuje o tom, že by část méně obsazených vlaků mohly nahradit autobusy. Autobusová doprava je pro kraj podstatně levnější.

V nejbližších třech letech by i cestující na Vysočině měli pocítit modernizaci železnice. Modernizační projekt má podle náměstka generálního ředitele ČD Antonína Blažka hodnotu téměř 800 milionů korun. Na Vysočině by se mělo objevit osm až devět nových motorových jednotek po 120 místech. Kromě nových kolejových vozidel by se modernizace měla týkat také nádražních a přednádražních prostor a informačních systémů.

## 22. 04. 2009 150 let Pardubicko-liberecké dráhy (1. - 3. května 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=76571>)

V pátek 1. května 2009 uplyne přesně 150 let od okamžiku, kdy byly do provozu uvedeny poslední úseky Jiho-severoněmecké spojovací dráhy, kterou příznivci železnice spíše znají pod názvem Pardubicko-liberecká dráha. Jednalo se o úseky z Turnova do Liberce a odbočnou trať z Josefova (dnešní Jaroměř) do Svatoňovic. Tímto počínem byly pro veřejnou dopravu otevřeny tratě Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod – Turnov – Liberec a Jaroměř – Trutnov.

### Oslavy 150 let

O prvním prodlouženém květnovém víkendu 1. – 3. 5. 2009 připomenou kulaté výročí oslavy, které připravilo občanské sdružení Společnost železniční výtopna Jaroměř spolu s Klubem přátel železnic Českého ráje. Oslavy podpořily také kraje, města a obce, kterými prochází jubilující trati a řada firem, mezi jinými také České dráhy. V průběhu oslav se veřejnosti představí hned několik historických parních lokomotiv a motorových vozů, které zajistí provoz zvláštních vlaků na tratích Pardubice – Liberec a Jaroměř – Malé Svatoňovice - Trutnov. O prodlouženém víkendu tak vyjede na koleje celkem přes 90 historických vlaků. V některých stanicích dojde k setkání dvou i tří parních vlaků zároveň.

### Zvláštní parní a motorové historické vlaky

Pátek 1. května 2009:

- Praha hl.n. – Mladá Boleslav - Turnov
- Pardubice hl.n. – Liberec (několik vlaků i v části trati)
- Liberec - Pardubice hl.n. (několik vlaků i v části trati)
- Jaroměř – Česká Skalice a zpět
- Dvůr Králové nad Labem - teplárna a zpět (kyvadlová doprava)
- Hradec Králové hl.n. - muzeum zabezpečovací techniky a zpět (kyvadlová doprava)

Sobota 2. května 2009:

- Pardubice hl. n. – Liberec (několik vlaků i v části trasy)
- Liberec – Pardubice hl.n. (několik vlaků i v části trasy)



- Jaroměř – Trutnov hl.n. / Náchod / Opočno pod O.h. a zpět (několik vlaků i v části trasy)
- Hradec Králové hl.n. - muzeum zabezpečovací techniky a zpět (kyvadlová doprava)

Neděle 3. května 2009:

- Jaroměř – Česká Skalice a zpět (několik vlaků)
- Pardubice hl. n. – Turnov (několik vlaků v části trasy)
- Turnov – Pardubice hl.n. (několik vlaků v části trasy)
- Jaroměř – Turnov – Mladá Boleslav – Skalsko
- Jaroměř – Hradec Králové – Praha hl.n.
- Hradec Králové hl.n. - muzeum zabezpečovací techniky a zpět (kyvadlová doprava)

### **Doprovodný program**

Pro návštěvníky oslav je připravena celá řada doprovodných aktivit:

- Pardubice-Rosice nad Labem – železniční muzeum v bývalé vodárně
- Hradec Králové – železniční muzejní expozice zabezpečovací techniky, do muzea vás z hlavního nádraží dopraví historický motorový vůz
- Jaroměř – železniční muzeum výtopna Jaroměř, výstava historických i moderních lokomotiv a zázemí depa
- Dvůr Králové nad Labem - 1. května mimořádné jízdy kyvadlovým vlakem po čtyřkilometrové vlečce zdejší teplárny
- Horka u Staré Paky – 1. a 2. května výstava hasičské techniky
- Turnov – výstava o historii dráhy, výstava historických železničních vozů, výstava poštovních známek s železniční tematikou
- Liberec – modelové kolejišti v železničním depu Liberec
- Česká Skalice – výstava o historii tratě Jaroměř – Malé Svatoňovice
- Malé Svatoňovice – 2. května vojenská ukázka z 1. světové války - přepadení a odzbrojení vlaku

Podrobné informace o jízdách řádech, cenách jízdenek, doprovodném programu a vstupném najdete na internetové stránce [www.spolecnost-zeleznicni.cz/SNDVB](http://www.spolecnost-zeleznicni.cz/SNDVB).

---

## **23. 04. 2009 Na pražských nádražích budou i jízdni řády souběžných autobusů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52604-na-prazskych-nadrazich-budou-i-jizdni-rady-soubeznych-autobusu/>)

Praha – Porovnáním jízdniho řádu vlaku a městského či příměstského autobusu si budou moci cestující přímo na nádraží nebo naopak autobusové zastávce vybrat, čím budou cestovat po Praze. Společnost Regionální organizátor Pražské integrované dopravy chce tyto srovnávací tabulky od 1. května vyvěsit na smíchovském nádraží a v nedalekém Radotíně. Posléze by se měly objevit na všech velkých pražských nádražích, například na Wilsonově, Masarykově, holešovickém ale také na klánovické zastávce. V případě zájmu cestujících se postupně dostanou i na méně významné zástávky. O tomto úmyslu informoval mluvčí ROPID Filip Drápal. Jízdni řády příměstských vlaků S chce společnost vyvěsit ve stejném formátu, jaký mají autobusové nebo tramvajové jízdni řády na pražských zastávkách.

"Cestující se tak dozví na jednom místě odjezdy autobusů i vlaků a budou se moci lépe rozhodnout, který druh dopravy zvolí," řekl Drápal k úmyslu vyvěsit pro srovnání vedle sebe jízdni řády vlaků a autobusů. Realizace plánu podle mluvčího nepředstavuje žádné zvláštní výdaje.

Rychlejší než další prostředky městské hromadné dopravy jsou v současnosti vlaky v Praze pouze v ojedinělých úsecích, například z hlavního nádraží do Vršovic nebo Hostivaře, z Holešovic na libeňské nádraží nebo z okolí smíchovského nádraží do Radotína.

### 23. 04. 2009 Rušení vlaků na Vysočině kritizují ČD i opozice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52613-ruseni-vlaku-na-vysocine-kritizuji-cd-i-opozice/>)

Jihlava – Kraj Vysočina se rozhodl zrušit od června 38 osobních vlaků, které dosud objednával. Ve skutečnosti však ubude pouze 30 spojů, protože některé meziregionální osobní vlaky ČD na přání sousedních krajů zachovají, další zase budou muset na vlastní náklady vypravit, aby mohly přistavit soupravu na některý z objednaných vlaků. Záměr se nelíbí dopravci ani opozici. Ta kritizuje fakt, že vlaky budou zrušeny bez náhrady a obyvatelé některých vysočinských obcí se především ráno a večer, kdy jezdí rušené spoje, nedostanou do práce nebo domů vlakem ani autobusem. Změna vejde v platnost 15. června, kdy proběhne celostátní změna jízdních řádů.

"Rušit spoje bez náhrady není možné – není možné v rámci kraje Vysočina odříznout malé obce od vlakového i autobusového spojení," vyjádřil se k rozhodnutí nynějšího vedení regionu bývalý hejtman Miloš Vystrčil.

Náměstek hejtmana Libor Joukl argumentuje především tím, že vlaky, které přestanou jezdit, vozí většinou méně než tři lidi a jsou tedy mimořádně neefektivní. "Radši nabídnu starostovi, aby dal těm lidem na taxíka, když to řeknu hodně obrazně," uvedl Joukl.

Ke škrtkům dojde na všech tratích, hlavních i místních. Omezení se tak dotknou spojů z Jihlavy do Havlíčkova Brodu, Třebíče, Veselí nad Lužnicí, Horní Cerekve i relace Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou. Kraj tak ušetří 14 milionů korun, zhruba polovinu částky, kterou dává na hrazení zdravotnických poplatků.

