

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2009

## OBSAH

01. 09. 2009	WINTON TRAIN VYRAZIL NA CESTU DO ANGLIE.....	3
02. 09. 2009	„LÉTO 2009“ PŘILÁKALO DO VLAKŮ 2 MILIONY CESTUJÍCÍCH, ČESKÉ DRÁHY PLATNOST NĚKTERÝCH NABÍDEK PRODLOUŽÍ (DO 12. 12. 2009) .....	3
02. 09. 2009	DEN ŽELEZNICE (26. ZÁŘÍ 2009).....	4
02. 09. 2009	SRÁŽKA VLAKŮ SI NA JESENICKU VYŽÁDALA 11 ZRANĚNÝCH (RAMZOVÁ – HORNÍ LIPOVÁ) .....	6
03. 09. 2009	LEPŠÍ A RYCHLEJŠÍ JÍZDA VLAKEM? TU ANI 120 MILIARD NEZARUČÍ .....	6
03. 09. 2009	VÝVOJ ŽELEZNICE PŘIPOMÍNÁ PLZEŇSKÁ VÝSTAVA .....	7
04. 09. 2009	WINTON TRAIN DORAZIL DO LONDÝNA .....	8
04. 09. 2009	PARS NOVA PRO ČD ZMODERNIZUJE 37 VELKÝCH MOTOROVÝCH VOZŮ (ŘADA 842).....	8
04. 09. 2009	ROZPOR V KOALICI: UŽ ZASE KVŮLI NÁDRAŽÍ (BRNO).....	9
07. 09. 2009	STRŽENÁ TROLEJ ZASTAVILA NA OKRAJI PRAHY ŽELEZNIČNÍ MAGISTRÁLU (PRAHA-KLÁNOVICE) .....	10
07. 09. 2009	SPRINTER ODVEZL JIŽ VÍCE NEŽ 2 500 CESTUJÍCÍCH, OD PROSINCE HO DOPLNÍ PONDĚLNÍ RANNÍ SPOJ Z TŘINCE.....	10
07. 09. 2009	RYCHLODRÁHA V BRNĚ JE MRTVÁ, LIDOVCÍ NAVRHUJÍ „SPOJKU“ .....	11
08. 09. 2009	PLZEŇSKÝ KRAJ CHCE KONKURENCI NA DRÁZE .....	11
08. 09. 2009	ŽELEZNICE DESNÁ JE ZTRÁTOVÁ, KRAJ NAVRHUJE OMEZIT SPOJE .....	11
08. 09. 2009	KONKURENCE NA LOKÁLKÁCH? KRAJE CHTĚJÍ DALŠÍ MONOPOL ČESKÝCH DRAH.....	12
08. 09. 2009	DEN ESKA V PRAZE (21. ZÁŘÍ 2009) .....	13
09. 09. 2009	LIBERECKÝ KRAJ VÁHÁ SE SOUTĚŽÍ NA JIZERSKOHORSKOU ŽELEZNICI ...	14
09. 09. 2009	TRAŤ V PODĚBRADECH I PŘES SLIBY STÁLE HLUČÍ.....	15
10. 09. 2009	POSLANCI SCHVÁLILI NÁHRADY ZA ZPOŽDĚNÍ, DRÁHY JE ZAČNOU VYPLÁCET AŽ ZA PĚT LET .....	15
10. 09. 2009	DRÁHY OPRAVUJÍ DALŠÍ VÁRKU VAGONŮ. NATÍRAJÍ ZÁCHODY, POTAHUJÍ SEDAČKY .....	15
10. 09. 2009	KE STAVBĚ TUNELU NEBUDE POTŘEBA SOUHLAS MAJITELE POZEMKU ....	16
11. 09. 2009	ZA TŘI ROKY V ČESKU ZAČNOU JEZDIT MODERNÍ REGIONÁLNÍ VLAKY .....	16
11. 09. 2009	DRÁHY CHTĚJÍ DOSTAT INTERNET DO PENDOLINA .....	17
11. 09. 2009	MODERNIZACE V SOKOLOVĚ HOTOVA .....	17
13. 09. 2009	HISTORICKÁ PARNÍ JÍZDA SKONČILA V SASKU TRAGICKOU SRÁŽKOU .....	19
14. 09. 2009	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ OPĚT ZAJIŠŤOVAT JIZERSKOHORSKOU ŽELEZNICI.....	19
15. 09. 2009	BAGR ZAVADIL LŽICÍ O ROZJÍZDĚJÍCÍ SE RYCHLÍK, TRAŤ STÁLA DVĚ HODINY (ROKYCANY).....	19
15. 09. 2009	VELETRH T&L PŘEDSTAVUJE ŽELEZNIČNÍ NOVINKY I DOBŘE ZNÁMÁ VOZIDLA .....	20
16. 09. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: VÝSTAVBA ŽST. SILŮVKY .....	21
16. 09. 2009	KONEC PO 3 LETECH: DO BRATISLAVY UŽ PENDOLINA JEZDIT NEBUDOU ..	21
16. 09. 2009	RYCHLODRÁHA PRAHA – Kladno NEBUDE, POLITICI STAVBU ZMRAZILI ...	22
16. 09. 2009	PŘIJEDE ORIENT-EXPRESS – LETOS PODRUHÉ.....	22

17. 09. 2009	TRAŤ NA KAPLICKU JE PO ÚTERNÍ NEHODĚ ČÁSTEČNĚ PRŮJEZDNÁ (OMLENICE) .....	23
17. 09. 2009	VÍKEND VE ZNAMENÍ OSLAV 110 LET TRATĚ OTROKOVICE – VIZOVICE (19. A 20. ZÁŘÍ 2009) .....	23
17. 09. 2009	HARMONOGRAM VÝSTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, AKTUALIZACE PRO ROKY 2010 – 2012 (2015) .....	26
17. 09. 2009	KARLOVARSKÝ KRAJ UZAVŘE SE VŠEMI DOPRAVCI SMLOUVY NA DESET ROKŮ .....	26
17. 09. 2009	VÝPADEK NAPÁJENÍ ZKOMPLIKOVAL PRŮJEZD VLAKŮ PRAHOU (PRAHA-VYSOČANY) .....	26
17. 09. 2009	ANI 1. TŘÍDA NENÍ ZÁRUKOU VYSOKÉHO KOMFORTU .....	27
18. 09. 2009	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ DÁT DO PENDOLIN PŘEDRAŽENÝ INTERNET.....	27
19. 09. 2009	ZLEPŠOVÁK DRAH: PŘÍPOJE ČEKAJÍ JEN 5 MINUT, CESTUJÍCÍ TRČÍ NA NÁDRAŽÍ .....	28
19. 09. 2009	PO NECELÉM ROCE JEDNÁNÍ MÁ JIŽNÍ MORAVA SMLOUVU S ČD .....	29
20. 09. 2009	DB PŘEDSTAVILY NOVÝ AUTOMAT NA JÍZDENKY .....	29
21. 09. 2009	DRÁHY TRATÍ STAMILIONY NA ELEKTRINĚ .....	29
21. 09. 2009	V RANNÍM ZÁVODU ZVÍTĚZILA EKOLOGICKÁ DOPRAVA .....	30
21. 09. 2009	PRAŽSKÉ ESKO DENNĚ VYUŽIJE O 10 TISÍC LIDÍ VÍC NEŽ LONI .....	30
22. 09. 2009	ČD VYHRÁLY SOUTĚŽ NA JIZERSKOHORSKOU ŽELEZNICI.....	31
22. 09. 2009	OBCE NA PLZEŇSKU CHTĚJÍ RADIT KOORDINÁTOROVI DOPRAVY .....	31
22. 09. 2009	VLAKY DO NORIMBERKU BUDE VOZIT NOVÝ DOPRAVCE (ARRIVA).....	32
23. 09. 2009	MEZI HRADCEM A LETOHRADEM SE CHYSTAJÍ ZMĚNY – ZMIZÍ PŘÍMÉ RYCHLÍKY .....	32
24. 09. 2009	POPRVÉ V ČR: VLAKOVÉ PŘEJEZDY S LED VÝSTRAŽNÍKY .....	33
24. 09. 2009	KROMĚŘÍŽ PROŠLA MODERNIZACÍ.....	33
26. 09. 2009	VE ZLONICÍCH KONČÍ ŽELEZNIČNÍ MUZEUM .....	34
26. 09. 2009	ŽELEZNICE V PRAZE MÁ BOHATOU HISTORII A DŘÍMAJÍCÍ POTENCIÁL .....	35
29. 09. 2009	LIDL MÁ PRODÁVAT JÍZDENKY NA VLAK.....	36
29. 09. 2009	VE VRÚTKÁCH ZAČÍNÁ ŽELEZNIČNÍ VÝSTAVA ŽEL-RAIL .....	36
29. 09. 2009	OSLAVA 140 LET TRATĚ Z BRNA DO PŘEROVA (3. ŘÍJNA 2009) .....	36
29. 09. 2009	V JIŽNÍCH ČECHÁCH UBUDOU OD PROSINCE REGIONÁLNÍ VLAKY .....	37
29. 09. 2009	HROZBA STÁVKY DOPRAVNÍCH ODBORŮ TRVÁ .....	38
30. 09. 2009	V TÁBOŘE UJEL VLAK NA VLEČČE A VYKOLEJIL .....	38
30. 09. 2009	ELEKTRONICKÉ ŽÁKOVSKÉ JÍZDENKY .....	39
30. 09. 2009	NA TRATI RUMBURK – MIKULÁŠOVICE ASI PŘESTANOU JEZDIT VLAKY.....	39

## 01. 09. 2009 Winton Train vyrazil na cestu do Anglie

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/65450-winton-train-vyrazil-na-cestu-do-anglie/>)

Praha - Z pražského Hlavního nádraží dnes v devět hodin vyjel do Británie historický vlak Winton Train. Symbolická čtyřdenní jízda do Londýna je věnovaná sedmdesátému výročí záchranných misí sira Nicolase Wintona. V roce 1939 před hrůzami nacistického režimu zachránil 669 hlavně židovských dětí. Díky výjimečné misi Brita Wintona našly děti azyl v britských rodinách. Na Liverpool Street Station přijede vlak 4. září a sir Nicholas Winton ho tam osobně přivítá.

Ve vlaku je dvaadvacet cestujících. Jde o tehdy zachráněné židovské děti, kteří na cestu vzali i své potomky. Mezi přítomnými jsou také studenti, kteří se účastnili speciálního projektu Winton Train a dostali se svými projekty do užšího výběru. V Norimberku by měl být vlak kolem sedmé hodiny večerní. "Můj otec se velmi těší na setkání se všemi na liverpoolském nádraží, děkujeme všem, kteří přijedou," podotkla Barbara Wintonová, která je jednou z cestujících.



Nicholas Winton před začátkem druhé světové války zorganizoval převoz židovských dětí do Británie. Musel pro ně zajistit povolení k výjezdu, přijetí v britských rodinách a složit kauci. Děti sice musely těžce opouštět své rodiny, unikly však téměř jisté smrti, která by jim v protektorátu hrozila. Rodiny, které zachráněné děti založily, nyní najdeme v Izraeli, Česku, Anglii či Kanadě. Celkem nyní žije kolem 5000 potomků, kteří za svůj život mohou vděčit siru Wintonovi. Součástí dnešní slavnosti bude i odhalení Wintonovy sochy od britské autorky Flor Kentové na pražském Hlavním nádraží. Winton sám na svůj čin nikdy neupozornil, neřekl o něm ani své manželce. Veřejnost se o záchraně dětí dozvěděla až na konci 80. let, když právě manželka našla na půdě jejich domu dokumenty. Významné zásluhy pomohla zveřejnit historička Elisabeth Maxwellová. Nověji se hrdinou zabýval slovenský režisér Matej Mináč ve filmu Síla lidskosti.

## 02. 09. 2009 „Léto 2009“ přilákalo do vlaků 2 miliony cestujících, České dráhy platnost některých nabídek prodlouží (do 12. 12. 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3142/>)

Letní nabídka Českých drah „Léto 2009“ pozitivně ovlivnila vývoj počtu cestujících a odrazila se také v růstu tržeb. Ty za prvních 7 měsíců vzrostly meziročně o 150 milionů korun, tedy zhruba o 5 %. Největší meziroční nárůst byl přitom zaznamenán právě po zavedení „Léta 2009“. Celkem přepraví České dráhy během celého léta o zhruba dva miliony cestujících více, než by přepravily bez zavedení této nabídky.

### Vyhodnocení nabídky „Léto 2009“ červen, červenec

- Turistické krajské jízdenky REGIONet s akční cenou 99 Kč (běžně stojí 150 Kč) přilákaly do vlaků zhruba 25 tisíc nových zákazníků.
- S jízdenkou SONE+ pro osobní vlaky (v létě platí i ve všední dny) cestoval dvojnásobný počet skupin proti stejnému období minulého roku, tedy o 95 tisíc cestujících více.
- S běžnými jízdenkami (v rámci „Léta 2009“ za loňské ceny) cestovalo o 750 tisíc cestujících více, než by odpovídalo vývoji před zavedením nabídky.

### Letní nabídky budou platit až do 12. prosince

Cílem „Léta 2009“ bylo podpořit regionální turistický ruch a usnadnit lidem cestování v době, kdy většina rodin šetří každou korunu. Vzhledem k tomu, že se nabídka setkala s úspěchem, rozhodl se dopravce prodloužit platnost některých letních zvýhodnění až do 12. prosince, kdy přestane platit stávající jízdní řád.

1. Jízdenky REGIONet zůstanou za cenu 99 Kč.
2. Jízdenka SONE+ pro osobní a spěšné vlaky bude nadále platit i ve všední dny.
3. Místenky za 0 korun pro vlaky SC Pendolino na jižní větvi budou nadále ve stejném počtu k dispozici.
4. Ve vlacích SC Pendolino na severní větvi mohou držitelé In-karet s aplikací Rail plus nakupovat místenku se slevou bez omezení.

**Speciální nabídky na „Den železnice“:**

- Jako každoročně platí v „Den železnice“ obě varianty SONE+ ve vlacích ČD až pro 5 osob, bez omezení věku.
- Každý, kdo 26. září pojedje s jakoukoli variantou REGIONet, si bude moci do konce září koupit kilometrickou banku se slevou 20 %.

**02. 09. 2009 Den železnice (26. září 2009)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=28575>)

**S Elfíkem na Den železnice**

Již tradičně České dráhy pořádají poslední zářijovou sobotu oslavy Dne železnice. Letos tento den vychází na 26. září a program bude věnován především dětem, pro které je připravena velká soutěž. Na své si však přijdou všichni milovníci železnice. České dráhy chystají v regionech různé speciální jízdy, výstavy a oslavy. Železnice jako služba veřejnosti totiž funguje už téměř 200 let.

**Dětské jízdenky a rodinná sleva**

U příležitosti oslav Dne železnice České dráhy připravily pro své cestující speciální nabídku v podobě zvýhodněné rodinné jízdenky SONE+.

**Jízdenku SONE+ můžete během oslav využít až pro pět osob bez ohledu na jejich věk.**

Jízdenka SONE+ za 150 Kč platí pouze v osobních a spěšných vlacích, za 450 Kč ve všech vlacích ČD. Více informací o jízdence SONE+ naleznete na [www.cd.cz/sona](http://www.cd.cz/sona).

**Každý, kdo 26. září pojedje s jakoukoli variantou jízdenky REGIONet, si bude moci do konce září koupit kilometrickou banku se slevou 20 %.**

Více informací o jízdence REGIONet naleznete na [www.cd.cz/regionet](http://www.cd.cz/regionet). Více informací o Kilometrické bance naleznete na [www.cd.cz/kmb](http://www.cd.cz/kmb).

**Soutěž s Elfíkem pro děti**

České dráhy přichystaly pro děti soutěž, ve které vyhrává každý. Podmínkou je zaslat buď obrázek, nebo prázdninový příběh o cestování vlakem. Všichni soutěžící budou odměněni sadou magnetků s Elfíkem a jeho písmenky. Vybereme také deset nejlepších příběhů a nejhezčích obrázků, které odměníme velkou Elfíkovou dárkovou sadou. Nejhezčí obrázky pak budou vystaveny v prostorách Masarykova nádraží od 26. září do 26. října 2009. Obrázky a příběhy je možné zasílat od 1. srpna do 15. září. Výsledky budou vyhlášeny 26. září. Podmínky soutěže: <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=83221>.