Není vyloučeno, že na Vysočině ustane provoz regionálních vlaků ve větší míře. V tom případě by podle Libora Joukla byly jednotlivé spoje nahrazeny autobusy.

Rušení vlaků, i když jsou spoje nahrazeny autobusy, se většinou setkalo s odporem obcí i cestujících. Dlouhý a prozatím neúspěšný boj proti zrušení vlaků vedou starostové některých obcí v Ústeckém kraji. Naopak k realizaci nedošly někdejší plány na ukončení provozu na řadě tratí ve středních Čechách.

### 23. 04. 2009 Náměstek ředitele ČD nevyloučil návrat SŽDC do drážního holdingu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52633-namestek-reditele-cd-nevyloucil-navrat-szdc-do-drazniho-holdingu/>)

Praha – Politici by měli vytvořit koncepci české železnice, dopravci totiž nyní nevědí, co je čeká za tři nebo pět let. Řekl to náměstek generálního ředitele ČD Jiří Kolář, který byl minulý týden vyhlášen manažerem roku v dopravě a logistice. Zároveň naznačil, že je možné, že se Správa železniční dopravní cesty opět stane součástí holdingu Českých drah. Její samostatné působení je podle Koláře není v evropském měřítku příliš obvyklé. K úplnému oddělení vlastníka infrastruktury a národního železničního dopravce došlo například na Slovensku nebo ve Španělsku.

Podle Koláře existují v Evropě dvě možné cesty. Takzvaný německý model, kde na železnici působí národní holding Deutsche Bahn. Jednou z jeho dceřinných společností je i vlastník kolejí, který podle zákona musí vpustit na trať každého dopravce. Podobně to funguje v Rakousku.

"Já bych preferoval samozřejmě německý model," řekl Kolář. "Tam je zachovaná ta synergie, kdy my nemůžeme fungovat bez infrastruktury a infrastruktura bez nás jako národního dopravce," doplnil.

Česká republika je ovšem na půli cesty ke slovenské verzi železniční dopravy. Koleje vlastní a obstarává státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Vláda projednává také materiál, podle kterého by měla SŽDC měla převzít od drah také zajišťování provozu, tedy nádraží včetně personálu.

Jde především o výhybkáře, signalisty, výpravčí nebo dispečery. Celkem má provozní divize drah 10 tisíc lidí, šéfem je právě Kolář. Ten by šel raději opačným směrem. "Někdy do budoucna, i když to kolegové neradi slyší, někdy v budoucnu by se mohlo SŽDC vrátit zpátky do holdingu ČD jako jedna z dcer," uvedl.

## 24. 04. 2009 Na Benešovsku vykolejil nákladní vlak, náhradních autobusů je málo (Čerčany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52667-na-benesovsku-vykolejil-nakladni-vlak-nahradnich-autobusu-je-malo/>)

Čerčany (Benešovsko) - Nákladní vlak vykolejil dnes ráno na příjezdu do Čerčan. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Trať z Prahy na Benešov je stále neprůjezdná a náhradní dopravu zajišťují autobusy, řekli mluvčí benešovské policie Zuzana Stránská a mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar. Autobusy ovšem nedokázaly pobrat všechny cestující z vlaků, které jezdí ve vyloučeném úseku ze Senohrab do Benešova, zejména ve špičkách. Vlak patřící OKD Doprava jel ze Senohrab. Na příjezdu do Čerčan před mostem přes Sázavu vykolejily čtyři z 24 vagonů. Tři vykolejené vozy stojí mimo koleje na pražcích, jeden je nakloněn. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) bude trať neprůjezdná do zítřejšího rána. Škoda na vlaku byla předběžně vyčíslena na milion korun a na trati na 350 tisíc korun.

Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka byl provoz zcela zastaven v úseku mezi obcemi Senohraby a Čerčany. Osobní vlaky ze Senohrab do Čerčan nahradily autobusy. "Abychom usnadnili cestování lidem, kteří chtějí cestovat do nebo z jižních Čech, upravili jsme režim náhradní dopravy u dálkových vlaků v době dopravní špičky, tedy od 13:00 do 21:00," doplnil Joklík. V tuto dobu mohou cestující dálkových vlaků použít pravidelné osobní vlaky, kterými dojedou z Prahy do Strančic a odtud je přímo do Benešova odveze autobus (rychlíky jsou v tomto úseku zcela odřeknuty). V Benešově mohou přestoupit na dálkové vlaky. To platí i v opačném směru. Takzvaný rychlý autobus ze Strančic do Benešova a zpět jezdí kyvadlově a nezastavuje v žádné další stanici. Dálkové vlaky pak odjíždějí z Benešova ve svých pravidelných časech.

Osobní vlaky z Benešova do Prahy jezdí za vyloučeným úsekem s půlhodinovým až hodinovým zpožděním. S náhradní autobusovou dopravou byl během dne problém. Cestující z vlaků, které na benešovské trati jezdí až osmivozové, se totiž do přistavených vozidel nedokázali všichni vměstnat. "Autobusů je potřeba velké množství a je velmi obtížné je hlavně ve špičce sehnat. Do vlaku se vejde více než 600 lidí, to je více než deset autobusů," shrnul mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Dráhy doporučují cestujícím, aby mezi stanicemi Praha hlavní nádraží - České Budějovice a zpět použili rychlíky jedoucí přes Zdice, Příbram a Písek. Cestujícím, kteří využijí těchto vlaků, bude umožněna přeprava na jízdní doklady po původní trati bez doplacení rozdílu jízdného.

Na samotném vlaku je podle OKD Dopravy zhruba milionová škoda. Při nehodě byly poškozeny také koleje a trolej. Na kolejích a železničním svršku došlo k poškození zhruba stometrového úseku. "Předběžné odhady hovoří o několika stovkách tisíc korun," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Škody nabíhají také Českým drahám, které musí platit náhradní autobusovou dopravu. Ta bude pravděpodobně zavedena až do sobotního rána.



## 24. 04. 2009 Čelákovické nádraží čekají opravy

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_16opra.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_16opra.htm))

Výpravní budova ve stanici Čelákovice projde rekonstrukcí. Ta čeká i část trati 231, která má posloužit odklonům z modernizovaného I. koridoru.

Rekonstrukce výpravní budovy, pocházející z období zdvoukolejňování trati v letech 1925 – 28, zahrnuje zateplení objektu, opravu fasády, výměnu oken a dveří, novou střešní krytinu, nová komínová tělesa a lávky, opravu přístřešku a dlažby, toalety pro veřejnost, rekonstrukci pokladny a čekárny pro cestující, plynovou přípojku s kotelnou a elektrickou instalaci pro provozní místnosti.

Oprava byla zahájena letos 2. února a přijde na 19,3 milionu korun. Jejím důvodem je zchátralost objektu a snaha vytvořit lepší zázemí pro cestující.

To však není vše. V letech 2009–2010 proběhne Optimalizace železniční trati Praha-Vysočany (včetně) – Lysá nad Labem (bez). Investorem této akce je SŽDC. Cílem stavby je posílit kapacitu

dráhy tak, aby bylo možné převést dálkovou dopravu na východ republiky z tříkolejného koridorového úseku Praha Běchovice–Úvaly. Ten SŽDC plánuje v nejbližších letech modernizovat a převést na trať vedoucí do Kolína přes Čelákovice.

Mnohem rozsáhlejší stavební úpravy do železniční infrastruktury se zde připravují v horizontu let 2013 – 2016. V rámci druhé etapy budou rekonstruovány všechny železniční stanice i zastávky (Zeleneč a Mstětice) a traťové úseky.

V Čelákovících vyrostou dvě ostrovní nástupiště, dojde ke změně geometrie kolejiště, dosadí se nové sdělovací a zabezpečovací zařízení a počítá se i s významnou přeložkou trati ve směru na Prahu a rekonstrukcí mostu přes Labe.

---

## **24. 04. 2009 Problémy v Nizozemí (aliance HSA)**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_16nizo.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_16nizo.htm))

Nizozemské dráhy působí spolu s leteckým dopravcem KLM v Alianci pro vysokorychlostní železniční dopravu. Opožděné zprovoznění nové tratě jí způsobilo velké problémy.

Aliance (HSA) získala před osmi lety exkluzivní koncesi na patnáct let, a to na provoz vnitrostátních vlaků mezi Amsterdamem, Rotterdamem a Bredou i mezinárodních vysokorychlostních vlaků z Amsterdamu do Paříže přes Brusel, v tomto případě ve spolupráci s francouzskými SNCF a belgickými SNCB.

Jízdné z vnitrostátní přepravy se mělo na tržbách podílet šedesáti procenty. Poplatek za použití vysokorychlostní tratě (VRT) Zuid byl stanoven na 148 milionů eur ročně, tedy částku, která odpovídá úrovni jedné padesátiny její pořizovací ceny.

### **Problémy zabezpečení**

Při udělení koncese aliance předpokládala zahájení komerčního provozu v dubnu 2007. Vlivem zpoždění dodávky nových jednotek řady V250 od výrobce Ansaldo Breda musí HSA řešit provoz vlaků do Bruselu nasazením moderních čtyřsystémových lokomotiv řady E186 výrobce Bombardier a starších strojů SNCB řady 1187 s klasickými vozy.

Hlavním podnikáním aliance má být však provoz vlaků na trati Zuid z letiště Schiphol u Amsterdamu na belgické hranice. Z důvodu opoždění zprovoznění trati kvůli aktivaci zabezpečovacího zařízení ETCS (úroveň 1) se aliance ocitla na pokraji bankrotu. Problémy s instalací zmíněného zařízení vedly státního provozovatele infrastruktury ProRail k úvahám o instalaci alternativního zabezpečení.

### **Potřebná ministerská kompenzace**

Aliance pro vysokorychlostní železniční dopravu se ocitla bez vlaků V250, bez tržeb i bez vysokorychlostní tratě. Do její záchrany se aktivně vložil tamní ministr dopravy Camiel Eurlings. Aliance obdržela kompenzaci za zpožděné dokončení vysokorychlostní trati Zuid (původně mělo být do října 2008) a dalších 19 milionů eur má kryt ztráty do termínu očekávaného otevření trati v červenci 2009.

Start patnáctileté koncese byl odložen na letošní červenec s prodloužením exkluzivního práva pro alianci do června 2024. Podle ministra Eurlingse tím stát na poplatcích za použití tratě Zuid přijde o 131 milionů eur.

Aliance má smluvně zajištěno dvacet týdnů zkušebního provozu na trati Zuid před zahájením komerční dopravy. Při pokračování jejích finančních problémů je stát připraven poskytnout alianci půjčku 50 milionů eur.

---

## **24. 04. 2009 Krátké zprávy ze světa**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_16svet.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_16svet.htm))

### **Německá DB ulovila manažera Francie**

Konkurenční boj mezi německou železniční společností DB a francouzskou SNCF se opět přiosťil, když DB do své dceřiné společnosti Euro Cargo Rail získala top manažera od SNCF Fret Emmanuela Delachambre. Bývalý generální ředitel dceřiné společnosti SNCF Fret VFLI se nyní stává poradcem šéfa společnosti Euro Cargo Rail Alaina Thauvetta. Odchod Delachambre od SNCF Fret je těžkou ranou této společnosti, neboť „dcera“ VFLI určuje novou strategii SNCF Fret v oblasti nákladní přepravy.



### Lepší cestování ve Švýcarsku

V nových patrových soupravách Švýcarských spolkových drah (SBB), které začínají jezdit pro Curyšské dopravní sdružení (ZVV), jsou umístovány informační monitory, které neukazují jen příští stanici či zastávku s časem příjezdu a zastavení, ale i možné přípoje v reálném čase. Tuto nabídku informací chtějí SBB, ve spolupráci s ZVV, realizovat ve všech patrových elektrických jednotkách do konce roku 2011. Ve 113 jednotkách první generace má být umístěno celkem 1356 monitorů.

### Běloruské dráhy jednájí s Kazachy

Značné obavy panují na běloruských drahách, pokud jde o záměr Ruska snížit velmi výrazně podíl zahraničních námořních přístavů na realizaci ruského zahraničního obchodu do roku 2010 pod 10 procent. Minsk se obává o roli Běloruska jako tranzitní země a věnuje se intenzivněji možnosti spolupráce s Kazachstánem. Říká se, že Běloruská dráha by mohla mít šanci přepravovat 2 až 3 milionů tun kazašského exportu v průvozu na Klaipedu (Litva) a další přístavy na Baltu.

### V Číně se přepravuje pořád víc zboží

Obrat dopravy zboží v čínském drážním sektoru za prvních devět měsíců minulého roku výrazně vzrostl. Ministerstvo železnic Číny informovalo, že za uvedené období bylo přepraveno 2,52 miliardy tun zboží, což je ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku navýšení o 7,4 procenta neboli 170 milionů tun. Denně se odbavovalo 147 600 vagonů (plus 5,7 procenta). Nadprůměrný nárůst se týkal v prvé řadě přepravy uhlí a obilí.

## 24. 04. 2009 Kraje nabídnou železničním dopravcům čtyři miliardy na nákup nových vagonů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52741-kraje-nabidnou-zeleznicnim-dopravcum-ctyri-miliardy-na-nakup-novych-vagonu/>)

Brno – Kraje připravují v rámci svých Regionálních operačních programů výzvu na nákup nových železničních vozů pro regionální osobní dopravu. Celkem dají kraje na nákup vagonů vybranému zájemci až čtyři miliardy korun, každý region nabídne 500 až 600 milionů. Vyplývá to z informací, které dnes novinářům poskytl místopředseda Asociace krajů ČR a hejtman Pardubického kraje Radko Martínek po zasedání asociace na brněnském výstavišti. Zájem o výběrová řízení již deklarovaly České dráhy, které dnes provozují většinu regionálních vlaků v republice.

"V prvních dvou měsících příštího roku by měla být vypsána výzva na pořízení kolejových vozidel pro regionální dopravní síť," uvedl Martínek. Všechny regiony budou podle dohody hejtmanů postupovat společně. "Připravíme podmínky výzvy společně tak, abychom mimo jiné nezabránili tomu, aby regionální vozidla mohla překračovat hranice krajů," podotkl.

Podle mluvčího vedení Jihomoravského kraje Jana Chmelíčka se předpokládá, že nové vozy by provozovaly právě České dráhy. Některé kraje ale nedávno uvažovaly, že kvůli problémům s financováním ztratí regionální železniční osobní dopravu vypíše tendry, v nichž může zvítězit kterákoli jiná firma.

"My o výběrové řízení stojíme, minimálně dva roky se na něj připravujeme. Pro každý region jsme připraveni, žádný region by nepřišel zkrátka. Domníváme se, že nechat ty peníze z EU propadnout, by byla škoda," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský.

O evropské dotace na nákup vozů pro regionální osobní dopravu se chce ucházet také společnost Student Agency. "My známe podmínky udělení dotací a podle nich nemohou dát kraje peníze Českým drahám rovnou na základě stávajících smluv, protože ty nesplňují evropské směrnice. Kraje proto nejspíš budou muset vypsát výběrová řízení. Zakázku mohou zadat i přímo konkrétní firmě, tak jako tomu bylo v minulosti u Českých drah, ale v tom případě o tom musí veřejnost s dostatečným předstihem informovat, aby se mohla konkurence odvolat a případně trvat na tendru," řekl majitel firmy Radim Jančura.

České dráhy v současnosti nežádka zabezpečují regionální osobní dopravu vozy a jednotkami staršími než 30 let – právě takový je podle Petra Štáhlavského průměrný věk vagonů ČD. Novější vozidla lze potkat například v okolí Prahy či Ostravy, naopak na neelektrizovaných tratích Jesenicka nejsou výjimkou vozidla stará půl století. Další železniční dopravci provozují většinou buď starší vlaky pronajaté či koupené od Českých drah, nebo novější vozidla půjčená od zahraničních dopravců.



## 25. 04. 2009 Provoz na trati z Prahy do jižních Čech byl ráno obnoven

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52803-provoz-na-trati-z-prahy-do-jiznich-cech-byl-rano-obnoven/>)

Čerčany (Benešovsko) – Provoz na trati z Prahy do Benešova a dále na České Budějovice byl ráno obnoven. První vlak projel po trati, která byla neprůjezdná od pátečního rána po nehodě nákladního vlaku, v 8:35. Provoz je zatím veden jenom po jedné koleji a sníženou rychlostí. Informoval o tom mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Po dobu výluky jezdily mezi Senohraby a Benešovem místo vlaků autobusy.