**Nabízíme pohled do zákulisí**

Během oslav bude v mnoha stanicích probíhat zajímavý program v podobě výstavy železničních vozidel, a to jak historických, tak i moderních. Zájemci budou mít možnost nahlédnout i pod pokličku řízení železničního provozu v dopravních kancelářích nebo se svézt přímo na hnacím vozidle. Na mnoha místech budou moci zhlédnout krásy modelové železnice. Programy budou doplněny i soutěžemi pro děti.

**Pozvánka na některé akce****Návštěva Království železnic v Anděl City v Praze úplně zdarma**

V rámci akce Den železnice 26. - 27. září 2009 bude vstup do muzea pro držitele In-karet a jízdenek v minimální hodnotě 200 Kč (slovy: dvě stě korun českých) zdarma. Na jednu In-kartu či jeden jízdní doklad ČD bude poskytnuta jedna sleva. Počet slev bude odpovídat počtu osob uvedeném na jednom jízdním dokladu. Více o království železnic naleznete na <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=82180> nebo na [www.kralovstvi-zeleznic.cz](http://www.kralovstvi-zeleznic.cz).

**Návštěva ústředního stavědla v Pardubicích**

V Pardubickém kraji pro vás České dráhy připravily několik zajímavých akcí. Ve stanici Pardubice hl. n. budou mít zájemci možnost prohlédnout si s odborným výkladem ústřední stavědlo, a to vždy v 10.00, 11.00, 14.00 a 15.00 hodin. Vyzkoušet si můžete i jízdu na hnacím vozidle zvaném „Adéla“ nebo obdivovat provozní modelové kolejiště ve velikostech H0, TT a 0. V železniční stanici Rosice nad Labem bude ve spolupráci s Pardubicím historickým spolkem otevřeno muzeum

zaměřené na historii železnice a MHD. Podrobné informace najdete na <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28619>.

### Parní vlak do Zastávky u Brna a skákací hrad pro děti

Brněnské Krajské centrum osobní dopravy připravilo na oslavy jízdy parního vlaku z Brna hl. n. do Zastávky u Brna. V Muzeu průmyslových železnic Zbýšov můžete využít dne otevřených dveří, který bude doprovázen jízdami parních vlaků po průmyslové vlečce. Dopravu do Zbýsova ze Zastávky u Brna zajistí zdarma zvláštní autobusy. V Zastávce u Brna bude výstava Mikroregionu Kahan a program pro děti ve formě skákacího hradu, trampolíny a soutěží s dárečky. Ve zvláštním parním vlaku z Brna bude řazen vůz pro přepravu jízdních kol, která budou přepravena zdarma. Zájemci tak mohou využít několik tematických cyklotras po mikroregionu Kahan. Podrobné informace najdete na <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60927>.

### Jízdy na historické drezíně

K příležitosti oslav Dne železnice připravilo speciální program i Depo kolejových vozidel Česká Třebová, jež vám nabídne například jízdy parního vlaku mezi osobní stanicí Česká Třebová a depem, kde bude výstava lokomotiv na malé točně, důkladně si můžete prohlédnout správkárnu depa, nehodový jeřáb EDK 1000 nebo se povozit na historické drezíně či nahlédnout do výukového střediska strojvedoucích, včetně trenážeru řady 181. V železniční stanici Česká Třebová pak můžete navštívit centrum výpočetní techniky, řízení provozu vjezdového nádraží nebo automatický rozposun vlaků řízený výpočetní technikou. Podrobné informace najdete na <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28615>.

### Jízdy na traťmistrovském kole a VLÁČEK HRÁČEK

Stanice Jindřichův Hradec připravila rovněž bohatý program ke Dni železnice ve spolupráci s Jindřichohradeckými místními dráhami. Připraveny jsou jízdy parních vlaků, úzkokolejného motorového vozu nebo jízdy na historické drezíně či na traťmistrovském kole. Dále je připravena výstava vozidel ČD a JHMD. V depu JHMD bude probíhat ukázka práce na podvalové jámě. Ve stanici bude možnost navštívit i kino na kolejích a ti nejmenší jistě ocení i přistavený hrací vůz VLÁČEK HRÁČEK. Podrobné informace najdete na <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28623>.

### Expozice sdělovací a zabezpečovací techniky

Bohatý program připravila rovněž železniční stanice Hradec Králové. Na nástupišti 1A hradeckého hlavního nádraží proběhne výstava lokomotiv ČD. Z hlavního nádraží můžete využít speciální vlakový spoj vedený jednotkou Regionova do muzea společnosti Signalmont – muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové. Doprovodný program bude zajištěn v přistavených vozech, ve kterých budou připraveny soutěže nejen pro děti, jako kreslení či luštění kvízů. Podrobné informace najdete na <http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=37111>.

### Železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka se slevou

Železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka je největší expozicí se železniční tematikou v České republice. K vidění jsou zde především parní lokomotivy různých řad, motorové lokomotivy, motorové vozy a historické osobní i nákladní vozy. Prohlédnout si můžete také služební, restaurační a poštovní vozy nebo třeba kolejový jeřáb, sněhomet a sněhový pluh. Součástí expozice je také úzkorozchodná dráha o rozchodu 800 mm i s historickými vozidly pocházející z nedalekých hutí POLDI Kladno. V další části expozice najdete výstavu modelů, modelové kolejiště, zabezpečovací zařízení a návštěvní pomůcky. Další informace najdete na [www.cd.cz/muzeum](http://www.cd.cz/muzeum). Na den železnice v sobotu 26. září 2009 dostanou všichni návštěvníci muzea slevu na vstupném. Dospělí a děti od 10 do 15 let zaplatí 45 Kč, děti do 10 let pak budou mít vstup zdarma.

### Do železničního muzea v Jaroměři s jízdenkou ČD zdarma

Více než sto let stará výtopna parních lokomotiv v Jaroměři připomíná pravou atmosféru doby, kdy železnici vládla pára. Mezi exponáty najdete 8 parních lokomotiv (nejstarší pochází již z roku 1873) včetně unikátní ozubnicové lokomotivy z roku 1901, která sloužila na trati Tanvald – Kořenov. Dále zde můžete vidět elektrickou akumulátorovou lokomotivu Ringhoffer z roku 1916, historické motorové lokomotivy a motorové vozy, inspektorskou autodrezínu TATRA, historické osobní i nákladní vozy a mnoho dalších exponátů. Více informací najdete na [www.spolecnost-zeleznicni.cz](http://www.spolecnost-zeleznicni.cz). Na den železnice v sobotu 26. září 2009 budou mít všichni návštěvníci s jízdenkou Českých drah vstup do muzea zdarma.



**Podrobný program akcí ke Dni železnice v jednotlivých regionech:**

- Česká Třebová (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28615>)
- Domažlice (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=82863>)
- Hradec Králové (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=37111>)
- Jindřichův Hradec (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28623>)
- Karlovy Vary (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28617>)
- Pardubice (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28619>)
- Praha (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=28613>)
- Zastávka u Brna a Zbýšov (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60927>)

**02. 09. 2009 Srážka vlaků si na Jesenicku vyžádala 11 zraněných (Ramzová – Horní Lipová)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/65599-srazka-vlak-u-si-na-jesenicku-vyzadala-11-zranenych/>)

Při střetu dvou osobních vlaků mezi Ramzovou a Horní Lipovou na Jesenicku se zranilo v úterý odpoledne 11 lidí. Osobní vlak jedoucí na trati mezi Šumperkem a Mikulovicemi nebyl schopný provozu. Vyprošťovací vlak, který ho jel odtáhnout, však včas nezabrzdl a narazil do něj. Policie zatím nikoho neobvinila. Pravděpodobně v pátek budou známy rozборы rychlostního proužku vlaku, které ukáží, jakou rychlostí strojvedoucí jel a v jaké rychlosti došlo ke srážce. Doprava na trati byla obnovena včera večer po deváté hodině. V době srážky bylo v obou vlacích 25 cestujících. Při nehodě bylo zraněno 11 lidí. Lékaři je ošetřili v jesenické nemocnici. Tři osoby s poraněním hlavy, krční páteře a hrudníku tam byly hospitalizovány. Kromě policie šetří nehodu také Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy ČD a Drážní inspekce. Pokud se prokáže trestný čin obecného ohrožení, hrozí viníkovi tři roky vězení nebo zákaz činnosti.

**03. 09. 2009 Lepší a rychlejší jízda vlakem? Tu ani 120 miliard nezaručí**

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-38215650-lepsi-a-rychlejsi-jizda-vlakem-tu-ani-120-miliard-nezaruci>)

Ministru dopravy Gustávu Slamečkovi a šéfovi drah Petru Žaludovi se podařilo vytvořit systém, který vypadá liberálně, a přitom v praxi ještě víc posílí státní dráhy. Vlk se nasýtil, koza přitom zůstává celá. České železnice jsou nyní teoreticky velmi otevřené k vstupu konkurence - ale prakticky je posílen dosavadní monopol státních Českých drah na příštích deset let. Stát a kraje se přitom po tu dobu zavazují dát na provoz vlaků 120 miliard korun. „Předpokládám, že kraje budou uzavírat dlouhodobé kontrakty jen s jedním dopravcem. A České dráhy mají nesporně nejsilnější pozici,“ prohlásil včera pardubický hejtman Radko Martínek, který byl hlavním vyjednavatelem krajů při dohodě o dlouhodobém financování železnic se státem. Drážní odbory tak nemusí hrozit stávkou, že kvůli liberalizaci drah přijdou jejich lidé o práci. Jak se ministru dopravy Gustávu Slamečkovi a šéfovi drah Petru Žaludovi podařilo vytvořit systém, který vypadá liberálně, a přitom v praxi ještě víc posílí státní dráhy?

**Desetiletá jistota**

Nejprve k podstatě tohoto zcela nového systému financování železnic. Základem jsou dlouhodobé dohody, považované odborníky v principu za prospěšné. Zaprvé – regionální doprava, již si objednávají kraje, má mít na příštích deset let zajištěno zhruba 80 miliard korun. Z toho dají 53 miliard kraje a 27 miliard stát. Dosud vše fungovalo tak, že krajům vždy peníze chyběly – a stát vždy nějak "díru" ad hoc zalepil (například prodejem části majetku Českých drah). Během září má být podepsána i druhá klíčová dohoda, týkající se dálkové dopravy - rychlíků. Tu si objednává stát. Ten se zaváže, že bude na rychlíky dávat v příští desetiletce ročně 3,87 miliardy korun. A ministerstvo dopravy zároveň uzavře desetiletou smlouvu na dálkovou dopravu s Českými drahami.

**Tendry nejsou třeba**

Obě dohody, regionální i "rychlíková", přitom na první pohled nabízejí poměrně velký prostor pro konkurenci. Jednak kraje nikdo nenutí, aby regionální provoz zadávaly jen státnímu podniku.

Smlouva na rychlíky pak bude obsahovat stěžejní klauzuli, že během oněch deseti let bude 75 procent dálkových spojů postupně nabídnuto ve veřejné soutěži. Teoreticky, pokud by České dráhy všechny tyto tendry prohrály, zbude jim v roce 2010 jen čtvrtina dálkových spojů. Přesto konkurence na českou železnici jen tak nevrhne. Nejprve ke krajům. Hejtman Martínek to řekl jasně: Kraje se už rozhodly uzavírat smlouvy v drtivé většině s Českými drahami. Podle ministerských právníků přitom ani nemají povinnost vypisovat veřejné soutěže. »Jsme přesvědčeni, že je to v souladu s pravidly Evropské unie,« potvrdil včera Slamečka. Železniční doprava má v EU stále výjimku, a soutěžit se o ni nemusí.

### Probudí se Jančura?

Kraje navíc tvrdí, že se jim ani žádná konkurence státních drah nehlásí. »Kromě obecných prohlášení nepřišel žádný konkrétní návrh,« říká Martínek v narážce na aktivity majitele soukromé firmy Student Agency Radima Jančury. Ten sice státní podnik ostře kritizuje a jeho zkratku ČD vykládá jako „černou díru“. Ale coby zájemce o regionální spoje už z jedné soutěže vycouval. U rychlíků je situace obdobná – dráhy zatím nemají konkurenci. Jančura nejprve hrozil, že pokud České dráhy dostanou od ministerstva smlouvu na rychlíky, zažaluje to v Bruselu. Hrozbu ale nespínil. "Na tendry o rychlíky se připravujeme, jen počkejte," říká nyní. „Není to legrace pořídit si soupravy za miliardy korun, kvalifikovaný personál. Jsem přesvědčen, že i tady budeme v tendrech úspěšní,“ říká šéf drah Žaluda. „Jistě - teoreticky je konkurence určitě prospěšná, ale v železniční dopravě platí i v západní Evropě, že tam je vždy silný národní dopravce,“ dodává.

### Dietou k většímu komfortu

V západní Evropě ovšem také platí, že vlaky jsou komfortnější a dochvilnější. Jak přispěje dohoda o financování drah k tomu, že se západoevropskému standardu začnou blížit i české železnice? Kraje mají sice desetiletou záruku dotací – ale také jistotu, že víc peněz na objednávku třeba kvalitnějších souprav nedostanou. Slíbené peníze jim mají vystačit na to, aby nemusely spoje rušit. Na modernizaci mohou využít jen 8 miliard korun, které jednorázově nabízí program Evropské unie. České dráhy sice při prosazování desetiletých smluv slibují, že díky nim budou moci dát na koleje i lepší soupravy. Jenže splnění slibu nebude lehké. Předpokladem k dosažení dohod o financování bylo i to, že dráhy musí snížit své roční náklady o jednu miliardu korun. (Spíš tady by mohli odboráři zpozornět.) Je otázkou, jak taková „dieta“ umožní Českým drahám zároveň víc investovat do modernizace. Každopádně konkurence, která by k tomu mohla státní podnik přinutit, v dohledu není.

### Peníze pro dráhy

53 mld. korun vydají na financování regionální dopravy kraje v příštích deseti letech. Od státu navíc ČD dostanou 27 miliard. 8 mld. korun mohou kraje získat z evropských fondů na modernizaci železnic. Musí to ale stihnout do roku 2015. 39 mld. korun dá stát v následující "desetiletce" na udržení a podporu rychlíkové dopravy. Teoreticky si na část z těchto peněz mohou sáhnout i konkurenti ČD. Ti se ale zatím do boje s tímto kolosem moc nehrnou.

## 03. 09. 2009 Vývoj železnice připomíná plzeňská výstava

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/65747-vyvoj-zeleznice-pripomina-plzenska-vystava/>)

V Plzni si mohou lidé připomenout vývoj železnice na českém území na nové výstavě. Expozice Jede, jede mašinka připomíná 170. výročí zahájení provozu první parostrojní železnice z Vídně do Brna, informoval o tom Václav Simbartl, autor výstavy.

Na výstavě jsou obrázky nejstarších lokomotiv, staré jízdenky, jízdní řády, části uniforem, odznaky revizorů, tiskárny na kartonové jízdenky, čepicové odznaky, ale i akcie vydané na jednotlivé tratě. "Všechno začalo v roce 1823, kdy František Josef Gerstner ze společnosti koňské dráhy Budějovice – Linec požádal císaře o udělení privilegia ke stavbě železné koňské dráhy," uvedl Simbartl. Privilegium bylo uděleno v roce 1824, první úsek byl na našem území otevřen v roce 1827, celý byl uveden do provozu v roce 1832. "Od roku 1830 byla provozována koňská dráha pražsko-lánská, protože se pokrok ale nedá zastavit, nedal se zastavit ani v rakousko-uherské monarchii. Po zkušenostech z Anglie vítězila parní lokomotiva," dodal. Proto začala stavba první parostrojní železnice, společnost Severní dráha císaře Ferdinandova ji otevřela 7. června 1839. Z Vídně byly vypraveny za sebou tři vlaky, jimiž cestovalo 1125 lidí. "Tedy každý, kdo ve Vídni něco znamenal," dodal Simbartl. Exponáty na výstavu zapůjčil ze své soukromé sbírky, mezi nimi i vůbec první uniformy.

Výstava zachycuje také příjezd prvního vlaku do Prahy v roce 1845 a upozorňuje na situaci v Plzni. "Do Plzně přijela dráha v roce 1861, ne z Prahy, ale z bavorského Furth im Waldu a končila ve Skvrňanech, protože nebyl ještě postaven most přes Radbuzu a přes Úslavu v Doubravce. Z Prahy to bylo napojeno o rok později," uvedl Simbartl. Předměty, pohlednice, fotografie a další vystavené

exponáty ukazují vývoj železnice až do dnešní doby. Výstava potrvá v sále Národopisného muzea Plzeňska do 4. října.