"Místem projíždíme po jedné staniční koleji desetakilometrovou rychlostí, ale jezdí jak regionální, tak dálková doprava. Zpoždění nabírají vlaky jen minimální," řekl Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah.

Nákladní vlak patřící OKD Doprava jel ze Senohrab. V pátek po čtvrté hodině ráno na příjezdu do Čerčan před mostem přes Sázavu vykolejily čtyři z jeho 24 vagonů. Nikdo nebyl zraněn. Skoda na vlaku byla předběžně vyčíslena na milion korun a na trati na 350 tisíc korun. Příčiny nehody se vyšetřují.

## 27. 04. 2009 Rüdiger Grube bude od května novým šéfem DB

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/52947-rudiger-grube-bude-od-kvetna-novym-sefem-db/>)

Berlín – Dosavadní manažer automobilky Daimler Rüdiger Grube bude od 1. května novým generálním ředitelem Německých drah (DB). Potvrdily se tak spekulace, které zněly již od rezignace dosavadního ředitele Harmuta Mehdorna. Do čela firmy, která je podobně jako České dráhy akciovou společností ve stoprocentním vlastnictví státu, zvolila Grubeho dozorčí rada na svém mimořádném zasedání v Essenu. Sedmapadesátiletý manažer vystřídá Hartmuta Mehdorna, který v březnu oznámil, že 30. dubna v čele DB skončí. O zvolení nového ředitele informovaly DB v tiskové zprávě.

"Těším se na novou práci. Se svými spolupracovníky chci pokračovat v úspěšném směřování DB," vyjádřil se Grube po svém zvolení.

V čele společnosti se bude muset nejprve vypořádat s aférou, která stála místo Mehdorna. Odboráři, kteří s vedením drah vedli vleklé spory, ho obvinili, že je nechal sledovat a kontroloval i jejich e-mailové schránky.

Německé dráhy jsou největším železničním dopravcem v Německu. Vlastní 92 procent akcií nákladního dopravce Railion a jejich dceřiné firmy DB Fernverkehr a DB Regio zajišťují dálkovou, resp. regionální dopravu na většině tratí. Přestože především v regionální dopravě mají v Německu stále větší slovo soukromníci, DB zajišťuje největší část výkonů i v této oblasti. V dálkové dopravě má na území Spolkové republiky Německo pouze mizivou konkurenci. DB spravují prostřednictvím dceřiné společnosti DB Netz i železniční infrastrukturu, podle zákona ale musí bez obstrukcí pustit na koleje i konkurenční dopravce.

## 27. 04. 2009 Novinky v provozu pendolin (SC Pendolino Sprinter...)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=76966>)

Od druhé změny jízdního řádu, která vstoupí v platnost v neděli 14. června 2009, plánují České dráhy zavést dvě zásadní novinky v provozu vlaků SC Pendolino:

- Přímý páteční posilový spoj SC Pendolino Sprinter spojí Prahu nonstop s Ostravou a dále bude pokračovat do Bohumína, Karviné, Českého Těšína a Třince.
- Místenky ve vlacích SuperCity na trasách Praha – Brno a Praha – Břeclav v hodnotě 0 Kč. Cestování pendolinem z a do Brna a Břeclavi tak bude ve 2. třídě cenově stejně výhodné jako vlakem EC.

Zavedením spoje Sprinter se nejen rozšíří dosavadní nabídka spojení vlaky pendolino v pátek, ale současně i otestuje poptávka po přímém rychlém spojení Prahy a dalších oblastí Moravskoslezského kraje a Těšínska. Odezva této nabídky u zákazníků pak bude jedním z důležitých podkladů při plánování dalšího rozvoje produktu SC Pendolino.

### První SC Pendolino Sprinter vyjede 12. června

Vlak SC Pendolino Sprinter bude provozován jako páteční spoj (pojede i v den před prodlouženým víkendem) a z pražského hlavního nádraží by měl odjíždět v 16:23 hodin. Jeho první zastávkou bude až Ostrava-Svinov. Vlak dále zastaví ve stanicích Ostrava hl.n., Bohumín, Karviná hl.n., Český Těšín a Třinec.

### Místenka pro vlaky SC na trase Praha – Brno / Břeclav ve 2. třídě zdarma

Další novinkou je akční cena místenky pro cestování vlaky SuperCity ve vnitrostátní přepravě druhou třídou na trasách Praha – Brno a Praha – Břeclav (respektive v opačných směrech). Každý, kdo bude mít platnou jízdenku druhé třídy pro některou z těchto tras, bude mít nárok na místenku zdarma. Pro cestující to znamená úsporu až 200 Kč. Cestovní komfort vlaků SC Pendolino zůstane zachován, spoje budou i nadále povinně místenkové a cestovat jimi bude možné pouze s platnou místenkou. Akční cena 0 Kč pro místenky ve 2. třídě se týká pouze uvedených tras a cestování druhou třídou spoji SC 14, 15, 16, 17, 18 a 19.

Podrobné informace o jízdním řádu spoje SC Pendolino Sprinter a nabídce místenek za 0 Kč na trasách Praha – Brno a Praha – Břeclav budou zveřejněny v průběhu května.

## 28. 04. 2009 Parní vlak na Dobříš (23. května 2009, Praha-Braník - Dobříš)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=77009>)

V sobotu 23. května vyjede z nádraží Praha Braník parní lokomotiva řady 434.2186 z roku 1917 v čele historického vlaku do Dobříše. Vlak zastaví ve stanicích Praha Zbraslav, Vrané nad Vltavou, Měchenice, Čísovice, Mníšek pod Brdy a Malá Hraštice. Doba potřebná pro doplnění vody do parní lokomotivy v ŽST Měchenice bude vyplněna několika písničkami. Po příjezdu do žel. stanice Dobříš ve 12:24 hodin je v prostorách nádraží připraven koncert skupiny Vlak na Dobříš a jejich hostů.

Kromě koncertu na dobříšském nádraží je možno navštívit dobříšský zámek s galerií, unikátními interiéry a překrásnou francouzskou zahradou. Pro cestující parního vlaku je připravena sleva 50% na vstupence do zámku a do zahrady bude vstup zdarma. Na zámku je expozice s výstavou historických motocyklů, na kterou je po předložení jízdenky z parního vlaku rovněž vstup zdarma. V centru města Dobříše se konají tradiční Májové slavnosti. Mezi nádražím – zámek a centrem města bude zavedena bezplatná kyvadlová autobusová doprava.

Ve 14:05 se parní vlak vydá na výletní jízdu z Dobříše do Malé Hraštice a zpět. Návrat do Prahy je plánován s odjezdem z Dobříše v 15.37 hod. Tradičně bude v soupravě parního vlaku zařazen i bufetový vůz. Připraveno je pamětní razítko.

Bližší informace obdrží zájemci na tel. 972 228 853, 972 228 850, 972 28 851. [www.parnijizdy.ic.cz](http://www.parnijizdy.ic.cz)

E-mail : [pavlik@zst.cd.cz](mailto:pavlik@zst.cd.cz).

Předprodej jízdenek a místenek bude zahájen od 24. 4. v osobní pokladně na nádraží Praha Braník denně od 7 do 18 hodin.

Rezervace jízdenek není možná.

### Jízdní řád

STANICE	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
Praha Braník	X	9:46	17:27	X
Praha Zbraslav	09:58	9:59	17:14	17:16
Vrané nad Vlt.	10:06	10:12	17:05	17:06
Měchenice	10:18	11:18	16:58	16:59
Čísovice	11:40	11:42	16:25	16:41
Mníšek p/B.	11:53	11:55	16:15	16:17
Malá Hraštice	12:07	12:09	15:52	15:59
Dobříš	12:24	X	X	15:37

STANICE	příjezd	odjezd
Dobříš	X	14:05

Malá Hraštica 14:20 14:35

Dobříš 14:50 X

## Ceník

- zpáteční jízdenka (Praha – Dobříš a zpět) = 240 Kč;
- zpáteční jízdenka (Dobříš – Malá Hraštica a zpět) = 100 Kč;
- jednosměrná jízdenka (Praha – Dobříš) = 200 Kč;
- úseková jízdenka (Praha – Měchenice nebo Měchenice – Dobříš) = 100 Kč;
- úseková jízdenka mezi sousedními stanicemi = 60 Kč;
- místenka = 20 Kč;
- děti od 6 do 15 let mají 50 % slevu;
- děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení.

## 28. 04. 2009 České dráhy vypisují výběrové řízení na pronájem moderních motorových souprav

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2780/>)

Od podzimu chtějí České dráhy nasadit na rychlíky Praha – Kladno – Rakovník a Praha – Příbram – Písek – České Budějovice moderní nízkopodlažní motorové jednotky, které nabídnou vyšší kvalitu cestování. Proto bude v nejbližších dnech zveřejněno v informačním systému o veřejných zakázkách výběrové řízení, které má za cíl najít společnost zajišťující pronájem moderních vlaků.

České dráhy nasazují na spoje z Prahy do Rakovníka modernizované motorové soupravy a z Prahy do Českých Budějovic jezdí těžké dieselelektrické lokomotivy jen se dvěma vozy. „Současný provoz těžké a výkonné lokomotivy se dvěma vagóny je poměrně nákladný, proto chceme tyto soupravy nahradit lehkou a energeticky úspornou motorovou jednotkou,“ uvádí ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. České dráhy však v současnosti nemají žádná vhodná vozidla takové konstrukce, proto se rozhodly pro jejich pronájem. „V současné době nemáme na tyto spoje uzavřenou dlouhodobou smlouvu, díky které bychom mohli přímo nakoupit moderní soupravy. Jízdní řád v tomto případě chystáme vždy na následující rok, proto by nebylo vhodným řešením rovnou nakoupit soupravy v hodnotě kolem 80 milionů Kč za kus. Tak jsme zvolili cestu pronájmu, která je například v Německu poměrně obvyklá,“ doplnil Rostislav Novák. Nákup moderních souprav pak připadá v úvahu při uzavření dlouhodobějších kontraktů s objednateli, které zaručí návratnost investovaných prostředků.

Podle Rostislava Nováka má jít o moderní vozidla, která jsou dnes běžně na dopravním trhu k dispozici: „Požadujeme minimálně částečně nízkopodlažní soupravu s rychlostí do 120 km/h a s dostatečným výkonem, aby souprava zvládala současné jízdní doby na jednokolejních tratích. Uvnitř musí být k dispozici prostory pro vozíčkáře, bezbariérové sociální zařízení a také místo pro jízdní kola. Jednotka musí být také schválená pro provoz v České republice, aby s ní mohl být zahájen provoz ještě letos na podzim.“ Dráhy uvažují o pronájmu celkem 8 souprav na dobu až 6 let.

V současné době vrcholí také přípravy na vyhlášení výběrového řízení na nákup 100 používaných rychlíkových vozů. Vagóny mají nabídnout vyšší komfort než současné rychlíkové soupravy Českých drah vyráběné v 70. a 80. letech a umožní provoz těchto vlaků rychlostí až 160 km/h. Zároveň probíhá výběrové řízení na modernizaci motorových a přípojných vozů na 64 dvoudílných částečně nízkopodlažních jednotek a poptávkové řízení na dodávku řídicích vozů pro klasické vlaky. V účinnosti jsou kontrakty na dodávky elektrických jednotek CityElefant (celkem 60 kusů) a modernizaci 6 starších polobufetových vozů BRm na klimatizované vozy 1. třídy s bistro řady ARmpee. Těchto šest vagónů by mělo být v provozu již v jízdním řádu 2010, který začne platit v polovině prosince letošního roku.

## 29. 04. 2009 Stavební povolení: Rekonstrukce kolejiště žst. Ptení

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090428vyhlaska.pdf>)

## 29. 04. 2009 Sezóna Jihočeské nostalgie začíná jízdou vlaku „Peklík“ z Českých Budějovic do Netolic (1. května 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2783/>)

České dráhy vypraví ve státní svátek 1. května historický parní vlak „Peklík“ z jihočeské metropole přes Dívčice do Netolic. Tato nostalgická jízda symbolicky otevře letošní jihočeskou sezónu s párou.

Ve vlaku budou řazeny historické osobní vozy třetí a druhé třídy, cyklovůz a bufetový vůz. Pro zájemce bude k dispozici i otevřený vyhlídkový vůz. Soupravu povede parní lokomotiva „Kafemlejnek“ (310.093). Celodenní rodinné jízdné stojí 200 Kč a vztahuje se na jízdy obou parních vlaků Peklík i Jakub Kubata. Letošní novinkou je přeprava kol zdarma.

„V Netolicích přivítá historický vlak divadelní spolek Tyl, poté vyrazí průvod s harmonikou na netolické náměstí, kde začne program ke sto letům muzea v Netolicích,“ říká Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Českých Budějovicích. „Překvapení pro cestující historického vlaku připravil Státní zámek Kratochvíle, který leží asi dva kilometry od netolického nádraží. Návštěvníky čeká mimořádná prohlídka zámku a zámeckých zahrad se speciálním výkladem. S jízdenkou na vlak Peklík je vstup zdarma.“

Jízdenky na parní vlak je možné koupit přímo ve vlaku u průvodčích, místo pro kolo lze zarezervovat předem na e-mailu [info@jihoceskedrahy.cz](mailto:info@jihoceskedrahy.cz). Další informace získáte na [www.cd.cz/jiznicechy](http://www.cd.cz/jiznicechy) a na telefonu 972 544 691.

### Základní cena (České Budějovice – Netolice)

- České Budějovice – Netolice a zpět	160 Kč
- České Budějovice – Netolice (jednosměrná)	100 Kč
- Celodenní rodinná jízdenka na vlaky „Peklík“ (České Budějovice – Netolice a zpět) a „Jakub Kubata“ (Netolice – Dívčice a zpět), platí pro 2 dospělé a max. 3 děti do 15 let	200 Kč

### Úsek Netolice – Dívčice

- jednosměrná jízdenka	60 Kč
- zpáteční jízdenka	100 Kč
- rodinná zpáteční jízdenka (2 dospělí a max. 3 děti do 15 let)	200 Kč
- děti, důchodci	sleva 50 %
- držitelé ZTP	sleva 75 %
- přeprava kola	zdarma

### Doprovodný program

- 9:10 – 9:25 Vystoupení taneční skupiny Desperado na nádraží v Dívčicích
- 10:07 Přivítání vlaku v Netolicích divadelním spolkem Tyl
- 10:20 Procházka s průvodcem od vlaku Peklík na zámek Kratochvíle, speciální prohlídka zámku a zámeckých zahrad vhodná i pro děti. Pro cestující vlaku Peklík (s jízdenkou) vstup zdarma
- 10:20 Průvod s harmonikou z nádraží na netolické náměstí
- 10:30 Na náměstí v Netolicích slavnostní celodenní program ke 100 letům netolického muzea
- 13:15 – 14:05 Posezení s harmonikou v Dívčické hospodě (za nádražím), představení taneční skupiny Desperado.

### Jízdní řád parního vlaku z Českých Budějovic do Netolic

#### Parní vlak „Peklík“ z Českých Budějovic do Netolic (platí 1. 5. 2009)

8:30	České Budějovice	17:52
8:35	České Budějovice severní zastávka	17:48
8:48	Hluboká nad Vltavou	17:39
8:57	Zliv	17:28
9:03	Zbudov	17:21
9:07 (přij.)	Dívčice	17:17 (odj.)