#### 04. 09. 2009 Winton train dorazil do Londýna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/65826-winton-train-dorazil-do-londyna/>)

Krátce před polednem přijel na londýnské nádraží Liverpool Street station historický vlak Winton Train, který se vydal na cestu v úterý z pražského hlavního nádraží. Cesta vlaku připomíná hrdinský skutek sira Nicholase Wintona, který v roce 1939 nechal vypravit z Prahy vlaky s převážně židovskými dětmi do exilu ve Velké Británii. Winton tak zachránil život 669 dětem.

Stejnou trasu, kterou jely vlaky před 70 lety, absolvoval i ten Wintonův letos během čtyř dnů. Tentokrát vezl dvaadvacet pasažérů, kteří přímo zažili Wintonův dobrý skutek. Dalších pět Wintonových dětí se k nim dnes ráno připojilo v anglickém přístavu Harwich. Vlak přijel na londýnské nádraží Liverpool Street k nástupišti číslo 10, kam přijížděly i Wintonovy soupravy v roce 1939. Přimo na nástupišti přivítal pasažéry i stoletý sir Winton. Dojezdu vlaku do Londýna se zúčastnili i český ministr pro evropské záležitosti Štefan Füle a předseda Poslanecké sněmovny Miloslav Vlček, který předal Wintonovi čestnou plaketu sněmovny.

Vlak uvítala v Londýně také kapela hrající dobovou hudbu a zástup novinářů a zvědavců. Projektu věnují značnou pozornost i místní média.

Listy píše o britském Schindlerovi a BBC vysílá průběžně reportáže z vlaku. "Je skvělé vás všechny vidět po sedmdesáti letech," řekl Winton na nádraží zúčastněným, kteří ho zahrnuli bouřlivým potleskem. "Už by ale nemělo trvat tak dlouho, abychom se tu sešli znovu," dodal. "Uspořádat něco takého jistě muselo být daleko těžší než to, co jsem před sedmdesáti lety dělal já. Ale děkuji za úsilí organizátorů," řekl Winton se svým typickým britským humorem. "Cítím se krásně, my jsme víc populární než fotbalisti. Byla to krásná cesta, pan Winton vypadá báječně a všechno je v pořádku," řekla Ruth Hálová, jedno ze zachráněných Wintonových dětí.

Winton Train táhla ve Velké Británii parní lokomotiva Tornado, kterou loni pokřtil princ Charles. Chlouba britských železnic se stavěla podle plánů ze čtyřicátých let, dělníci na ní pracovali celých 14 let. Winton Train dorazil do Londýna symbolicky 4. září – v den, kdy Británie v devětatřicátém vstoupila do války. Po slavnostním uvítání na londýnské nádraží se "Wintonovy děti" přesunuly na českou ambasádu, kde zhlédnou ukázkou z chystaného dokumentárního filmu Nickyho rodina, který režisér Matěj Mináč natáčel přímo ve vlaku. Právě Mináč nemalou měrou přispěl k "objevení" Wintona.

První vlak s Wintonovými dětmi odjel z pražského hlavního nádraží v květnu 1939. Celkem se Wintonovi podařilo z protektorátu odvézt 669 dětí, jejichž rodiny za války z velké části zahynuly. Vlak, který měl odjet z Prahy 1. září 1939 s více než dvěma stovkami dětí, již nacisté vypravit zakázali.



#### 04. 09. 2009 Pars nova pro ČD zmodernizuje 37 velkých motorových vozů (řada 842)

Zdroj: Škoda Holding a. s. (<http://www.skoda.cz/holding/novinky/pars-nova-pro-cd-zmodernizuje-37-velkych-motorovych-vozu-aid3118.html>)

Společnost Pars nova a.s. v Šumperku zmodernizuje pro České dráhy 37 velkých čtyřnápravových motorových vozů řady 842, které se využívají pro vedení především osobních vlaků na hlavních neelektrifikovaných tratích. Modernizace bude probíhat zvlášť v letech 2010 až 2012. Celkový objem zakázky představuje 692 milionů Kč. Projekt navazuje na modernizaci rychlíkových motorových vozů dnešní řady 854 a přestavbu motorových vozů 810 na částečně nízkopodlažní jednotky Regionova.

České dráhy zmodernizují 37 motorových vozů řady 842 vyrobených v první polovině 90. let. Zaměří se především na zlepšení technických parametrů. Nejvýznamnější změnou tak bude náhrada poruchových motorů LIAZ za nové spalovací motory TEDOM, které jsou použity i u motorových jednotek řady 814. Díky tomu dojde ke snížení spotřeby paliva, zvýšení výkonu vozu ze 414 kW na 484 kW a zejména ke snížení poruchovosti spalovacích motorů a zvýšení provozní dostupnosti vozů. Nově dosazené motory samozřejmě splňují emisní limity požadované současnou legislativou. Výměna zlepšit také jízdní charakteristiku vozů, především rozjezdy vlaků budou dynamičtější. Zvýší se také komfort pro cestující, jak uvádí ředitel Odboru kolejových vozidel Rostislav Novák: „Součástí



modernizace je dosazení moderního audiovizuálního informačního systému, který usnadní orientaci cestujících při cestě. Nové elektronické směrovky pomohou při orientaci mezi spoji na nástupišti a vnitřní audiovizuální systém usnadní cestujícím orientaci při plánovaném výstupu v jejich stanici, hlavně například ve večerních hodinách nebo v případech, kdy po dané trati cestují poprvé. Všichni pak určitě ocení nové sociální zařízení, které bude mít uzavřený systém. "Opravou projde také interiér, který je však řešen poměrně moderně a je již z výroby osazen polstrovanými sedačkami. Proto dojde pouze k jeho obnově a není nutná kompletní výměna, jako tomu bylo u starších motorových vozů ze 60. a 70. let.

O modernizaci bylo rozhodnuto v souladu se současným trendem při provozu moderních souprav, jak říká Rostislav Novák: „V Evropě se prosadil trend provádět omlazovací kúru vozidel po přibližně 15 letech provozu. Podle charakteru opotřebení a řešení souprav se provádí různý stupeň oprav a vylepšení, která mají za cíl zefektivnit provoz a prodloužit jejich životnost. Motorové vozy 842 právě překročily 15 let v aktivním provozu, a proto je vhodné zahájit jejich modernizaci.“

Motorové vozy řady 842 jezdí hlavně v osobní dopravě na neelektrifikovaných tratích jižní Moravy, např. na tratích z Brna do Veselí nad Moravou nebo z Břeclavi do Znojma, na severní Moravě od Kojetína přes Valašské Meziříčí po Ostravu a na jihozápadě republiky, např. z Plzně směrem na Domažlice a Podbořany, z Klatov do Železné Rudy nebo ze Zdic po Protivín.

Na modernizaci motorových vozů řady 842 vypsaly České dráhy v říjnu 2008 veřejnou soutěž, do které nebyla zaslána žádná nabídka. Proto společnost v souladu se zákonem postupovala tzv. jednacím řízením bez uveřejnění a následně uzavřela kontrakt se společností Pars nova a.s. Tato společnost má největší zkušenosti s modernizací motorových vozů ve střední Evropě. V letech 1997 až 2006 zmodernizovala 50 motorových vozů vyráběných v 60. a 70. letech například pro mezistátní expres Vindobona Berlín – Praha – Vídeň, po modernizaci nově označených řadou 854, a přestavěla již téměř stovku regionálních motorových vozů řady 810 z let 1973 až 1984 na částečně nízkopodlažní jednotky řady 814 Regionova. Realizace zakázky v Šumperku zajistí v době trvající hospodářské krize jistotu pracovních míst v nezaměstnanosti poměrně vysoce postiženém podhůří Jeseníků.

#### 04. 09. 2009 Rozpor v koalici: už zase kvůli nádraží (Brno)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/rozpor-v-koalici-uz-zase-kvuli-nadrazi-dyi-brno.asp?c=A090904\\_181138\\_brno\\_trr](http://zpravy.idnes.cz/rozpor-v-koalici-uz-zase-kvuli-nadrazi-dyi-brno.asp?c=A090904_181138_brno_trr))

Strana zelených dostala bolestný zásah. Rychlodráha, tedy na oko zachované nádraží v centru, nebude. Návrh shodili ze stolu koaliční partneři v čele s ČSSD. Pro zelené bylo nádraží v centru klíčovým tématem v roce 2006 při komunálních volbách a dostalo je až do vedení města. Rychlodráha pak byla náplastí, díky které si strana alespoň trochu zachovala tvář, když bylo jasné, že se nádraží musí odsunout. Rána je teď, jen rok od budoucích voleb do městského zastupitelstva, znovu otevřená.

##### "Nemohou s námi počítat"

To, že rychlodráha nebude, se definitivně potvrdilo na včerejší schůzce představitelů čtyř koaličních stran. "Pro ČSSD je nepřijatelná," konstatoval náměstek primátora Martin Ander ze Strany zelených. Původně zelení hrozili, že pokud taková situace nastane, odstoupí z koalice. Tím by rada ztratila nadpoloviční většinu v zastupitelstvu. Nakonec ale vybrali variantu "tichého odporu".

Ve vedení města zůstanou, ale při hlasování o odsunu nádraží se vždy zdrží. Podobně se zachoval Ander loni, když měl jako rozvojový náměstek připravovat odsun nádraží. Oznámil, že nemůže jít proti programovým hodnotám Strany zelených. A stejné to bude i nyní. "Seznámili jsme naše koaliční partnery, že nemohou počítat za této situace s našimi hlasy pro jakékoli prosazování odsunu nádraží," prohlásil včera Ander. A dodal, že zelení budou prosazovat variantu nádraží v centru.

Podle primátora Romana Onderky (ČSSD) bylo však odmítnutí rychlodráhy nutné. "Projekt by posunul celý odsun nádraží o zhruba pět let a to by znemožnilo čerpání evropských peněz. Celkem osm miliard korun," uvedl Onderka, proč se ČSSD rozhodla pro čistě odsunutí nádraží. Názor zelených budou sociální demokraté podle Onderky respektovat. "Budeme se snažit hledat kompromisy, co se týče dopravního řešení, ale rozhodně nechceme ohrozit přísun peněz do Brna," dodal.

##### Lidovci navrhli kratší tunel

Jedinou alternativu rychlodráhy, i když neúspěšně, představili včera lidovci. Jednalo se o zjednodušený návrh Severojižního diametru. Podzemní kolejová dráha by spojila tunelem pod Brnem železnici na jihu a na severu města. Náklady na takovou stavbu by byly v řádu desítek miliard korun. Návrh lidovců počítal s tím, že by tunel začínal místo v jižním centru až u stávajícího nádraží. Nové nádraží v Brně ještě nemá platné územní rozhodnutí, podle investora (SŽDC) by ho

mělo získat do konce tohoto roku. Práce na projektu osobního nádraží stojí, protože se do něj zapracovává sedmipatrová komerční budova nad nástupišti.

### 07. 09. 2009 Stržená trolej zastavila na okraji Prahy železniční magistrálu (Praha-Klánovice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/strzena-trolej-zastavila-na-okraji-prahy-zeleznicni-magistralu-p86-/krimi.asp?c=A090907\\_085651\\_krimi\\_cen](http://zpravy.idnes.cz/strzena-trolej-zastavila-na-okraji-prahy-zeleznicni-magistralu-p86-/krimi.asp?c=A090907_085651_krimi_cen))

Cestující čekali ráno na trati z Prahy do Kolína zpoždění. Kvůli stržené troleji v pražských Klánovicích nejezdily ráno více než dvě hodiny vlaky po železničním koridoru. Rychlíky České dráhy odkláněly přes Lysou nad Labem. Před desátou hodinou se podařilo trať zprůjezdit.

Trolej strhl v 7:10 rychlík číslo 705 Galán. "Na místo vyrazily čtyři čtyři opravářů. V 9:39 byla zprovozněna jedna kolej, po které jezdily rychlíky a v 9:50 další pro osobní vlaky," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Trať je součástí železničního koridoru a patří k nejvytíženějším v České republice. Cestující mezi Úvaly a metrem na Černém Mostě vozila náhradní autobusová doprava. Rychlíky byly odkloněny přes Lysou nad Labem a nabíraly až hodinová zpoždění. Expres 529 Velehrad z Prahy do Luhačovic navíc vyrazil nikoli z Prahy, ale až ze stanice Úvaly. Rychlík číslo 677 z Prahy do Brna vyjel z Českého Brodu. Celkově se zpoždění způsobená strženou trolejí dotkla až tří desítek spojů.

Nehoda se na železnici ráno stala také u Kadaňského Rohozce. Po osmé hodině tu při posunu vykolejily dva vozy s vojenskými nákladními tatraři. Na této trati ale nejezdí pravidelné osobní vlaky, veřejné dopravy se tak událost nedotkla.

### 07. 09. 2009 Sprinter odvezl již více než 2 500 cestujících, od prosince ho doplní pondělní ranní spoj z Třince

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3144/>)

Páteční posilový spoj SC Pendolino Sprinter si získal pevné místo v nabídce spojů Českých drah mezi metropolí a Moravskoslezským krajem. Od zahájení provozu 12. června 2009 jej využilo již více než 2 500 zákazníků Českých drah, 60 % z nich přitom pokračovalo dál za stanici Ostrava hl.n. Od nového jízdního řádu, který vstupuje v platnost 13. prosince jej proto doplní ranní spoj SC Pendolino, který bude oproti dosavadní praxi namísto Bohumína začínat svou trasu již právě v Třinci.

Jeho příjezd do Prahy pak bude v ideální čas – přibližně v 8:30 hodin. České dráhy navíc hodlají dále zkrátit jízdní dobu spojů SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou. U spoje SC Pendolino Sprinter to pak bude zkrácení na méně než 4 hodiny v celém úseku Praha – Třinec.

Celková průměrná obsazenost spoje SC Pendolino Sprinter je více než 200 cestujících, přičemž druhá třída je nyní pokaždé prakticky vyprodaná. Podle průzkumu ČD navíc nebylo cestujících v jiných pátečních spojech SC Pendolino. Rychlé a přímé spojení Prahy s Karvinou, Českým Těšínem a Třincem přilákalo do spojů SuperCity nové zákazníky. Ti ve spoji SC Pendolino Sprinter platí dle průzkumu ČD v průměru jízdné ve výši 436 korun na cestujícího. České dráhy proto již nyní počítají s vedením spoje SC Pendolino Sprinter i v rámci jízdního řádu pro rok 2010.

Vlak SC Pendolino Sprinter jezdí jako páteční spoj a z pražského hlavního nádraží odjíždí v 16:23 hodin. Jeho první zastávkou je Ostrava-Svinov, kam dorazí za rekordní 2 hodiny a 57 minut v 19:20. Vlak dále zastavuje ve stanicích Ostrava hl.n. (příj. 19:32), Bohumín (příj. 19:42), Karviná hl.n. (příj. 19:56), Český Těšín (příj. 20:15) a Třinec (příj. 20:25). Trasu z Prahy do Třince Sprinter urazí za 4 hodiny a 2 minuty.

Ve všech stanicích jsou cestujícím k dispozici standardní přípoje s tím, že celkové jízdní doby do vybraných měst Moravskoslezského kraje jsou s přestupem na další spoje Českých drah následující:

- Praha – Havířov	3 hodiny a 22 minut (přestup Ostrava-Svinov)
- Praha – Opava	3 hodiny a 58 minut (přestup Ostrava-Svinov)
- Praha – Návší	4 hodiny a 24 minut (přestup Třinec)
- Praha – Frýdek Místek	3 hodiny a 56 minut (přestup Ostrava hl.n.)
- Praha – Fýdlant nad Ostravicí	4 hodiny a 15 minut (přestup Ostrava hl.n.)

Díky odjezdu z Prahy v 16:23 hodin a návazným spojům se do všech významných destinací v Moravskoslezském kraji mohou cestující dostat v pátek ještě před 21. hodinou.

### **Zvláštnosti SC Pendolino Sprinter**

Kromě kratších jízdních dob má SC Pendolino Sprinter oproti jiným spojům SC Pendolino další zvláštnosti. Jeho průměrná rychlost mezi Prahou a Ostravou je historicky nejvyšší – a to téměř 119 (přesně 118,98) km/hod. Na příjezdu do Karviné hl.n., Českého Těšína a Třince doplnilo standardní palubní hlášení také hlášení v polském jazyce. České dráhy v palubním hlášení poprvé explicitně oslovují děti, jako své nejmladší zákazníky.

---

### **07. 09. 2009 Rychlodráha v Brně je mrtvá, lidovci navrhují „spojku“**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/rychlodraha-v-brne-je-mrtva-lidovci-navrhuj-ji-spojku-fyp-brno.asp?c=A090907\\_141711\\_brno\\_dmk](http://zpravy.idnes.cz/rychlodraha-v-brne-je-mrtva-lidovci-navrhuj-ji-spojku-fyp-brno.asp?c=A090907_141711_brno_dmk))

V koalici na brněnské radnici se objevilo nové řešení přestavby železnice, která je spojená s kontroverzním odsunem nádraží. S novým návrhem přišli lidovci poté, co nedávno padl projekt takzvané rychlodráhy. Ta měla spojit staré nádraží s novým. Lidovci nyní vymysleli variantu, které říkají spojka. "Staré nádraží by s novým spojila také, byla by však méně stavebně náročná než rychlodráha," řekl předseda dopravní komise městské rady Josef Veselý (KDU-ČSL).

Nové plány lidovci předložili koaličním partnerům z ČSSD, Strany zelených a hnutí Brno 2006. Nyní čekají, jak se k nim další strany vyjádří. "Až dnes jsem dostal rozšířenou verzi návrhu. Dnes večer jej projednáme na klubu zastupitelů ČSSD a pak k němu zaujmeme stanovisko," uvedl brněnský primátor Roman Onderka (ČSSD). Podle křesťanských demokratů by stavba spojky neměla být příliš náročná.

Její trasa by vedla pouze přes pozemky, jimiž se táhne železnice už dnes, a využila by se část již existujících tratí. Také potřebná změna územního plánu by podle Veselého nemusela být zásadní. Podle lidovců je projekt pouhého odsunu nádraží na jih, jak jej připravily minulé městské rady a na radnici jej nyní prosazuje koaliční ČSSD, pro město i pro jižní Moravu špatný. Zhoršil by prý cestování po Brně pro zhruba třicet tisíc lidí, kteří denně dojíždějí do metropole.

---

### **08. 09. 2009 Plzeňský kraj chce konkurenci na dráze**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/plzensky-kraj-chce-konkurenci-na-draze-dh9/eko-doprava.asp?c=A090908\\_121942\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/plzensky-kraj-chce-konkurenci-na-draze-dh9/eko-doprava.asp?c=A090908_121942_eko-doprava_fih))

Od prosince 2011 by se cestující na třech železničních tratích v Plzeňském kraji mohli svézt vlakem jiného dopravce, než jsou České dráhy. Kraj totiž na trojici lokálek vybere nového dopravce ve výběrovém řízení. Jeho vítěz by pak na těchto tratích (viz box) zajišťoval dopravu až do prosince 2026. Nabídku mohou zájemci podat do 19. října, vyhodnocení nabídek hodlá kraj provést 29. října letošního roku.

Tratě v soutěži:

- 160 Plzeň - Blatno
- 181 Nýřany - Heřmanova Huť
- 184 Plzeň - Domažlice-město

Plzeňský kraj je po Libereckém kraji druhým regionem, který vypsal výběrové řízení. Tendruje však menší rozsah dopravy než na Liberecku, kde trio dopravců soutěžilo o třetinu tratí. Podle informací MF DNES se vítězem tendru staly České dráhy.

---

### **08. 09. 2009 Železnice Desná je ztrátová, kraj navrhuje omezit spoje**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66158-zeleznice-desna-je-ztratova-kraj-navrhuj-je-omezit-spoje/>)

Železnice Desná na Šumpersku má velké ekonomické problémy. Je ztrátová a její provozovatel uvažuje o ukončení provozu na trati mezi Petrovem nad Desnou a Sobotínem. Může za to krach některých zdejších firem – a tím pádem i úbytek cestujících, kteří vlakem dojíždějí do zaměstnání. Pokles pasažérů hlásí ale i z druhé části trati vedoucí z Šumperka do Koutů nad Desnou. Olomoucký

kraj, který na provoz doplácí, navrhuje výrazně omezit část spojů. Sdružení obcí údolí Desné vidí řešení i v modernizaci trati. Služeb soukromé železnice využívalo zhruba 360 000 cestujících ročně.

V roce 1997 se podařilo Svazku obcí údolí Desné zachránit 19 kilometrů dlouhou trať ze Šumperku do Koutů nad Desnou s tříkilometrovou odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína. Trať tehdy poničily povodně a České dráhy na ní chtěly zastavit provoz. Uvedené železniční spojení je pro obyvatele Jesenicka a Šumperska velmi důležité a chystají petici za zachování trati mezi Sobotínem a Petrovem.

Provoz ztrátové železnice dotuje Olomoucký kraj ročně asi 15 miliony korun a další miliony doplácí členské obce svazku. Vlivem hospodářské krize ztratila železnice Desná stovky svých pasažérů. Jen v Rapotíně přišlo o práci až 900 sklářů a nedaleký závod na výrobu náhradních dílů pro auta musel propustit 450 zaměstnanců. Úbytek cestujících ekonomiku trati ještě zhoršil.

Podle Svazku obcí údolí Desné je možnou záchranou pro trať pouze její změna orientace na cestovní ruch. Zejména pak na milovníky hor a klienty lázní. Trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou by se měla i modernizovat. Jde zhruba o sedmnáctkilometrový úsek a ten by bylo možné v Koutech protáhnout až pod lanovky, kde má do dvou let vzniknout nejmodernější lyžařský areál v zemi. S modernizací by byla spojená i výstavba terminálů. Tento model je podle zástupců kraje perspektivní.

Svazek obcí údolí Desné byl založen v roce 1997 za účelem obnovení železniční tratě mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou s odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína, kterou zničila katastrofální povodeň.

## 08. 09. 2009 Konkurence na lokálkách? Kraje chtějí další monopol Českých drah

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/konkurence-na-lokalkach-kraje-chteji-dalsi-monopol-ceskych-drah-psm-/eko-doprava.asp?c=A090908\\_124507\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/konkurence-na-lokalkach-kraje-chteji-dalsi-monopol-ceskych-drah-psm-/eko-doprava.asp?c=A090908_124507_eko-doprava_fih))

Cestující na regionálních tratích dotovaných kraji budou až na malé výjimky dál jezdit vlaky Českých drah. Sociálnědemokratické vedení krajů zavrhl soutěže na provozovatele dotovaných tratí a místo toho chce s Českými drahami uzavřít smlouvu na dalších deset let.

Podle hejtmana Pardubického kraje a šéfa Asociace krajů ČR Radka Martínka budou lokálky provozovat po dalších deset let České dráhy. "Jinou relevantní nabídku jsme nedostali, vždy šlo pouze o proklamace," uvedl Martínek. To rozzlobilo soukromé dopravce. Podle společného prohlášení tří dopravců – Arriva, Student Agency a Veolia Transport – ale také žádný kraj o nabídku nežádal. "Budeme vždy prosazovat transparentní výběrové řízení, a proto vyjádření pana Martínka považujeme za účelové a tendenční," řekl generální ředitel společnosti Arriva Holding Česká republika Ivan Procházka. Arriva na české koleje pronikne od příštího roku, kdy začne jezdit na trati mezi Libercem a německou Žitavou.

O desetileté smlouvě s Českými drahami vyjednává například Středočeský kraj, ten ji chce podepsat do měsíce. "Je to ekonomicky nejvýhodnější," vysvětlil náměstek hejtmana pro dopravu Robin Povšík. Nejnověji vypsali výběrové řízení na provozování železniční dopravy také plzeňský region. Od prosince roku 2011 by se i tam mohl objevit soukromý dopravce.

### ODS: kraje brzdí rozvoj železnice

ODS chce regionální železniční trh otevřít v příštích deseti letech v rozsahu až do 75 procent. Řekl to dnes bývalý ministr dopravy Petr Bendl, který zároveň kritizoval stávající přístup hejtmanů. "Naprostě nechápeme, proč se kraje k výběru dopravce soutěží staví zády. Navíc ve chvíli, kdy existuje záruka desetiletého spolufinancování ze strany státu," sdělil Bendl. Kraje tím podle něho v podstatě zastavují další rozvoj železnice na regionální úrovni.

Hejtman Martínek tvrdí, že podle několika posudků soutěže na dráhy vypisovat nemusí. "Zástupci ministerstva nás ujistili, že ve svém dopise panu Martínkovi pouze interpretovali podmínky použití zákona o veřejných zakázkách, nekomentovali nutnost zachování transparentního a nediskriminačního procesu při výběru dopravce. To jsou dvě zcela rozdílné věci," upřesnil Jiří Schmidt, obchodní ředitel společnosti Student Agency. Podle něj navíc kraje mohou mít problém při získávání evropských dotací na nákup nových vlaků. "Při použití dotací evropských fondů na nákup vozidel je povinnost prokázat transparentní výběr nejlepšího dopravce přímo zakotvena v podmínkách poskytnutí dotace. Nebude-li dodržena, je více než pravděpodobné, že Česká republika bude ze strany Evropské unie za nedodržení nastavených podmínek tvrdě sankcionována," dodal Schmidt.

Jeden z krajů – Liberecký – sice vypsali soutěž na část svých tratí, vše ale nakonec spěje k tomu, že také podepíše desetiletou smlouvu s Českými drahami. "Pro dráhy to znamená tu jistotu, po které volaly. Umožní to radikální obnovu vozového parku, což ty jednorocní smlouvy neumožňovaly," uvedl

generální ředitel drah Petr Žaluda. Podle něj firma díky tomu ušetří příští rok miliardu korun a bude moci lépe ručit za bankovní úvěry. Vozový park chce omladit až na 15 let, což by se prý mohlo podařit do sedmi až deseti let při investicích pět až osm miliard korun ročně. Licitace o ceně byly každoročním koloritem jednání krajů s dráhami, dlouhodobými smlouvami mají skončit.

## 08. 09. 2009 Den Eska v Praze (21. září 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=85527>)

V rámci pražského programu Evropského týdne mobility se v jedné z hlavních rolí dne 21. září 2009 představí příměstská vlaková doprava Esko. Program připravený ve spolupráci Českých drah a ROPID nazvaný „Den Eska“ bude zaměřen na rozvoj a využití železniční dopravy v rámci městské hromadné dopravy. Železnice bude prezentována jako páteřní systém Pražské integrované dopravy.

### Program Dne Eska

#### Závod s Eskem

- sraz závodníků: parkoviště P+R v Radotíně v 08.00 hod.
- start závodu: parkoviště P+R v Radotíně v 08.15 hod.
- cíl závodu: Anděl City, ul. Stroupežnického, Praha 5
- šest skupin závodníků, pět typů dopravních prostředků:

1. vlak + metro
2. vlak + tramvaj
3. autobus + metro
4. autobus + tramvaj
5. kolo
6. auto

#### Prezentační jízdy Eskem

Bezplatné projížďky jednotkou 471 City Elefant všemi tratěmi nového spojení.

Jízdní řád:

Praha Masarykovo n.	odj.	09:05	11:05	13:05	15:05	17:05
Praha-Holešovice	přij.	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14
	odj.	09:20	11:20	13:20	15:20	17:20
Praha hl.n.	přij.	09:30	11:32	13:30	15:30	17:31
	odj.	09:40	11:40	13:40	15:40	17:40
Praha-Libeň	přij.	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47
	odj.	09:48	11:48	13:48	15:48	17:48
Praha-Běchovice	přij.	09:58	11:58	13:58	15:58	17:58
	odj.	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03
Praha-Libeň	přij.	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13
	odj.	10:14	12:14	14:15	16:14	18:14
Praha Masarykovo n.	přij.	10:21	12:21	14:23	16:21	18:21

#### Den Eska v centru Prahy - Anděl City (Piazza), ul. Stroupežnického, Praha 5

- výstava o současnosti i budoucnosti železnice v Praze a okolí
- soutěže a hry pro malé i velké

Partneři programu: Království železnic, Village Cinemas

#### Prohlídky řídicího centra

- možnost prohlídky řídicího centra na hlavním nádraží s průvodcem
- prohlídky každých 15 minut od 9.00 do 16.00 hod.



- jedna skupina max. 10 osob
- začátek prohlídek na 1. nástupišti (přístup: prostřední podchod, výstup vpravo)

### Orientační závod

- navštivte co nejvíce předem určených míst za co nejkratší dobu s využitím PID
- start: Anděl City (Piazza)

### Evropský týden mobility

Celoevropská akce „Evropský týden mobility“, do které se letos v termínu 16. až 22. září zapojí více než osmdesát měst a obcí z České republiky, se koná letos již poosmé. Hlavním účelem kampaně je upozornit na negativní klimatické změny a zahájit prevenci proti nim.

Města mohou zlepšit kvalitu ovzduší například podporou hromadné dopravy, omezením hluku v obytných částech města nebo budováním staveb „pro život“ (např. budováním cyklistických stezek, záchytných parkovišť, klidových zón). Jde o to, aby si i samotní občané měst uvědomili zodpovědnost za životní prostředí, které svými návyky spoluvytvářejí. Kampaň zaměřená na ekologické druhy dopravy se pokusí občanům ukázat i jiné alternativy přepravy než je automobilová doprava a sami občané mohou zastupitelům navrhnout, co by se v jejich městě nebo obci dalo ke společnému prospěchu změnit.

### Naše město – naše klima

Hlavní město Praha se k evropské kampani připojí pořádáním akcí zaměřených na udržitelné formy dopravy a dopravní výchovu.

- Středa 16. září - Praha cyklistická a pěší otevření nové části cyklotrasy Pelc Tyrolka – Kolčavka, prezentace dalšího rozvoje cyklostezek
- Čtvrtek 17. září - Den dopravní výchovy programy na dětských dopravních hřištích na území celého města pro rodiče i děti, divadelní představení
- Pátek 18. září - Den informací o dopravě v informačním středisku tunelu Blanka na Letné prezentace informací o výstavbě městského okruhu, rozvoji metra a dalších ekologických staveb
- Sobota 19. září - Den otevřených dveří v depu Zličín, autobusových garážích Řepy a tramvajové vozovně Střešovice (do muzea vstup zdarma)
- Neděle 20. září - Evropský den bez aut pro automobilovou dopravu uzavřeno Smetanovo nábřeží a Palachovo náměstí, kulturní program připravovaný Magistrátem hl. m. Prahy ve spolupráci s dalšími partnery
- Pondělí 21. září - Den Eska závod s Eskem, výstava a soutěže pro děti (Anděl City), prezentační jízdy jednotkou 471 City Elefant, prohlídka řídicího centra na hlavním nádraží
- Úterý 22. září - Den tiskových konferencí vyhodnocení akce, další rozvojové aktivity a projekty

## 09. 09. 2009 Liberecký kraj váhá se soutěží na Jizerskohorskou železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66296-liberecky-kraj-vaha-se-soutezi-na-jizerskohorskou-zeleznici/>)

Zatím není jasné, kdo bude od roku 2011 provozovat železniční dopravu na tzv. Jizerskohorské železnici. Výsledek soutěže na dopravce na tratích, které tvoří asi třetinu krajské sítě, měl být znám na začátku září, kraj ale ještě nerozhodl. Podle hejtmanova náměstka pro dopravu Martina Seppa je možné, že výběrové řízení nakonec bude zrušeno. Na železnici v Libereckém kraji totiž letos výrazně ubylo cestujících, a tak se propadly také příjmy. Krajskou pokladnu by tak dorovnávat ztráty mohlo vyjít podstatně draž, než se předpokládalo.

"V době, kdy se soutěž vyhlášovala, nikdo nečekal tak velký propad v tržbách ani v krajských příjmech," řekl Sepp. Není proto podle něj vyloučeno, že se kraj nakonec pokusí dohodnout úpravy nynějších smluv s Českými drahami, které na tratích Jizerskohorské železnice provozují železniční dopravu dnes. "Rozhodně zatím neuvažujeme o nějakém omezování regionální dopravy, v současné ekonomické situaci by to mohlo znamenat jen další růst nezaměstnanosti," dodal.

Označení Jizerskohorská dráha zahrnuje všechny tratě ve Frýdlantském výběžku a dále trati Liberec – Tanvald – Harrachov a Smržovka – Josefův Důl. O provozování osobní železniční dopravy od prosince 2011 se ucházejí České dráhy, Arriva a Viamont. Liberecký kraj soutěží na provozování regionální dopravy na trati z Liberce do Tanvaldu vypsál již v roce 2006, tehdy ale kvůli finančním

požadavkům všech zájemců nakonec soutěž zrušil. Letos chtěl před cenou upřednostnit kvalitu služeb. Jednou z podmínek je investice do moderních vlaků, které by na železnici měly přilákat nové cestující.