9:33 (odj.)	Dívčice	16:54 (přij.)
9:45	Libějovice	16:43
9:51	Malovice u Netolic	16:36
9:56	Holečkov	16:32
10:01	Netolice zastávka	16:27
10:07	Netolice	16:20

**Parní vlak „Jakub Kubata“ z Netolic do Dívčic a zpět (platí 1. 5. 2009)**

12:33	Netolice	14:47
12:40	Netolice zastávka	14:41
12:45	Holečkov	14:36
12:49	Malovice u Netolic	14:31
12:56	Libějovice	14:25
13:07	Dívčice	14:13

**29. 04. 2009 Z regionálních vlaků ubyli další cestující**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53285-z-regionalnich-vlaku-ubyli-dalsi-cestujici/>)

Praha – V prvním čtvrtletí tohoto roku pokračoval pokles cestujících v regionálních i dalších vnitrostátních vlacích Českých drah. Pokračoval tak trend, který začal již loni. Zároveň vzrostl počet cestujících v mezistátních vlacích, v nich přibýlo za tři měsíce více než půl milionu lidí. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského přibývají v přeshraničních spojích cestující kvůli nižším cenám jízdenek a částečně také proto, že do vlaků přestoupili z letadel. V regionálních vlacích potom podle Štáhlavského ubývají lidé především kvůli krizi, která je jednak připravuje o práci a jednak nutí k úspornějšímu životnímu stylu. Přesná čísla o počtu vnitrostátních cestujících dráhy zatím nezveřejnil.

ČD zatím nemají jasno, jak se v prvním čtvrtletí vyvinul počet cestujících v příměstské dopravě. V ní cestující často využívají jízdenek integrovaných dopravních systémů, které je možné využít v prostředcích více dopravců. "Nelze tedy v dané chvíli potvrdit, že pokles přeprav na kratší vzdálenosti se týká i příměstské dopravy," uvedl Štáhlavský.

Loni vlaky Českých drah přepravily 175,2 milionu cestujících, což je téměř o sedm milionů méně než v roce 2007. Úbytek nastal především na krajských spojích. Provoz osobních a spěšných vlaků, jejichž provoz platí regiony, je výrazně ztrátový. Dráhy proto chtějí od krajů, aby přidaly peníze na dorovnání těchto ztrát. Kraje proto zvažují omezení počtu objednaných spojů.

S úbytkem cestujících se potýkají i další druhy veřejné dopravy – autobusová a letecká.

**29. 04. 2009 Před víkendem pojedou více vlaků, ČD varují před frontami u pokladen**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53304-pred-vikendem-pojede-vice-vlaku-cd-varuji-pred-frontami-u-pokladen/>)

Praha – Posily dostanou vybrané spoje Českých drah, které pojedou před prodlouženým víkendem. Má se jednat vesměs o vlaky jedoucí mezi Prahou a největšími městy. Vyjedou také celé posilové vlaky, mimo jiné dodatečný noční rychlík Vihorlat z Prahy do Košic. Oznámil to mluvčí drah Petr Štáhlavský. Zároveň varoval před frontami na nádražích. Cestující by si měli zajistit jízdenky s předstihem, aby se vyhnuli dlouhému čekání u pokladny.

Kromě květnových prodloužených víkendů posilují dráhy soupravy například také před Velikonocemi, letními prázdninami nebo na Dušičky. Nejvytíženější vlaky jezdí v období Vánoc a Silvestra.

Kromě stresu u pokladen přinesou květnové svátky také radost milovníkům železniční historie. Dráhy a různé železniční spolky chystají řadu nostalgických jízd parních vlaků a starých "motoráčků". Například v rámci oslav konce války pojedou parní vlak z Plzně, motorový vůz Hurvínek zase uvidí nadšenci na trati Pardubice - Chrudim.



### 30. 04. 2009 Průchod pod nádražím v Liberci se v pátek otevře

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53216-pruchod-pod-nadrazim-v-liberci-se-v-patek-otevre/>)

Liberec - Bezpečný průchod pod libereckým vlakovým nádražím se v pátek na 1. května opět částečně otevře pro veřejnost, informoval o tom mluvčí libereckého magistrátu Martin Korych. Průchod, který vznikl prodloužením jednoho z nádražních podchodů, byl provizorně otevřen u příležitosti lyžařského šampionátu 16. února, aby zjednodušil přístup z centra Liberce k Tipsport aréně. Stavbu ale bylo třeba dokončit, a tak byl od 20. března opět uzavřen.

Na nádraží jsou dva podchody spojující výpravní budovu s ostrovními nástupišti, příjezdový a odjezdový. Vedou pod deseti kolejemi a každý z nich měří 97 metrů. Oba byly ve špatném technickém stavu. Jejich rekonstrukce přijde na 140 milionů korun a dokončena by měla být v září. "Podchod, který vznikl prodloužením příjezdového tunelu, bude ve zkušebním provozu, zcela dokončen bude až 1. června," řekl Korych. Od června do 3. srpna bude totiž pro veřejnost kvůli rekonstrukci uzavřen odjezdový tunel a ten příjezdový pak bude cestujícím zajišťovat přístup na nástupiště.

Při nákladné rekonstrukci nádražního podzemí byl prodloužen příjezdový tunel, který leží nejbližší původní lávce. Městskou kasu přišla stavba jen na 3,5 milionu korun, které Liberec zaplatil za opravy přístupových komunikací Husitské a Cechovni a jejich bezbariérové napojení na podchod.

### 30. 04. 2009 DB budou v květnu a červnu nabízet zlevněné jízdenky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53369-db-budou-v-kvetnu-a-cervnu-nabizet-zlevnene-jizdenky/>)

Berlín – Jízdenky Dauer-Spezial, které nabízejí Německé dráhy (DB) pro vnitrostátní cesty vlakem po Německu, se budou pro kratší trasy od 1. května do 13. června prodávat za 19 eur. Lístky, které platí na jednu jízdu ve 2. třídě vlaků IC, EC nebo ICE, obvykle stojí od 29 do 109 eur. Zlevněné jízdenky na trasy do 250 kilometrů bude možné sehnat na internetu nebo v nádražních automatech a bude možné zakoupit je na spoje jedoucí mezi 4. květnem a 12. zářím. Zlevněné jízdenky Dauer-Spezial se prodávají vždy na konkrétní spoj, podobně jako internetové jízdenky Českých drah. O desetieurové slevě informovaly Německé dráhy tiskovou zprávou.

Jízdenky Dauer-Spezial se nabízejí v měsíčním předstihu v několika cenových kategoriích od 29 do 109 eur. Je možné sehnat je většinou s měsíčním předstihem před cestou a platí ve všech kategoriích vlaků, jsou ale určeny především pro cesty dálkovými vlaky IC, EC a ICE. V nočních spojih CityNightLine je nutné zaplatit příplatek. Tento lístek je možné sehnat i na vlaky jedoucí z Česka, platit budou z první stanice za hranicemi.

### 30. 04. 2009 Na posilovém rychlíku pojedou na zkoušku CityElefant (R 1541 Olše)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53388-na-posilovem-rychliku-pojede-na-zkousku-cityelefant/>)

Praha – Na odpoledním posilovém rychlíku z Prahy do Olomouce, Ostravy a Českého Těšína bude dnes odpoledne k vidění místo obvyklé soupravy desítek let starých vagonů dvojice moderních elektrických jednotek CityElefant. Pár třívozových dvoupatrových jednotek nabídne celkem 600 míst k sezení, zhruba o stovku více než klasická souprava lokomotivy s bílo-zelenými vozy obvykle nasazovaná na tento rychlík. City Elefant, který obvykle jezdí na příměstských zastávkových vlacích, pojedou na rychlíku 1541 Olše s pravidelným odjezdem z Prahy hlavního nádraží ve 13:38.

Dnešní nasazení patrových elektrických jednotek na rychlík není zvoleno zcela náhodně. "Rozhodli jsme se provést test v předsváteční době, kdy lidé více cestují. Chceme zjistit, jak budou zákazníci nový vlak vnímat," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Nasazení CityElefantu by nemělo během cesty způsobit zpoždění, má totiž stejnou maximální rychlost jako klasická souprava obvykle nasazovaná na rychlík Olše. Cesta by naopak mohla být rychlejší, neboť jednotky mají lepší zrychlení než lokomotiva řady 150. Cestující naopak mohou ocenit pohodlnější sezení než nabízejí koženkové lavice ve starých rychlíkových vozech a klimatizaci.

České dráhy mají nyní 47 CityElefantů, celkem jich objednal 60. Jezdí především v příměstské dopravě v okolí Prahy, několik jich je k vidění také na tratích u Ostravy. V obou městech ale stále dosluhují i staré elektrické jednotky ze 60. a 70. let.

Dráhy uvažují o tom, že v budoucnu budou CityElefanty nasazovat na rychlíky pravidelně, prozatím ale zůstane dnešní test ojedinělý.