### 09. 09. 2009 Trať v Poděbradech i přes sliby stále hlučí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66307-trat-v-podebradech-i-pres-sliby-stale-hluci/>)

Poděbrady – Lidé žijící podél železniční trati v Poděbradech musí nadále čekat na klid. Nedávno přitom uspěli se svými žádostmi o snížení hluku, který působí projíždějící vlaky. Správa železniční dopravní cesty slíbila, že v červenci odhluční koleje. Dva měsíce poté činí vlaky stále stejný rámus. SŽDC totiž narazila na technické problémy. S nadměrným hlukem bojují Poděbradští již pět let. Do roku 2004 musely totiž vlaky přes poděbradský přejezd projíždět čtyřicetikilomterovou rychlostí. Po jeho rekonstrukci ale mohly zrychlit na trojnásobek.

V roce 2006 udělila krajská hygienická stanice Správě železniční dopravní cesty výjimku, která povolovala provozovat zdroj nadlimitního hluku. Kladla ale podmínku, že do konce roku 2008 budou hotová protihluková opatření. Když výjimka vypršela, odhodlala se SŽDC ke slibu, že stavební práce začnou v červenci. Termín ale nedodržela. "Ke zdržení došlo následkem různých technologických nebo technických problémů, které bylo potřeba dořešit," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Zatímco železniční správa řeší technické problémy, lidé v Poděbradech trpí. Podle Libuše Polanské ze středočeské krajské hygienické stanice jsou běžné limity překračovány ve dne o sedm a v noci o patnáct decibelů. "To je neúnosný hluk, který brání člověku, aby se vyspal zdravým spánkem, a pokud se v noci probudí, tak mu dělá problém usnout," popsal své potíže obyvatel Poděbrad Lubomír Kubelka.

Snížit hluk až o pět decibelů mají pryžové pásy, tzv. absorbéry. Má jít o první jejich použití na kolejnicích v Česku. SŽDC teď stanovila definitivní termín začátku prací na počátek října. Pokud by ale práce ani tehdy nezačaly, krajská hygiena uloží železniční správě pokutu.

### 10. 09. 2009 Poslanci schválili náhrady za zpoždění, dráhy je začnou vyplácet až za pět let

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/poslanci-schvalili-nahrady-za-zpozdeni-drahy-je-zacnou-vyplacet-az-za-pet-let-18m-/ekonomika.asp?c=A090910\\_110250\\_ekonomika\\_kv](http://ekonomika.idnes.cz/poslanci-schvalili-nahrady-za-zpozdeni-drahy-je-zacnou-vyplacet-az-za-pet-let-18m-/ekonomika.asp?c=A090910_110250_ekonomika_kv))

Cestujícím, kteří kvůli zpožděnému vlaku například přijedou pozdě do práce, budou muset dráhy vyplácet odškodné zřejmě nejdříve za pět let. Vládní návrh o odložení platnosti nařízení Evropské unie dnes schválila Sněmovna. Dráhy tvrdily, že by doplácely na množství výluk na tratích.

Novelu schválili poslanci ve zrychleném režimu, nyní zamíří do Senátu. Původní nařízení Evropské unie by mělo začít platit od příštího roku, jeho text ale odložení ve formě zákona umožňuje. Vláda schválila novelu, která odklad řešila, na návrh ministerstva dopravy na konci srpna. Resort argumentoval tím, že na hlavních železničních tazích je mnoho výluk, a ke zpoždování tak dochází bez zavinění dopravce. "Rok 2015 navíc nemusí být definitivní. Existuje totiž možnost požádat ještě o další odklad," řekl MF DNES v srpnu mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

K odložení platnosti nařízení podle ministerstva dopravy přistoupily i další členské země Evropské unie. Odklad se ale týká pouze vlakových dopravců, autobusoví dopravci tak odškodnění začnou vyplácet od roku 2010. Za zpoždění přesahující hodinu by cestující měli dostat čtvrtinu z ceny jízdného, za větší než dvouhodinové zpoždění by pak dopravci měli vrátit polovinu jízdného. Náhradu navíc musí vyplatit do měsíce od podání žádosti od nespokojeného cestujícího.

### 10. 09. 2009 Dráhy opravují další várku vagonů. Natírají záchody, potahují sedačky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-opravuji-dalsi-varku-vagonu-natiraji-zachody-potahuji-sedacky-1i9-/eko-doprava.asp?c=A090910\\_134441\\_eko-doprava\\_kv](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-opravuji-dalsi-varku-vagonu-natiraji-zachody-potahuji-sedacky-1i9-/eko-doprava.asp?c=A090910_134441_eko-doprava_kv))

České dráhy pokračují v obnově interiérů osobních vozů první třídy. Omlazovací kúrou by nyní měla projít další desítky vozů, připravená už je i renovace vnitřních prostor rychlíků 2. třídy. Vagony při takzvané humanizaci neprochází kompletní modernizací, dráhy ale vylepšují jejich interiér. České dráhy považují modernizaci interiéru za jednu z cest, jak zlepšit kulturu cestování v rychlících. Podle náměstka generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonína Blažka vidí cestující

na první pohled značnou změnu k lepšímu, aniž by dráhy musely provádět finančně a časově náročné práce. "Vozy při této omlazovací kúře dostávají například nové podlahové krytiny, opraveny a natřeny jsou záchody, nové potahy mají sedačky," říká Blažek. Sedačky podle něj čeká celková oprava, ve vozech druhé třídy by nepohodlnou koženku měl nahradit prodyšný materiál.



Již v létě prošla renovací desítky vozů první třídy. V současné chvíli začíná omlazovací kúra druhé desítky vozů, hotová by měla být do konce roku. Pro další fázi renovace mají České dráhy již připravený plán na obnovu vagonů druhé třídy, ve kterých chtějí sedačky potáhnout modrou textilí. Jak ale dodává Blažek, obnova interiérů je pro České dráhy jen jedním ze způsobů, jak svým klientům zpříjemnit cestu. "Probíhá také výběrové řízení na nákup stovky používaných, nicméně moderně vybavených rychlíkových vozů ze zahraničí," vyjmenovává Blažek. Komplexní renovací by podle něj dále měly projít i další vozy, například bufetové vagony z 80. let chtějí dráhy přestavět na moderní bistrovozy s klimatizací.

například bufetové vagony

Podle počtu přepravených pasažérů se České dráhy řadí k největším dopravcům v Evropské unii. V loňském roce využilo jejich služeb přes 175 milionů cestujících. Modernizaci vlaků se dráhy věnují delší dobu, letos by do provozu měly přijít vlaky v hodnotě 4,5 miliardy korun.

## 10. 09. 2009 Ke stavbě tunelu nebude potřeba souhlas majitele pozemku

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-38281270-ke-stavbe-tunelu-nebude-potreba-souhlas-majitele-pozemku>)

Sněmovna schválila jednodušší povolování stavby tunelů a metra. Pod zemí se bude moci pracovat i bez souhlasu majitele pozemku "nahore". Stavitelé podzemních staveb, například železničních a silničních tunelů nebo metra, nebudou muset získávat souhlas majitelů pozemků na povrchu nad budovanou stavbou. Umožnit to má novela stavebního zákona, kterou ve čtvrtek ve zrychleném režimu schválila sněmovna. Nyní ji dostane k posouzení Senát. Podmínkou je, aby šlo o tzv. veřejně prospěšné stavby podle stavebního zákona, tedy infrastrukturní stavby.

Vláda poukazuje na to, že třeba v případě plánů na výstavbu železničního tunelu z Prahy do Berouna by investor musel získat souhlas od čtyř tisíc vlastníků pozemků na povrchu. Čtvrteční novela nahrazuje "legislativní zmetek", který se do zákona dostal při předchozích úpravách. Jako další příklad uvádí vláda asi čtyřkilometrový železniční tunel mezi Rokycany a Plzní. V tamním případě by byl stavebník nucen zřídit věčné břemeno k pozemkům na povrchu nad tunelem u 132 pozemků, které patří celkem 178 vlastníkům. Téměř polovina vlastníků přitom na výzvy vůbec nereaguje. Vláda se proto obává, že v případě zpoždění výstavby by stát přišel o peníze z evropských fondů, které se na financování spolupodílejí.

### Dva takřka stejné zákony

Obdobné ustanovení, jaké je v novém stavebním zákoně, schválila sněmovna již ve středu v novele zákona o vlastnictví bytů. Ten se týkala především převodu družstevních bytů do osobního vlastnictví. Podle něj nemusí stavebník prokázat, že mu patří pozemky na povrchu pod tunelem, pokud technicky nesouvisí s budovanou podzemní stavbou. Pokud oba zákony podepíše prezident, platily by tak v krátké době dvě rozdílné úpravy. Poslanec Jaroslav Krupka proto po poradě s ministerstvem dopravy navrhl změnit účinnost u novely stavebního zákona na 2. ledna 2010. "Středeční" zákon nabývá účinnosti o den dříve a platil by tak pouze tento jeden den. "Prvního ledna je státní svátek, čili je předpoklad, že úřady nebudou fungovat," řekl Krupka ČTK. "Od 2. ledna, čili v první pracovní den, by měl být účinný tento návrh zákona," řekl k novele schválené ve čtvrtek.

## 11. 09. 2009 Za tři roky v Česku začnou jezdit moderní regionální vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66513-za-tri-roky-v-cesku-zacnou-jezdit-moderni-regionalni-vlaky/>)

Za tři roky by se mohly na kolejích objevit první regionální vlaky nakoupené kraji. Asociace krajů se podle svého místopředsedy Radka Martínka obrátila na šest velkých výrobců regionálních vlaků, v říjnu by měla proběhnout prezentace jejich výrobků. Kraje mají na nákup souprav vyčleněno

245 milionů eur (asi 6,2 miliardy korun), tj. asi 40 procent celkové ceny. Dalších 60 procent budou muset přinést vybraní dopravci. Dodávka vozidel by se měla uskutečnit v letech 2012 – 2015.

Současná regionální doprava je podle Martínka nedůstojná a musí se dostat na jinou úroveň. "Vláda schválila dotaci na deset let pro regionální dopravu, tudíž máme v této chvíli nachystány veškeré podklady, aby mohly být vyhlášeny tendry na zakázku, která bude zcela přelomová z hlediska regionální dopravy," uvedl Martínek. Nové vlakové soupravy mají být komfortnější než ty, které se dnes objevují na regionálních tratích, mají být dobře dostupné i pro tělesně postižené nebo seniory.

"Soupravy už tentokrát budou zcela jistě splňovat všechny požadavky, které současné regionální vlaky nesplňují vůbec," podotkl Martínek. Nejprve by se podle něj měly objevit na nejméně frekventovaných trasách. "Rozdíl mezi tím, co bude jezdit a co je teď, je skoro bych řekl století," doplnil Martínek. Martínek připomněl, že dopravní obslužnost si objednávají kraje, které nyní musí vybrat jednoho nebo více dopravců, s nimiž sepíše smlouvu o smlouvě budoucí. Na základě této smlouvy pak dopravce požádá o evropské peníze. "Ten, který dá nejlepší podmínky, získá možnost čerpat evropské prostředky a s ním potom kraj uzavře definitivní smlouvu. Na základě toho příslušný dopravce vypíše výběrové řízení na dodání jednotlivých vlaků," podotkl Martínek.

### 11. 09. 2009 Dráhy chtějí dostat internet do pendolina

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66523-drahy-chteji-dostat-internet-do-pendolina/>)

Dotáhnout do konce plán na zajištění bezdrátového internetu (WiFi) v pendolinu se rozhodly České dráhy. Vypsaly výběrové řízení na zavedení internetu do svých nejrychlejších vlaků, do projektu hodlají investovat dvacet milionů korun. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského by mělo být možné připojit se v pendolinu k internetu ve druhém čtvrtletí příštího roku.

Vítěz tendru bude muset zajistit kromě samotného připojení k internetu také provozování systému včetně pravidelné kontroly funkčnosti sítě, odstraňování poruch nebo provozu call centra. Základním měřítkem v tendru bude podle Štáhlavského poměr výkon/cena. Nejedná se o první pokus ČD o WiFi ve vlacích, dřívější úvahy ale nebyly dovedeny do konce. Pokud se nyní spuštění systému podaří, půjde o první bezdrátový internet na české železnici, v evropském kontextu se ale nebude jednat o novinku. Německé dráhy nabízejí WiFi i v některých větších nádražích. Bezdrátové připojení k internetu nabízejí již dnes také čeští autobusoví dopravci – například Student Agency, ČSAD Semily nebo ČSAD Jablonec nad Nisou. WiFi spustilo v srpnu také pražské letiště.

České dráhy v posledních měsících vypsaly i několik dalších výběrových řízení, která by mohla vést ke zpříjemnění cestování vlakem. Chtějí nakoupit ojeté dálkové vagony ze zahraničí a také si pronajmout moderní motorové vlaky pro regionální rychlíky.

### 11. 09. 2009 Modernizace v Sokolově hotova

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/sokolov-je-hotov.html>)

Slavnostního ukončení modernizace se dnes dočkala železniční stanice Sokolov. Výsledkem je výrazné zvýšení úrovně železniční dopravy včetně bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu. Stěžejní záležitostí pro osobní dopravu je nové ostrovní nástupiště a podchod, který nyní vede od výpravní budovy k ostrovnímu nástupišti a dál až do městské části Šenvert. Přístupy do podchodu zajišťují schodiště, pro cestující se sníženou pohyblivostí jsou k dispozici moderní výtahy. Železniční stanice má nové informační zařízení, rozhlas, hodiny a monitorovací kamerový systém.

Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Ing. Miroslav Konečný uvedl: „Původní stav železniční infrastruktury v žst. Sokolov neodpovídal významu tohoto frekventovaného dopravního centra na trati Chomutov – Cheb. Během stavby byla zrušena řada výhybek pro celkové zjednodušení kolejového řešení. Náročnou rekonstrukcí prošel také železniční most přes Svatavu. Původní přímo pojižděné ocelové nosné konstrukce (pod každou kolejí) byly nahrazeny plnostěnnými ocelovými konstrukcemi s průběžným šterkovým ložem.“

V rámci stavby byla upravena konfigurace kolejí včetně rekonstrukce hlavních kolejí a úprav na obou zhlavích osobního nádraží pro rychlost až 80 km/hod. Stavba plynule navázala na již zrealizovanou elektrizaci trati Kadaň – Karlovy Vary (2006). Hlavní stavební práce byly zahájeny v březnu 2008. Koleje (vč. výhybkových částí) jsou bezстыkového provedení (svažené). Stanice má nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 a boční nástupiště u koleje č. 3. Nástupiště nyní splňují

veškeré předepsané parametry, vč. požadavků ŽP zdravotně postižených. Vznikl také nový podchod, který nyní vede od výpravní budovy k ostrovnímu nástupišti a dál do městské části Šenvert.

Zhotovitelem stavby Modernizace žst. Sokolov bylo Sdružení sokolovského nádraží sestávající z akciových společností Viamont DSP a Subterra. Předseda představenstva společnosti Viamont DSP Ing. Ondřej Novák při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: "Bylo nutné vyřešit problematické odvodnění železničního spodku, zcela nevyhovující byl stav nástupišť s úrovňovými přístupy k vlakům. Ojedinelá a zejména technicky velice náročná byla také rekonstrukce železničního mostu. Vše se ale díky vynikající koordinaci řady souběžných činností podařilo."

Po stránce zabezpečovacího zařízení bylo nutné vyměnit staniční elektromechanické zabezpečovací zařízení a vytvořit předpoklady pro zavedení pravostranného provozu v celém traťovém úseku, tj. až do žst. Cheb. Zrekonstruovat bylo nutné také zastaralé sdělovacího zařízení, trakční vedení a osvětlení. Staniční zabezpečovací zařízení (typ elektronické ústřední stavědlo ESA 11) je obsluhováno počítačem z centrálního pracoviště. Vytvořeny byly rovněž úvazky traťového zabezpečovacího zařízení a stavba umožnila dálkové ovládání žst. Citice. Důležitým přínosem je také zavedení pravostranného provozu v celém úseku, tj. z žst. Chomutov až do žst. Cheb. Venkovní prvky zabezpečovacího zařízení byly instalovány nové. Nově jsou vytvořeny v hlavních staničních kolejích kolejové obvody 275 Hz s kódováním pro LVZ o kmitočtu 75 Hz. Ostatní část zabezpečeného kolejiště je vybavena počítači náprav.

Trakční systém je tvořen střídavou trakční soustavou 25 kV, nové trakční vedení zajišťuje úpravy dle změněné polohy kolejového řešení. Silnoproudé rozvody řešily především veškeré osvětlení (nástupiště, podchody), dále elektroinstalace v technologických objektech, elektroohřev výhybek, kabelové rozvody apod.