S elektrickými jednotkami na rychlících se ovšem mohou cestující setkat také při výlukách. Naposled jezdily staré jednotky řady 451 ze 60. let místo obvyklých souprav rychlíků Praha – Beroun – České Budějovice v úseku mezi Prahou a Berounem letos v dubnu.

### 30. 04. 2009 Řepařská dráha v Kolíně začíná třetí turistickou sezonu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53402-reparska-draha-v-koline-zacina-treti-turistickou-sezonu/>)

Kolín – Kolínská řepařská dráha zahájí v pátek třetí sezonu turistického provozu. Někdejší úzkorozchodná trať do kolínského cukrovaru, kterou se svázela řepa, přilákala v prvních dvou letech provozu 25 tisíc lidí. V sezoně 2009 připravili provozovatelé řadu novinek, aby přilákali další zájemce – mimo jiné vůz upravený pro potřeby vozíčkářů, cyklistů a cestujících s kočárky, řekl jednatel Klubu pro obnovu kolínské řepařské drážky Tomáš Vanča. Páteční zahájení provozu proběhne od deseti hodin. Kromě jízd výletním vláčkem taženým parní lokomotivou si návštěvníci budou moci prohlédnout čtyři parní stroje nebo muzejní expozici. Letos ji rozšířily například zrenovované vagony na dřevo z roku 1908, opravený výsypný vagon a další vozy na přepravu kolejnic. Na nádraží stojí také starobylá pumpa z období Rakousko-Uherska, ale i nový přístřešek pro návštěvníky.

"Po dvou letech můžeme říci, že je to velmi úspěšný a vyhledávaný projekt," dodal Vanča. Hotovo je ale podle něj teprve z poloviny. V současnosti se jezdí po zhruba dvoukilometrové trati, o dalších 400 metrů by se měla prodloužit během tohoto roku. V budoucnosti by se měla trať prodloužit asi na dvojnásobek současné délky od Býchor, odkud vedou cyklistické a turistické trasy. Na dostavbu je ale třeba asi 30 milionů korun, klub proto na podzim požádá o evropskou dotaci.

Kolínskou železnici pro přepravu řepy založil průkopník zemědělství, rytíř František Horský v roce 1894. Sloužila téměř 70 let. Klub pro její obnovu ji zprovoznil předloni nákladem 20 milionů korun. Přispěla na to Evropská unie, ale také stát, kraj, město Kolín, nadace Partnerství pro Kolínsko a řada sponzorů. Pomohli i jednotlivci, a to koupí pražců.

Řepařské drážky vznikly v Polabí na přelomu 19. a 20. století a jejich délka přesáhla 130 kilometrů. Nejstarší z nich byla kolínská. Vedla z cukrovaru, který stál v místě dnešní elektrárny, a pokračovala do Františkova (nynějších Ovčár), Býchor a Jestřábí Lhoty. Trať měřila celkem 10,6 kilometru. Od jejího zániku v 60. letech minulého století po ní zůstaly jen části původního náspu.

### 30. 04. 2009 Krátké zprávy ze světa

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_17zpra.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_17zpra.htm))

#### Kyvadlový vlak spojuje terminály ECT

V letošním roce, konkrétně 9. dubna, zahájil provoz kontejnerový vlak mezi terminály ECT Maasvlakte a Moerdijk v největším holandském městě Rotterdamu. Kontejnery zatím jezdí se třemi obraty každý den. Operátorem, který provoz tohoto vlaku zajišťuje, je společnost TCT Venlo. Tato firma má k terminálům blízko – je stoprocentní dceřinou společností jejich provozovatele ECT. Firma TCT Venlo svěřila trakci společnosti Veolia Cargo Nederland.

#### Bologna a Norimberk mají přímé spojení

Centra nákladní dopravy v Bologni a v Norimberku mají od šestého dubna přímé kombi spojení, organizované italským kombi operátorem Italcontainer. Třikrát týdně mezi nimi bude v obou směrech jezdit kontejnerový vlak, který trasu absolvuje za patnáct hodin. Odjezdy z Norimberka jsou vždy v pondělí, ve středu a v pátek. Přes Norimberk mají vlaky napojení na Duisburg, Brémy a Hamburk; Bologna je kromě jiného napojena na přístavy Ravenna a Livorno.

#### Kontejnerovým Zubrem do Minsku

Estonská dráha (AS Eesti Raudtee) a Lotyšský státní drážní podnik Latvijas dzelzceļš připravují společně s běloruskými železnicemi nový ucelený kontejnerový vlak na trase Talin – Riga – Minsk. Vlakem, který dostane název Zubr, se má přepravovat zboží z přístavů Lotyšska a Litvy do běloruského hlavního města Minsku. Lepší drážní napojení přístavů obou zemí ve směru na Bělorusko má zvýšit jejich konkurenční schopnost vůči sousedním námořním přístavům.

**MÁV Cargo získalo nové lokomotivy**

Společnost Rail Cargo Austria dala svému dceřinému podniku MÁV Cargo k dispozici 19 lokomotiv. Rakouský podnik tak naplňuje svůj závazek z kupní smlouvy, podle které má do MÁV Cargo v příštích pěti letech investovat 33 milionů eur (asi 900 milionů korun). V případě lokomotiv se jedná o stroje ze stavu trakce ÖBB: deset lokomotiv řady 1116, dvě řady 2016 a sedm z 2070. S ohledem nachybějí odbornou přípravu však strojvůdci MÁV zatím s lokomotivami nemohou jezdit.

**Německá DB Ioni zvýšila zisk**

Loňský rok byl pro německou DB rokem úspěšným. Řekl to před svou rezignací předseda představenstva Hartmut Mehdorn v polovině března v kulturním centru zámku Kapfenburg. Koncern docílil obratu pětatřicet miliard eur (asi 980 miliard korun) a zisku 2,7 miliard eur (asi 76 miliard korun). Ze zisku bude DB splácet dluhy. V roce 2007 dosáhla zisku ve výši 2,9 miliard eur a obratu 31,1 miliard eur. V tom se však odrážely zvláštní vlivy jako prodej Scandlines a Aurelisu.

**Polská ITL získala bezpečnostní kredit**

Společnost ITL Polska se může pochlubit, že disponuje evropským bezpečnostním certifikátem. Prezident polského drážního úřadu UTK Wiesław Jarosiewiczz předal první dokument tohoto druhu (proto má evidenční číslo 0001 – část A a B pro železniční dopravu) v Polsku šéfovi ITL Polska Macieji Wysockému. Jde o dceřiný podnik drážní společnosti ITL, sídlící v německých Drážďanech. V Polsku vlastní licenci k železniční dopravě od roku 2007.

**Rakušané se zaměří na kontejnery**

Dozorčí rada rakouské nákladní dráhy Rail Cargo Austria (RCA) dala počátkem dubna zelenou k ustavení joint venture s DB Schenker. Společná firma s názvem RailSelect, která patří z poloviny každému z nich, bude zaměřena na dopravu kontejnerů ze severomořských přístavů do Rakouska. K tomu dá mateřská společnost RCA Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) k dispozici třináct lokomotiv Taurus řady 1116, od DB Schenker půjde o dalších třináct lokomotiv řady 182.

**Bulharsko bude mít nádraží s Řeckem**

Ministři dopravy Bulharska a Řecka, Petar Mutavčiev a Evaripides Styliandis, podepsali 12. března v řeckém městě Komotini dohodu o přeshraniční železniční dopravě. Otevřela se tak cesta ke stavbě dvou společných nádraží na bulharském a řeckém území. Na hraničním přechodu Kulata–Promahon má být nádraží na bulharské straně, na přechodu Svilengrad–Dikea na straně řecké. Plánovaná zařízení mají usnadnit dopravu osob a zboží mezi oběma zeměmi a zkrátit jízdní doby.

**Prověřuje se trať z Košic do Vídně**

Širokorozchodná trať Košice–Bratislava–Viedeň by měla podle studie, zhotovené na popud slovenské vlády, přijít na čtyři miliardy eur a mohla by se postavit v letech 2010 až 2017. Podle deníku SME má o projektu zanedlouho rozhodnout slovenská vláda. Projektová společnost, založená na konci loňského roku, má během dvou příštích let ověřit možnosti realizace projektu. Ve společnosti jsou čtvrtinovým podílem zastoupeni Rakousko, Slovensko, Ukrajina a Rusko.