Stavba je financována výhradně z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Město Sokolov přispělo částkou 9 milionů Kč. Celkové investiční náklady na stavbu činí 533 milionů korun. Projektovou dokumentaci zpracovala společnost SUDOP Praha, a.s.

### **Základní technické údaje**

Svršek

- Rekonstrukce výhybek (mat. nový): 22 ks
- Rekonstrukce výhybek (mat. užitý): 3 ks
- Rušení výhybek: 12 ks
- Rekonstrukce kolejí vč. přípojných polí: 4 418 m
- Rozsah sanace železničního spodku: 27 384 m<sup>2</sup>

Všechny výhybky nyní tvaru S49, v hlavních kolejích jsou v provedení se žlabovým prazcem s pružným upevněním kolejnice.

Nástupiště

- Ostrovní: 250 m
- Jednostranné: 100 m
- Podchod (délka): 17,985 m
- Prodloužení podchodu ve směru do města: 17,870 m

Elektrická zařízení

- Montáž EOVS: 24 výhybek
- Montáž elektromotorických přestavníků: 39 výhybek
- Zařazení výhybek do ústředního stavění: 39 výhybek
- Nové trakční vedení: 1 800 m

Ostatní

- Rekonstrukce mostů: 1 ks (v km 208,664)



**13. 09. 2009 Historická parní jízda skončila v Sasku tragickou srážkou**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66642-historicka-parni-jizda-skoncila-v-sasku-tragickou-srazkou/>)

Víkendová jízda historického vlaku ve východoněmeckém Sasku skončila tragicky. Poblíž Drážďan se na jednokolejně trati srazily dvě parní lokomotivy. Více než hodinu záchranáři vyprošťovali 52 zraněných, z toho 4 těžce. Škoda na obou historických strojích je asi milion eur. Traťovou signalizaci ovládají ručně zaměstnanci německých drah. Není proto zatím jasné, zda za neštěstím stál lidský faktor, nebo manuálně ovládaná technika. Jízda parních vlaků měla být vyvrcholením oslav 125. výročí otevření tratě.

Historická atrakce, která se posléze proměnila v tragédi, se stala na krátkém jednokolejné úseku v Lössnitzkém údolí. Historickým vlakem cestovalo na 250 turistů, mnozí z nich byly rodiny s dětmi. Lékaři a policie postupně bilanci postižených lidí zvyšovali, záchranáři zraněné odváželi do celkem šesti nemocnic. "Všechno se to stalo hrozně rychle. Byli jsme v šoku, nikdo nevěděl, co se stalo. Pára začala syčet a my jsme viděli, že se lokomotivy srazily. Náraz byl velmi silný," popisuje zážitky jedna z cestujících. Téměř hodinu trvalo, než se všichni dostali z vlaku. Konečná bilance je 52 zraněných, z toho sedm dětí mladších deseti let. "Zatím nemůžeme říct, jestli havárii zavinil člověk, nebo šlo o technickou závadu," nechtěl spekulovat policista Jörg Weyand. 16,5 kilometru historické úzkokolejky, která spojuje městečka Radebeul a Radeburg, je nyní přerušena, dokud se příčina nevyšetří.

**14. 09. 2009 České dráhy mají opět zajišťovat Jizerskohorskou železnici**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66756-ceske-drahy-maji-opet-zajistovat-jizerskohorskou-zeleznici/>)

České dráhy mají podle informací České televize (ČT) znovu zajišťovat dopravu na Jizerskohorské železnici. Stane se tak i přes kritiku Libereckého kraje a nabídnutou nejnižší cenu: 105 korun na jeden vlakokilometr. Kraj hledal nového dopravce pro všechny tratě v Jizerských horách. České dráhy v březnu kritizoval za staré a nevyhovující vlakové soupravy a častá zpoždění. "Nabídneme občanům lepší standard cestování," uvedl tehdy náměstek hejtmána libereckého kraje Martin Sepp. "Hlavním cílem těchto veřejných zakázek je zkvalitnit dopravu na železničních tratích v Libereckém kraji," řekl v březnu koordinátor dopravy v Libereckém kraji Petr Prokeš.

Ani po půl roce kraj neoznámil, kdo soutěž vyhrál. Podle informací ČT nabídky nejnižší cenu České dráhy a zakázku i přes kritiku z kraje opět získají. "Nebude to stejné, protože v těch podmínkách soutěže je samozřejmě obnova vozového parku," uvedl Sepp. Starosty obcí v Jizerských horách postup kraje překvapil. Podle nich se takhle komfort cestování nikdy nezlepší. České dráhy tak soutěž vyhrají s nejnižší cenou 105 korun na jeden vlakokilometr, ještě na jaře přitom byly skutečné náklady 136 korun na jeden vlakokilometr. Podle mluvčího Českých drah údaj není přesný a jde o průměrné náklady za poslední čtvrtletí loňského roku, a ne o průměrné náklady za celý loňský rok. Celkový průměr loňského roku je potom nižší (zhruba 105 korun za vlakokilometr).

Označení Jizerskohorská dráha zahrnuje všechny tratě ve Frýdlantském výběžku a dále trati Liberec – Tanvald – Harrachov a Smržovka – Josefův Důl. O provozování osobní železniční dopravy od prosince 2011 se ucházejí České dráhy, Arriva a Viamont. Liberecký kraj soutěž na provozování regionální dopravy na trati z Liberce do Tanvaldu vypsal již v roce 2006, tehdy ale kvůli finančním požadavkům všech zájemců nakonec soutěž zrušil. Letos chtěl před cenou upřednostnit kvalitu služeb.

**15. 09. 2009 Bagr zavadil lžící o rozjíždějící se rychlík, trať stála dvě hodiny (Rokycany)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/bagr-zavadil-lzici-o-rozjizdejici-se-rychlik-trat-stala-dve-hodiny-10p-/krimi.asp?c=A090915\\_101055\\_krimi\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/bagr-zavadil-lzici-o-rozjizdejici-se-rychlik-trat-stala-dve-hodiny-10p-/krimi.asp?c=A090915_101055_krimi_jba))

V železniční stanici Rokycany se střetl rychlík s bagrem. Nehoda se obešla bez zranění. Vlak se rozjížděl směrem na Prahu, když o něj stroj zavadil. Trať musela být kvůli vyšetření nehody uzavřena téměř dvě hodiny. Vlak zastavil krátce před půl devátou v Rokycanech na cestě z Chebu do Prahy. Když se souprava rozjížděla, pracovník stavební firmy v kabině bagru udělal manévr, při kterém se mechanické rameno stroje s lopatou dostalo vlaku do cesty. "Bagr zavadil lžící o schůdky lokomotivy a následující dva vagony," sdělila iDNES.cz mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Při nehodě se nikdo nezranil. Drahám vznikla škoda asi čtyřicet tisíc korun, na bagru přibližně deset tisíc. "Nádraží je hodně rozkopané, probíhají tam práce na koridoru, dělají se tam také bezbariérové podchody," vysvětlila okolnosti nehody mluvčí ČD. Podle ní byl provoz kvůli vyšetření havárie přerušen zhruba do 10:15, cestující přepravovaly náhradní autobusy.

## 15. 09. 2009 Veletrh T&L představuje železniční novinky i dobře známá vozidla

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66876-veletrh-t-l-predstavuje-zeleznicni-novinky-i-dobre-znama-vozidla/>)

Veletrh Transport a logistika, který se koná současně s brněnským Mezinárodním strojírenským veletrhem, je jednou z nejvýznamnějších českých železničních událostí. Výrobci jej pravidelně využívají k představení svých nových i starších výrobků. Letos mohou návštěvníci brněnského výstaviště spatřit premiéru zrekonstruovaného vagonu, který pro České dráhy připravily ŽOS Vrútky, lokomotivu 109E od plzeňské Škody nebo tramvaj For City od téhož výrobce.

### Škoda 15T For City

Tramvaj For City Další fotky Tramvaj, která má ve velkých počtech v budoucnosti zaplavit Prahu, se v Brně představila hned ve třech podobách. Část vozidla je vybavena obvyklými polstrovanými sedačkami potaženými textílem, část nabízí sezení v plastu a konečně je možné vyzkoušet i dřevěné sedačky. Tříčlánková tramvaj působí mnohem vzdušněji než předchozí typ tramvaje od Škody (v Brně jezdí jako 13T, v Praze jako 14T), protože výrobce postavil podvozky tak, že neomezují prostor pro cestující. V českých tramvajích je novinkou LCD informační panel, kde se cestující dozví informace o projížděné trase. Ty v tramvaji For City nahrazují dnes běžné "teploměry" s LED panely.

### Zrekonstruovaný bistrovůz pro ČD

Zcela poprvé může veřejnost spatřit nově zrekonstruovaný vagon, který od příštího roku bude jezdit na vlacích Českých drah. Vůz z označením ARmpee nabízí cestujícím klimatizovaný velkoprostorový oddíl první třídy a restaurační část. Jeho interiér, který vytvořily slovenské ŽOS Vrútky obsahuje řadu prvků, které sice bývají k vidění ve vlacích v Německu či Švýcarsku, ale u Českých drah jde o novinku. Na pohled samozřejmost, ale v českých vlacích spíše vzácnost, jsou zásuvky – pro každé sedadlo je jedna. Ve voze také takřka nebude k vidění papír. Elektronika zabezpečuje jak vnější panel s informací o tom, kam vlak jede (dnes běžně bývá nalepen na dveřích), tak podrobnější informace o trase na představku. Digitální jsou také "lístečky" nad sedadly upozorňující na to, že je místo rezervováno. Sedačky jsou od firmy Borcad, obdobné jako například ve vozech první třídy od Siemensu, které jezdí na vlacích Eurocity z Prahy do Berlína.

### Slovenský a maďarský vagon naznačují možný rozvoj

ŽOS Vrútky jsou v Brně zastoupeny také slovenským vozem první třídy typu řady. Jedná se o novostavbu, která vyšla slovenského dopravce levněji než České dráhy moderní vagonu od Siemensu, které nakupovaly v letech 1999 a 2006. Interiér je podobný nově zrekonstruovaným bistrovůzům ČD, má tytéž sedačky, nechybí mu klimatizace a z panelu na stěně se cestující dozví i to, jakou zrovna jedou rychlostí. Zrekonstruovaný vůz v Brně prezentuje i maďarská pobočka Bombardieru. Sérii dravě vyhlížejících vozů právě rekonstruuje pro maďarského dopravce START, který je chce využít na vlacích Intercity. Původně se jednalo o vagonu ze 70. let, kterých mají velké množství i České dráhy.

### Staří známí...

Lokomotivy typu 109E, které budou České dráhy provozovat jako řadu 380, prezentuje Škoda již rok. V Brně je ale poprvé k vidění třetí vozidlo z objednaných dvaceti. Druhou vystavenou elektrickou



lokomotivou je tzv. Laminátka, stroj z 60. let minulého století. Po převzetí nákladní divizí Českých drah ČD Cargo prošla důkladnou rekonstrukcí, po níž ji zejména strojvedoucí nejspíše nepoznají. Dále jsou na brněnském výstavišti k vidění posunovací lokomotivy dopravců CZLoko, respektive ŽS Cargo.



Regionální dopravu zastupují City Elefant, Regionova a "Bageta". Jako City Elefant označují České dráhy patrovou příměstskou jednotku řady 471, která brázdí příměstské koleje především v okolí Prahy, v menší míře u Ostravy. Brňané do City Elefantu mohou usednout pouze na svém výstavišti. Jelikož je na jižní Moravě jiné napětí v trolejích, moderní jednotky tam nemohou. Regionovy naopak znají cestující již ve všech krajích. ČD, resp. společnost PARS, která rekonstruuje staré motoráky na žluté Regionovy, v Brně vystavují v pořadí stou jednotku této řady. Návštěvníci mohou srovnat Regionovu s obdobnou jednotkou, která jezdí na Slovensku. Ta dostala neoficiální přezdívku Bageta. ŽOS Zvolen vytváří Bagety také ze starých motorových vozů řady 810 a přívěsných vozů odpovídajícího typu, oproti šumperskému výrobcí ale zůstává věrnější původnímu designu. Slovenské verzi chybí nízkopodlažní část, cestující mohou naopak ocenit široký průchod mezi oběma částmi jednotky.



### 16. 09. 2009 Stavební povolení: Výstavba žst. Silůvky

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090916vyhlaska.pdf>)

Předmětem stavby je zřízení výhybny v žst. Silůvky, a to železničního svršku, spodku, přejezdu a nástupiště pro první a druhou kolej, zabezpečovací zařízení, osvětlení, elektroohřev výhybek a vyvolané úpravy staniční budovy, dále sanace stávajícího náhorního příkopu v k.ú. Silůvky. Účelem stavby je obnovení možnosti křížování vlaků osobní dopravy v předmětné železniční stanici, v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Stavba se týká regionální dráhy Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou. Stavební práce budou probíhat v mezistaničním úseku žst. Střelice – žst. Moravské Bránice, přičemž hlavní část stavby je situována v km 137,7 – 136,500, v ostatních úsecích jde o úpravy kabelových tras a směrovou a výškovou úpravu koleje.

### 16. 09. 2009 Konec po 3 letech: Do Bratislavy už pendolina jezdit nebudou

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-38326890-konec-po-3-letech-do-bratislavy-uz-pendolina-jezdit-nebudou>)

České rychlovlaky Pendolino budou od prosince přesunuty na jiné spoje kvůli nízké vytíženosti. Lidé ušetří, ale pojedou déle. Superychlé spojení Českých drah s nadstandardními službami, které spojoval Bratislavu s Prahou, od prosince končí. Pendolino totiž nebylo dost vytížené a České dráhy se rozhodly soupravu využít na jiné trase. Mluvčí drah Petr Štáhlavský uvedl, omezení bude i na lince do Vídně, kde se sníží frekvence ze dvou párů denně na jeden.

Do Bratislavy tak místo pendolin budou jezdit méně luxusní vlaky EuroCity. ČD tzv. Slovenskou strelou s pendoliny jezdily do tři roky. Za vlak EuroCity zaplatí pasažéři méně, neboť si nebudou muset kupovat speciální místenku za sedm eur (asi 210,88 korun). na druhou stranu však do české metropole pojedou déle. Pendolino spoje mezi oběma hlavními městy zvládlo za méně než čtyři hodiny. Nový spoj bude pomalejší zhruba o 20 minut. "Zahraniční železnice z Rakouska a Německa nás požádaly spojit Slovenskou strelou a jeden z vlaků EuroCity, který jezdil z Vídně přes Břeclav do Prahy a dále do Berlína. Pendolino připojení vozů technicky neumožňuje, tudíž budou vlaky nahrazeny klasickými vozy kvality EuroCity," uvedl pro Pravdu Petr Štáhlavský z Českých drah.

#### Ostravané si polepší

Slovenské železnice ale informovaly, že spoj nebyl využíván tak, jak si představovaly. "Vlak nebyl obsazen tak, jak se očekávalo, měl vysoké náklady na provoz," řekl mluvčí Železniční společnosti Slovensko Miloš Čikovský. Podle Štáhlavského je vytíženost pendolin odbrá pouze na českém území. Horší podle něj je při přejezdu hranic. Slovenská strela podle jízdního řádu jezdí z Bratislavy do Prahy vždy v 5:39 ráno. Z české metropole se zpět na Slovensko vrací v 18:23. Uvolněné soupravy dráhy nasadí na linku Praha – Ostrava. Ostravané si díky kroku ČD polepší. Místo současných 13 "pendolinových" spojů mezi Prahou a Ostravou jich bude od prosince jezdit 17. Jízdní doba se má zkrátit o pět minut na tři hodiny a čtyři minuty. Dráhy mají celkem sedm souprav pendolino.



**16. 09. 2009 Rychlodráha Praha – Kladno nebude, politici stavbu zmrazili**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/rychlodraha-praha-kladno-nebude-politici-stavbu-zmrazili-pml-praha.asp?c=A090916\\_133409\\_praha\\_itu](http://zpravy.idnes.cz/rychlodraha-praha-kladno-nebude-politici-stavbu-zmrazili-pml-praha.asp?c=A090916_133409_praha_itu))

Ještě v pondělí označoval středočeský hejtman David Rath za prioritu kraje urychlenou stavbu rychlodráhy mezi Prahou a Kladnem. Po včerejšku bude muset priority přehodnotit. Vše nasvědčuje tomu, že zemi i nadále povede Fischerův kabinet a v takovém případě se stavba rychlodráhy odkládá na neurčito. První vlaky přitom měly na trať vyjet už v roce 2013 či 2014.

Ministerstvo dopravy včera přiznalo, že za Fischerovy vlády stavba začít nesmí. "Kvůli napjaté situaci kolem státního rozpočtu nám vláda zakázala rozjíždět nové nákladné dopravní stavby. A rychlodráha z Prahy do Kladna má stát 30 až 35 miliard korun," potvrdil MF DNES Jakub Ptačinský z tiskového odboru ministerstva. Rychlodráha mezi metropolí a největším středočeským městem Kladnem, která počítá i s odbočkou na ruzyňské letiště, má tak smůlu. Projekt se připravuje už šestnáct let a celou tu dobu se diskutovalo o tom, kudy stavba povede a jak bude vypadat. Když se vloni všechny zúčastněné strany konečně dohodly a podepsalo se vládní memorandum, přišla ekonomická krize a škrty.

**Rath navrhuje zlevnění o 10 miliard**

Hejtman Rath a jeho náměstek pro dopravu Robin Povšík přišli tento týden s návrhem, jak vyřešit nedostatek peněz. Jestliže rychlodráha upustí od hloubené varianty, která povede pod územím Prahy 6, stavba zlevní minimálně o deset miliard. Chtějí o tom s ministerstvem dopravy jednat. Ministerští úředníci to však za spásu nepovažují. "David Rath sice říká, že zná řešení, jak ušetřit. Ale jestli taky ví jak obejít zákaz vlády, ať to řekne," reagoval Ptačinský. Další problém představuje postoj Prahy 6, která rychlodráhu vedenou po povrchu nepřipustí. "Taková varianta už v minulosti navržena byla a odmítli jsme to. Ta železnice by Prahu 6 rozřízla vejpůl. Určitě bychom to odmítli i tentokrát," reagoval mluvčí Prahy 6 Martin Šalek.

Ministerstvo dopravy přitom uznává, že Středočeský kraj novou železnici skutečně potřebuje. Z Kladna a jeho okolí denně dojíždí do Prahy za prací 20 až 30 tisíc lidí. Je to patrné i z toho, že parkovací místa v okolí Vítězného náměstí v Dejvicích jsou přečpaná auty se středočeskými poznávacími značkami. "Z čistě dopravního hlediska je požadavek Středočeského kraje oprávněný. Až vláda zruší zákaz, tak to bude jedna z prvních věcí, které otevřeme," řekl Ptačinský.

Vinou ČSSD, která včera nechtěla hlasovat pro rozpuštění Sněmovny, se teď hatí Rathovy plány s rychlodráhou. "Jsem hrubě zklamaný postojem ministerstva dopravy, které chce rychlodráhu odsunout. Je to hrubá chyba a já budu s ministerstvem dopravy jednat. Ale až po volbách," tvrdil ještě v pondělí hejtman.

**Po 16 letech se diskuse možná vrátí na začátek**

O den později se jeho mateřská strana v čele s Jiřím Paroubkem postarala o to, že předčasné parlamentní volby v listopadu asi nebudou. A paradoxně i o "konec" rychlodráhy. Rychlodráha měla mít jedenáct zastávek a měly na ní jezdit dva typy vlaků - letištní expresy na ruzyňské letiště a zastávkové vlaky přivázející do metropole obyvatele Kladna. Vybraný projekt nevznikal snadno, rodil se ze čtyř navržených variant. Ke dvěma z nich měla výhrady Praha 6. Ministerstvo dopravy však popírá, že je to definitivní konec. "Projekt je v současné době pozastaven, ne že by úplně spal, ale hledají se různé varianty řešení," řekl mluvčí Karel Hanzelka. To by však znamenalo, že se šestnáct let trvající diskuse opět vrátí na samý začátek. Přitom situace na stávající trati z Kladna do Prahy je trvale neudržitelná. Vlaky tam nabírají zpoždění už od prosince loňského roku. Českým drahám se množí stížnosti. Na téže trati byla nedávno i rozsáhlá výluka kvůli pražskému tunelu Blanka, který bude součástí městského dopravního okruhu. Rath tvrdí, že dočasně přijatelnou variantou by byla i rekonstrukce této trati.

**16. 09. 2009 Přijede Orient-Express – letos podruhé**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/66998-prijede-orient-express-letos-podruhe/>)

Teprve podruhé v letošním roce projede Českem luxusní vlak Venice Simplon-Orient-Express. Z Benátek a Vídně přes Břeclav a Brno do Prahy dorazí ve čtvrtek odpoledne a dále bude přes Plzeň a Domažlice do Frankfurtu, Paříže a Londýna pokračovat v neděli. Stanicí, která se pro cestující z Orient-Expressu stane branou do Česka, bude smíchovské nádraží v Praze, kam vlak dorazí chvíli před půl pátou odpoledne.

Jízdenky na Orient-Express stojí přes tisíc eur. Za celou cestu z Benátek přes Prahu do Londýna si provozovatel vlaku účtuje 2 730 eur, z Prahy do Paříže lze cestovat za 1 700 eur. Běžná železniční jízdenka na takovou cestu je desetkrát levnější. Méně movití zájemci o cestu Orient-Expressem se mohou svést alespoň stejnojmenným nočním vlakem, který denně jezdí z Vídně do Štrasburku.

Vlak je složen z luxusních vozů vyrobených na počátku minulého století a zrekonstruovaných v 80. letech. Během roku jezdí po několika trasách, z nichž nejdelší vede z Paříže do Istanbulu. Do Česka letos zavítá Venice Simplon-Orient-Express celkem třikrát. Poprvé byl k vidění v dubnu a naposled přijede v polovině října.

### 17. 09. 2009 Trať na Kaplicku je po úterní nehodě částečně průjezdná (Omlenice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67038-trat-na-kaplicku-je-po-uterni-nehode-castecne-prujezdna/>)

Železniční trať vedoucí z Rakouska se dnes po úterní nehodě na Kaplicku podařilo alespoň částečně zprůjezdnit. Náhradní autobusy zajišťovaly přepravu cestujících zhruba 35 hodin. Opravena je první ze tří poškozených kolejí. První vlak po ní projel před půl třetí, informoval o tom mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Další kolej nutnou pro křižování vlaků se podaří opravit večer kolem deváté hodiny. Celkové škody se odhadují na osm milionů korun.

"Do částečného obnovení provozu nabralo 27 osobních vlaků zpoždění 779 minut a šest rychlíků se opozdilo o 34 minut. Kromě toho byly zpožděny i vlaky z Rybníka do Lipna kvůli návaznosti na náhradní autobusovou dopravu po hlavní trati," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Autobusy cestující na trati od rakouského Linze do Českých Budějovic převážely od úterního odpoledne v úseku mezi obcemi Kaplice a Rybník.

Nákladní vlak u Omlenic vykolejil v úterý ve 14:45 poté, co mu do jízdní dráhy na nechráněném přejezdu vjel dvacetiletý řidič osobního auta, který nehodu nepřežil. Nikdo další zraněn nebyl. Při nehodě vykolejilo deset vagonů a lokomotiva v délce asi 140 metrů. Nákladní vlak byl dlouhý 518 metrů, hmotnost soupravy byla 605 tun. Všechny vagony byly prázdné.

Lokomotivu a vagony se podařilo dostat čtám dvou vyprošťovacích jeřábů zpět na koleje ve středu před polednem. Celkem asi stovka lidí se vystřídá na obnově trati. Opravuje se elektrická trakce, zabezpečovací zařízení, sdělovací kabely, výhybky, návěstidla, pražce a koleje. Podle mluvčího Halla se staví prakticky nová trať. Poškozeny byly tři koleje, dvě budou zprovozněny dnes a obnova třetí, z níž se použil materiál na opravy, se bude řešit až v následujících dnech.

### 17. 09. 2009 Víkend ve znamení oslav 110 let tratě Otrokovice – Vizovice (19. a 20. září 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3173/>)

Bohatý program k oslavám 110. výročí tratě z Otrokovic do Vizovic připravily České dráhy na celý nadcházející víkend. Záštitu nad slavností a jízdou parního vlaku převzal hejtman Zlínského kraje pan Stanislav Mišák. Speciální parní vlak, tažený lokomotivou 433.002 „Matěj“ z Valašského Meziříčí dorazí do Zlína krátce před jedenáctou hodinou. Zlín bude cílovou stanicí i pro další speciální vlaky vypravené z Bohumína, Olomouce a Brna. Parní vlak pak svezde všechny železniční nadšence mezi Zlínem a Vizovicemi.

V sobotu bude na zlínském nádraží střed připravena výstava lokomotiv a během celého víkendu modelová železnice. Pro nejmenší bude přistaven speciální kinovůz, kde se budou promítat filmy a vláček Hráček, speciálně upravený vůz pro volný čas a hru dětí. Doprovodný program k výročí připravilo i město Zlín, ZOO Lešná nebo Lázně Kostelec. V neděli vyjede zvláštní vlak ze Zlína do Brumova a cestující si užijí atmosféru největších moravských lázní, zrelaxují v akvaparku nebo poznají běžně nepřístupné památky.

#### Sobotní zvláštní vlaky a doprovodný program

Zvláštní vlak tažený parní lokomotivou 433.002 „Matěj“, bude sestaven z historických vozů ze 40. let. Vyjíždí z Valašského Meziříčí v 7:35 a přes Hulín, Kroměříž a Otrokovice dorazí na zlínské nádraží v 10:50. Mezi cestujícími budou i zástupci kraje a města Zlína. Před samotným příjezdem parního speciálu dorazí do Zlína tři zvláštní vlaky z okolních krajských metropolí. Z Ostravy a Bohumína v 10:30, ve stejný čas i z Brna a z Olomouce v 10:11. Mezi Zlínem a Vizovicemi bude jezdit parní vlak vždy dvakrát tam a zpět.



**Jízdní řád parního vlaku 19. září z Valašského Meziříčí do Zlína a zpět**

7:35	Valašské Meziříčí	18:15
8:20	Bystřice pod Hostýnem	17:18
8:40	Holešov	17:05
8:50	Hulín	16:55
9:57	Kroměříž	16:45
10:10	Hulín	15:59
10:20	Tlumačov	15:49
10:31	Otrokovice	15:40
10:50	Zlín střed	15:20

Cena zpátečního jízdného je z Valašského Meziříčí a Bystřice pod Hostýnem 200 Kč. Kdo nastoupí mezi Holešovem a Tlumačovem zaplatí 100 Kč. Z Otrokovic se pak zájemci svezou za 50 Kč. Děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu jízdného. Připraveno je i rodinné jízdné maximálně pro dvě dospělé osoby a tři děti ve věku 6 až 15 let za 450 Kč.

Před příjezdem parního vlaku v čele s „Matějem“ dorazí do Zlína tři speciální vlaky z okolních krajů. Z bohumínského nádraží vyjíždí rychlík v 8:12. I pro tento vlak je připraveno rodinné jízdné za 450 Kč, 50% sleva pro děti od 6 do 15 let. Zpáteční jízdné je pak pro cestující z Bohumína po Suchdol nad Odrou za 200 Kč, mezi Hranicemi a Přerovem zaplatí 100 Kč. Od Hulína je pak cena zpátečního jízdného 50 Kč.

**Jízdní řád zvláštního vlaku 19. září z Bohumína do Zlína a zpět**

8:12	Bohumín	18:50
8:25	Ostrava hl. n.	18:39
8:34	Ostrava-Svinov	18:30
8:48	Studénka	18:10
8:58	Suchdol nad Odrou	18:00
9:12	Hranice na Moravě	17:40
9:38	Přerov	17:15
9:50	Hulín	16:57
10:15	Otrokovice	16:46
10:30	Zlín střed	16:20

Další vlak pojedede do Zlína z Olomouce, odjezd bude v 8:40. Zpáteční jízdné z Olomouce a Přerova je 100 Kč, z Hulína a Otrokovic za 50 Kč. Slevy a rodinné jízdné je stejné pro všechny vlaky.

**Jízdní řád zvláštního vlaku 19. září z Olomouce do Zlína a zpět**

8:40	Olomouc hl. n.	17:15
9:10	Přerov	16:46
9:28	Hulín	16:30
9:53	Otrokovice	16:18
10:11	Zlín střed	15:52

Poslední z vlaků do Zlína bude vypraven z brněnského hlavního nádraží, a to v 7:40. Zpáteční jízdné z Brna až Bučovic je 200 Kč, rovnou stokorunu stojí zpáteční cesta od Kyjova po Moravský Písek. Nastupující ve Starém Městě u Uherského Hradiště a v Otrokovicích zaplatí jen 50 Kč. Slevy a rodinné jízdné je stejné pro všechny vlaky.

**Jízdní řád zvláštního vlaku 19. září z Brna do Zlína a zpět**

7:40	Brno hl.n.	18:47
8:15	Slavkov u Brna	18:20
8:26	Bučovice	18.11
8:59	Kyjov	17:44

9:13	Bzenec	17:29
9:22	Moravský Písek	17:18
9:40	St. Město u Uh. Hrad.	17:04
10:15	Otrokovice	16:50
10:30	Zlín střed	16:20

Zvláštní vlaky z jednotlivých krajských měst budou sestaveny z historických vozů, mimo vlaku z Bohumína, který bude sestaven z klasických vozů řady Bt. Prodej jízdenek je přímo ve vlaku u vlakového doprovodu. Pro každého, kdo tuto sobotu dorazí do Zlína je připraven zajímavý a bohatý program. Po shlédnutí vystavených lokomotiv, modelové železnice a kdy si děti pohrají ve speciálním vlaku, případně po promítnutí filmu v kinovoze, mohou vyrazit za poznáním samotného města nebo jeho okolí. Město Zlín připravuje prohlídku mrakodrapu, obuvnického muzea a v lázních Kostelec výuku golfu a vstup na koupaliště zdarma. V ZOO Lešná získají návštěvníci po předložení jízdenky ze zvláštních vlaků slevu na vstupném. Jak do Lešné, tak i do Kostelce bude zajištěna doprava městskými autobusy.

### Program pro cestující z parních vlaků ve Vizovicích

Během soboty, krátce pro slavnostním zahájení oslav, vyjede parní vlak v čele s „Matějem“ do Vizovic. První jízda vlaku je v 11:15 ze zlínského nádraží střed, další pak ve 13:15. Zpáteční jízdy vlaků z Vizovic jsou ve 12:22 a 14:22. Jedna jízda parním vlakem stojí dospělého 40 Kč, děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu. Každý, kdo se rozhodne cestovat do Vizovic parním vlakem, může navštívit Glass Atelier Morava a prohlédnout si sklárny za snížené vstupné. Vizovický zámek připravil prohlídku výstavních prostor a přízemí zámku zdarma. Firma Rudolf Jelínek nabídne prohlídku provozu za sníženou cenu. Vstupné v sobě zahrnuje i malý dárek ve formě speciální edice slivovice a ochutnávku.

### Nedělní program zvláštních vlaků

I na druhý víkendový den jsou připraveny jízdy zvláštních vlaků mezi Otrokovicemi a Vizovicemi. Sestaveny budou z motorových vozů M131.101 a M120.417. První ranní spoj vyjede již z Kroměříže v 7:30 a z Otrokovic bude pokračovat v 8:18. Další dvě jízdy z Otrokovic budou v 10:18 a 14:11. Zpět z Vizovic pojedou trojice vlaků v 9:07, 11:07, 14:50 a cílovou stanicí budou Otrokovice. Jedna jízda historickým motorovým vlakem stojí dospělé 40 Kč, poloviční jízdné zaplatí děti od 6 do 15 let. Každému, kdo chce trávit neděli poznáváním Bílých Karpat, doporučujeme jízdu ze zlínského nádraží střed do Brumova a zpět. Celodenní jízdenka pro dospělé a děti nad 6 let je 30 Kč. Vlak bude sestaven ze dvou souprav Regionova.

V Uherském Brodě je pro cestující vlakem zlevněné vstupné do akvaparku. Zdarma mohou všichni navštívit Muzeum Jana Amose Komenského, Dominikánský kostel a jako bonus získají zájemci možnost navštívit běžně nepřístupné podzemí radnice a věž farního kostela. Současně v samotném městě probíhá akce Uherskobrodsko v písních a tanci. V Luhačovicích bude zdarma připravena prohlídka lázní s průvodcem, Muzea luhačovického Zálesí a výstava modelové železnice. Cílová stanice Brumov nabídne, také zdarma, prohlídku Městského muzea s výstavou dřevorezby a fotografií s železniční tematikou. Na hradě vystoupí skupina historického šermu Valmont. Zájemci se pak mohou nechat vyfotografovat ve zbroji nebo ve valašském kroji, případně si zastřílet z kuše a děla.