**Nový švédský vagon pro výrobce kuchyní**

Švédská nákladní dráha Green Cargo zkouší během jara nový nákladní vagon. Ten umožňuje nakládku a vykládku výměnných nástaveb v kombinované dopravě železnice–silnice bez nasazení mobilní překládkové techniky nebo jeřábových mostů. Vagon je vybaven nastavitelným otočným zařízením, jež umožňuje nakládku nástaveb ze strany. Tažné vozidlo se přibližuje couváním a řidič může sám přesun provést. Vagon má být nasazen pro výrobce kuchyní Ballingslöv.

**30. 04. 2009 Dráha přepravuje auta z Nošovic**

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_17hyun.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_17hyun.htm))

Na konci března začala očekávaná přeprava automobilů z produkce nově vybudovaného závodu Hyundai v Nošovicích. Již dříve se sem začaly vozit svitky plechu a kontejnery ze závodů v Koreji.

S expedicí automobilů po železnici se mimo jiné čekalo až na plný náběh výroby, ke kterému došlo v průběhu letošního jara. Předcházela mu zkušební nakládka automobilů na několik železničních vozů letos v lednu. Tyto automobily však byly po ukončení zkoušek zase z vozů vyloženy.



V nošovickém závodě Hyundai Motor Manufacturing Czech se vyrábí vůz typu i30, který je určen pro evropský trh. Po železnici jsou zatím přepravovány pouze vozy určené k prodeji na německém trhu. Vlaky s těmito vozy jsou po dvou částech, zpravidla ve skupinách po devíti nebo deseti, dopraveny ze stanice Dobrá u Frýdku-Místku (přípojná stanice vlečky závodu) do Ostravy-Kunčic, kde jsou spojeny a dále pokračují přes Českou Třebovou, Prahu a Plzeň do Furthu im Wald. Obchodně zajišťuje tyto přepravy německá firma ATG, jež patří do skupiny DB.

### 30. 04. 2009 Krátké zprávy: infrastruktura ČR

Zdroj: České dráhy, a. s. ([http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9\\_17infra.htm](http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_17infra.htm))

#### Omezení provozu v Praze

##### Most na křižovatce Trocnovská – Husitská zmizí

Pro silniční provoz bude v Praze ve dnech 8. 5. od 7.00 h do 10. 5. 2009 16.00 h kompletně uzavřena ulice Trocnovská, Husitská a křižovatka těchto ulic. Důvodem je pokračující realizace stavby Nového spojení. Bude provedeno vyjmutí a následná demontáž ocelové nosné konstrukce mostu „Malá Hrabovka“ přes křižovatku ulic Husitská a Trocnovská. V rámci samostatné investiční akce bude tato konstrukce opět sestavena a vložena do vybrané vhodné železniční tratě. Ve druhé etapě budou zdemolovány opěry mostu, ta k hlavnímu nádraží pouze částečně s následnou úpravou, ta k Masarykovu nádraží zcela, na jejím místě bude vybudován nový chodník.

#### Louny – Peruc: téměř hotovo

##### Dálkové ovládání bude do poloviny června

V rámci stavby dálkového ovládání na trati Louny–Peruc se už podařilo kompletně dokončit kabelizaci trati. V současné době se montují a prověřují důležité venkovní prvky zabezpečovacího zařízení. Dokončuje se také instalace vnitřních prvků zabezpečovací technologie. Stavba by měla být hotova v polovině června.

#### Pokrok na třetím koridoru

##### Optimalizace trati pokročila

Ve stanici Svojšíň na trati Stříbro–Planá u Mariánských Lázní byly v rámci optimalizace trati dokončeny práce na železničním spodku a svršku plzeňského zhlaví a části staničních kolejí, včetně podchodu pro cestující. Hotové jsou také práce na mostních objektech „trojmostí“ na plzeňském zhlaví, zprovozněna byla objízdná komunikace a podařilo se zrušit úroňové křížení s pozemní komunikací. Dokončeno bylo ostrovní nástupiště mezi 1. a 3. staniční kolejí a vnější nástupiště u 5. staniční koleje včetně zastřešení. Proběhla výstavba trakčního vedení v rozsahu zprovozněného kolejiště.

#### Lepší trať Břeclav – Brno

##### Stavba má být dokončena v lednu 2010

Výrazné zkvalitnění provozu nabídne stavba Interoperabilita traťového úseku mezi Břeclaví a Brnem. V současné době je realizována venkovní kabelizace a z poloviny hotovy jsou vnitřní práce v technických budovách. Celá stavba má být podle plánu dokončena v lednu příštího roku.

### 30. 04. 2009 Železniční kalamita v Brně se uklidnila, provoz na kolejích je obnoven

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/zeleznicni-kalamita-v-brne-se-uklidnila-provoz-na-kolejich-je-obnoven-12b-/brno.asp?c=A090430\\_183921\\_brno\\_jag](http://zpravy.idnes.cz/zeleznicni-kalamita-v-brne-se-uklidnila-provoz-na-kolejich-je-obnoven-12b-/brno.asp?c=A090430_183921_brno_jag))

Tři blesky udeřily po sedmácté hodině do trolejí mezi Maloměřicemi a Židenicemi. Situaci muselo řešit asi deset elektrikářů. Vlaky jedoucí přes brněnské hlavní nádraží nabíraly zpoždění až 150 minut. Postupně se do jednadvacáté hodiny podařilo tratě zprovoznit.

Poničené troleje opravovalo několik elektrikářů. Vlaky začaly kolem 19:30 postupně opouštět nádraží. "Všechny dráhy se podařilo zprovoznit do jednadvacáté hodiny," sdělil iDNES.cz mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Hala s tím, že je ještě třeba dodělat dílčí opravy.

"Brno je velký uzel a každé omezení se na něm projeví," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Přes Brno tak nemohl jet rychlík EC 177 Praha - Břeclav, stejně jako Pendolino Super City 16 Břeclav – Praha, oba musely přes Přerov.

Správa železniční a dopravní cesty se snažila závadu odstranit co nejrychleji. "Veškeré možné pracovníky jsme vyslali na místo. Jsou to dvě jednotky, to znamená dvě mašiny a na každé asi pět zaměstnanců," přiblížil Hala.

Nejvíce se načekali cestující do Bratislavy a Olomouce. "Jejich vlaky měly kolem devatenácté hodiny největší zpoždění ze všech. Více než hodinu a padesát minut," řekla z místa redaktorka MF DNES Barbora Lukšová.

Informaci potvrdila také mluvčí Českých drah. "Ta zpoždění jsou opravdu velká. Výpadek se stal mezi Maloměřicemi a hlavním nádražím. Regionální vlaky se snažíme podle možností nahradit autobusovou dopravou, ale bohužel všechny dálkové spoje, rychlíky, uvízly na hlavním nádraží v Brně a nejedou," popsala krátce po výpadku Šubová. Nejvytíženější trati do České Třebové a do Tišnova byly dočasně významně ochromené.

### **"Zavřeli před námi přepážku"**

Cestující, které redaktorka Barbora Lukšová na místě oslovila, si stěžovali, že je na nádraží o ničem neinformovali. "Co se vlastně stalo?" ptali se jí. Klára Przybylová, která měla přes Ostravu namířeno do Havířova, čekala na nádraží již 90 minut. "Není to poprvé. Ve čtvrtek jsem čekala tři hodiny. Dnes nám nikdo nic neřekl, na informacích před námi dokonce zavřeli přepážku," zlobila se.

Po 19. hodině se na nádraží sice ozvalo hlášení, cestující ho ale neslyšeli. "Je tady hrozný hluk, hlava na hlavě, cestující pořád o něco zakopávají," popsala Lukšová situaci v hlavní hale. České dráhy nařčení důrazně odmítají. "Shodou okolností uvízl na brněnském nádraží také náměstek krajské osobní dopravy. Informoval mě, že všechny pokladní měly nařízeno, aby neodcházely ani po skončení pracovní doby, informovaly cestující a případně i vracely jízdné," ohradila se Šubová. Možnost, že by někdo ze zaměstnanců záměrně před cestujícími zavřel okénko, odmítá. "Je možné, že se právě střídaly směny," vysvětlila mluvčí.

---