### Jízdní řád zvláštního vlaku 20. září ze Zlína do Brumova a zpět

9:15	Zlín střed	18:40
9:35	Otrokovice	18:24
9:54	Staré Město u Uh. H.	18:08
10:05	Uherské Hradiště	18:02
10:33	Uherský Brod	17:38
10:38	Újezdec u Luhačovic	-
11:10	Luhačovice	-
11:25	Újezdec u Luhačovic	17:15
11:40	Bojkovice	17:02
12:20	Bylnice	16:20
12:30	Brumov	16:01

---

**17. 09. 2009 Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury, aktualizace pro roky 2010 – 2012 (2015)**

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_17\\_09\\_2009.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_17_09_2009.htm))

Ministr dopravy Gustáv Slamečka předložil Vládě ČR ke schválení Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 – 2013, aktualizaci pro roky 2010 – 2012 (2015). Vláda materiál schválila na schůzi dne 16. září 2009. Dokument si ve formátu .doc můžete stáhnout na:

<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B8A36ECC-F18B-42B5-B13E-BFFA46B51F14/0/hvdi2009.doc>.

---

**17. 09. 2009 Karlovarský kraj uzavře se všemi dopravci smlouvy na deset roků**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67095-karlovarsky-kraj-uzavre-se-vsemi-dopravci-smlouvy-na-deset-roku/>)

Další desetiletá smlouva na dopravní obslužnost kraje zřejmě bude realitou. Karlovarský kraj se rozhodl uzavřít dlouhodobé smlouvy se všemi železničními a autobusovými dopravci, kteří v současnosti přepravují cestující v regionu. Kraj ovšem dává podmínku, že se musí postupně zlepšovat poskytované služby – jinak smlouvu vypoví. Novou koncepci základní dopravní obslužnosti dnes schválilo krajské zastupitelstvo.

Karlovarský kraj hodlá prodloužením smluv zajistit dopravcům jistotu, že zakázky skutečně získají. Desetileté období je podle náměstka hejtmána Petra Navrátila (ČSSD) dostatečnou zárukou, aby do modernizace svého vozového parku investovali. Zatím Karlovarský kraj podobně jako ostatní regiony uzavíral vesměs smlouvy na kratší dobu či na dobu neurčitou. Například České dráhy v minulosti při jednáních s krajem právě dlouhodobou garanci už několikrát požadovaly. Když ji nedostaly, tvrdily, že nemohou nakupovat nová vozidla, když nemají jistý kontrakt na další léta.

Dotace kraje budou podle Navrátila pevně stanoveny na celé desetileté období. "Každoroční navyšování dotace na prokázané ztráty v linkové dopravě by se týkalo pouze inflace," poznamenal Navrátil. Na ztrátu v autobusové dopravě dává letos kraj přibližně 124 milionů korun, železničním dopravcům (ČD a Viamontu) poskytne 186 milionů korun a na úhradu žákovského jízdného 13 milionů korun. Především ČD tento příspěvek nestačí a schází jim prý letos přibližně 80 milionů korun. Tuto částku získají od státu a podle Navrátila by tomu tak mělo být i v příštích letech.

---

**17. 09. 2009 Výpadek napájení zkomplikoval průjezd vlaků Prahou (Praha-Vysočany)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/vypadek-napajeni-komplikuje-prujezd-vlaku-prahou-fv6-praha.asp?c=A090917\\_172833\\_praha\\_klu](http://zpravy.idnes.cz/vypadek-napajeni-komplikuje-prujezd-vlaku-prahou-fv6-praha.asp?c=A090917_172833_praha_klu))

Před čtvrtou hodinou odpolední vypadlo napájení drážních zařízení na nádraží Praha-Vysočany. Podle Správy železniční dopravní cesty tato porucha zkomplikovala průjezd vlaků ze směru od Nymburka a návazně i provoz na Hlavním nádraží. Tam podle zpravodaje iDNES.cz panoval zmatek.

"V 15:51 došlo k výpadku napájení ze sítě Pražské energetiky. Následkem toho nastal nouzový režim, takže probíhá například uzamčení výhybek pro jeden směr, nefunguje návěštní technika," vysvětlil pro iDNES.cz Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Podle jeho informací uvízly přímo na nádraží dva rychlíky a jeden osobní vlak, komplikovaný je provoz na trati od Nymburka. České dráhy mají v souvislosti s tím problémem s vypravováním vlaků z Hlavního nádraží.

"Na tabuli svítí i 70minutová zpoždění. Je tu docela chaos, lidé nevědí, co se děje," hlásil v 17 hodin z Hlavního nádraží zpravodaj iDNES.cz. Podle Halla výpadek i před půl šestou stále trval a konec problémů zatím nebylo možné určit. Výhybky se nicméně podařilo ručně uzamknout a vlaky se tak mohly rozjet alespoň v omezeném režimu.

"Vlak, co mířil do Neratovic, měl 74 minut zpoždění, vlak směrem na Trutnov měl necelou hodinu zpoždění a vlak směrem na Lysou nad Labem už jel podle řádu," řekl před 18. hodinou mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Příčinu výpadku budou dráhy podle Štáhlavského vědět nejspíše až zítra.

---

**17. 09. 2009 Ani 1. třída není zárukou vysokého komfortu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67108-ani-1-trida-neni-zarukou-vysokeho-komfortu/>)

Cestování vlakem v Česku může mít mnoho podob, člověk může trpět na tvrdé zašpiněné lavici pod přímým sluncem nebo se vézt na měkké sedačce v čistém klimatizovaném kupé a před žárem být navíc chráněn záclonkami. Propastné rozdíly jsou ale nejenom mezi vozy druhé třídy, s nimiž se vozí většina lidí, ale také v první třídě. Jízdenka do "lepších" vozů stojí o polovinu více, ale v některých případech se její majitel dostane do vagonu horšího než je nasazen na druhé třídě.

České dráhy trápí nedostatek všech vagonů, ale vozy první třídy chybějí nejvýrazněji. Především na rychlících se stává, že první třída nejede vůbec a cestující, kteří se těšili na poměrně klidné prostředí dostanou pouze malou kompenzaci v podobě vrácení zaplaceného rozdílu mezi první a druhou třídou. Kdo chce cestovat například expresem z Prahy přes Olomouc do Luhačovic, první třídu ve vlaku nejspíše najde. Bude mít ale nevábnou podobu vozu starého asi 40 let. Útěkem do druhé třídy si v tomto případě nepomůže, najde tam vozy asi o deset let novější a koženou potažené lavice. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský připouští, že komfort, který staré vozy první třídy nabízejí, by dnes odpovídal spíše druhé třídě. Zároveň ale podotýká: "Je to stejné jako v zahraničí, i tam je první třída třeba jenom rozdílem polstrování." Cestující jeho názor nesdílejí. "Za peníze, které platím – dvacet tisíc ročně – to není nic moc," uvedl muž, který cestuje první třídou na roční celosíťovou jízdenku In-Gold. Dráhy se snaží nespokojené cestující udržet alespoň procesem, který nazvaly humanizací rychlíkových vozů. Vagony dostávají nové obložení, sedačky nové polstrování a toalety nové mísy.

Vagony, které se v depu před vypravením vlaku vůbec nenajdou, ale žádné úpravy nezachrání. Dráhy nyní rozšířily svoji flotilu první třídy šesticí vozů, které mají v jedné polovině velkoprostorový oddíl první třídy a ve zbytku restauraci. Vozy, které jsou vybaveny některými v Česku dosud nevídanými prvky, začnou od příštího roku jezdit na rychlících Praha – Mnichov, Praha – Norimberk a na Eurocity Praha – Vídeň. Další deset vagonů první třídy chtějí dráhy získat v rámci nákupu sta ojetých dálkových vozů ze zahraničí. Na jejich dodavatele nyní probíhá výběrové řízení.

ČD mají v současnosti asi 120 vagonů první třídy a dalších zhruba 60, které jsou rozděleny na části s oddíly první i druhé třídy. Téměř 70 vagonů první třídy prošlo rekonstrukcí nebo je dráhy koupily jako docela nové, 50 z nich má klimatizaci. Další vozy či oddíly první třídy jsou také v dálkových jednotkách pendolino, příměstských jednotkách City Elefant a v řídicích vozech vyráběných pro motorové rychlíky.

**18. 09. 2009 České dráhy chtějí dát do pendolin předražený internet**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-dat-do-pendolin-predrazeny-internet-p1x-eko-doprava.asp?c=A090917\\_194751\\_eko-doprava\\_vel](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-dat-do-pendolin-predrazeny-internet-p1x-eko-doprava.asp?c=A090917_194751_eko-doprava_vel))

České dráhy plánují cestujícím v pendolinech dopřát během cesty připojení k internetu. Přestože dopravce letos šetří, kde se dá, na zavedení a provoz internetu v sedmi soupravách vypsal zakázku, jejíž cena je podle lidí z branže zbytečně vysoká. Už dříve byl kritizován i nákup pendolin, která stála přes čtyři miliardy korun.

Orientační hodnota zakázky je 20 milionů korun za vybavení vlaků a pětiletý provoz. Zkušenosti z ciziny však ukazují, že se dá pořídit internet mnohem levněji a ve stejné kvalitě. Podle Frederika Gustafssona ze švédské firmy Icomera, která zasíťovala přes 400 vlakových souprav v Evropě, stojí vybavení vlaku v průměru 30 tisíc eur, tedy zhruba 750 tisíc korun. Další pět let provozu každé soupravy by pak stálo nejvýše 600 tisíc korun. Celková cena zakázky by se tak podle odhadů měla pohybovat okolo deseti milionů korun. To zhruba odpovídá částce, kterou představenstvo Českých drah letos v únoru na internet do pendolin vyčlenilo. "Původní záměr se postupem času ukázal jako příliš úzce vymezený a následně zvolený postup jako nerealizovatelný, což ale nebylo způsobeno vinou na straně Českých drah," vysvětluje posun v ceně mluvčí dopravce Petr Štáhlavský.

Podle Terezy Němcové ze společnosti 4Call, která se podílela na přípravě projektu internetu do vlaků, jsou kritéria výběrového řízení nastavena zbytečně přísně, což může omezit konkurenci. Na malou zakázku chtějí dráhy po účastníkovi mnoho certifikací, pojištění a obrát nejméně pětadvacetinásobek roční hodnoty zakázky. Firma 4Call navíc připravuje žalobu vůči Českým drahám. "Ani sedm měsíců po uplynutí splatnosti faktur nebyly schopny České dráhy za měření a přípravu podkladů pro výběrové řízení nic uhradit," vysvětlila Němcová. České dráhy navíc měly už loni bez tendru přichystanou smlouvu s CDTi, bývalou dceřinou společností firmy ČD – Telematika. Cena byla 3,3 milionu korun za jednu soupravu – dohromady tedy přes 23 milionů.

**19. 09. 2009 Zlepšovák drah: přípoje čekají jen 5 minut, cestující trčí na nádraží**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zlepsovak-drah-pripoje-cekaji-jen-5-minut-cestujici-trci-na-nadrazi-1d0-eko-doprava.asp?c=A090919\\_1259651\\_eko-doprava\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/zlepsovak-drah-pripoje-cekaji-jen-5-minut-cestujici-trci-na-nadrazi-1d0-eko-doprava.asp?c=A090919_1259651_eko-doprava_vem))

Dvuhodinové zpoždění při cestě po železnici bylo dříve výjimkou. Teď se vám může občas přihodit, pokud cestujete vlakem například z Prahy na České Budějovice nebo na Plzeň a přestupujete. V létě začali stavbaři na mnoha úsecích opravovat tratě a České dráhy se zároveň tvrdošíjně drží zásady, že navazující vlak na ten zpožděný čeká maximálně pět minut. V přestupní situaci pak můžete čekat na další soupravu i dvě hodiny. "Čekací doba pět minut platí pro všechny vlaky a je obvyklá i v zahraničí. Déle čekají například poslední přípoje," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Vtipné je, že dráhy takhle mohou v klidu vykazovat, že jim 90 procent spojů jezdí včas. Dřív mělo zpoždění víc vlaků, ale lidem neujižděly. Štáhlavský slibuje, že situace selepší v prosinci od nového jízdního řádu. "My zaviníme jen desetinu zpoždění," hájí se Štáhlavský. Většinu z nich přičítá rozkopaným tratím nebo počasí. Dvuhodinové zpoždění zažili i cestující v rychlíku z Prahy do Plzně, na který už nepočkal ten další do Českých Budějovic. Když celá skupina přeběhla v Plzni nástupiště, místo vlaku viděla už jen odpočívající posunovače, kteří sdělili, že rychlík odjel před třemi minutami.

Podobnou zkušenost má třeba i sám mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla (jeho podnik se stará o koleje). MF DNES přiznal, že i on kvůli novince dvě hodiny čekal při cestě na Tábořsko. Mluvčí drah Petr Štáhlavský se hájí, že problém není u ČD, ale právě u správce kolejí, který sestavuje jízdní řády a staví koridory. "Předpokládáme, že nedostatek se odstraní při změně jízdního řádu v prosinci. Započítané rezervy zřejmě nebyly dostatečné," reagoval Štáhlavský.

**Zpožděná je i Evropa**

Mluvčí kritizované správy kolejí Pavel Halla namítá, že strojvůdci opožděných vlaků mají šanci na volné trati zrychlit, zpoždění dohnat a tak navazující spoje stihnout. "Jen na opravovaných úsecích bohužel smí vlak jet nejrychleji padesátkou. A občas musí počkat na soupravu z protisměru, když se jezdí po jedné koleji," doplnil Halla.

Štáhlavský z Českých drah nezapomněl poznamenat, že kdyby už jezdila po českých kolejích ve větší míře konkurence – třeba firma Student Agency – zpožděním by se také nevyhnula, protože by využívala stejné rozkopané tratě. Ředitel Student Agency pro železniční dopravu Jan Paroubek sice uznává, že zpoždění by hrozila i jeho vlakům, ale České dráhy podle něj s postiženými cestujícími málo komunikují. "Lidé sedí desítky minut v kupé, vlak stojí a nikdo jim nic neřekne. My plánujeme LCD obrazovky, které budou pasažéry informovat o situaci na trati," slibuje Paroubek.

Podle údajů drah je přesnost tuzemských vlaků srovnatelná s Velkou Británií. Tam přijede na čas 92,5 procenta vlaků, v Česku je to 90 procent. Malý rozdíl je podle Štáhlavského v tom, že Britové umějí stavební výluky lépe naplánovat na noční hodiny a na víkendy, kdy jezdí méně vlaků. Čeští cestující by si měli částečně oddychnout v roce 2016, kdy se dostaví všechny plánované koridory a stavbaři se z kolejí stáhnou.

A jak si České dráhy vedly včera? Na internetové mapě bylo před čtvrtou odpoledne víc než deset vlaků označených červeným praporkem, což značí zpoždění nad 30 minut. Na trase se sice pohybovaly v té chvíli stovky spojů, ale "červené" zpoždění měly většinou důležité rychlíky. Vlak SC Smetana přijížděl z Vídně do Prahy o 50 minut později.

**Kde hrozí zpoždění**

- Praha – Plzeň: trať se upravuje mezi Berounem a Rokycany. Stavba skončí v roce 2011. Zrychlí se jízda, na přejezdy přibudou závory.
- Plzeň – Cheb: Staví se na několika úsecích – do roku 2011. Opravují se nádraží i zabezpečovací zařízení.
- Praha – České Budějovice: na úseku mezi Benešovem a Strančicemi se rekonstruují mosty, trať i stanice. Vlak tam bude jezdit rychleji. Stavba skončí v roce 2010.
- Veselí n. Lužnicí – České Velenice: kromě opravy náspu se na úseku bude osazovat i elektrické vedení. Stavba potrvá až do roku 2012.
- Ostrava – hranice se Slovenskem: rekonstruuje se úsek mezi Bystřicí nad Olší a Mosty u Jablunkova na důležité mezinárodní trati. Práce potrvají do roku 2011.



**19. 09. 2009 Po necelém roce jednání má jižní Morava smlouvu s ČD**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67270-po-necelém-roce-jednani-ma-jizni-morava-smlouvu-s-cd/>)

Dodatek k dlouhodobé smlouvě s Českými drahami o zajištění železniční dopravy v regionu podepsal skoro po roce jednání Jihomoravský kraj. Nakonec se podařilo splnit požadavky obou stran – kraj zaplatí 520 milionů korun, ale dráhy dostanou požadovaných 900 milionů, protože zbylé peníze přidá stát. Rozsah dopravy se tak nezmění, ČD hrozily, že pokud nedostanou dost peněz, zredukuje dopravu na jihu Moravy tak, aby nebyla ztrátová.

Jihomoravský kraj má s Českými drahami uzavřenou dlouhodobou smlouvu až do roku 2014. Každý rok je ale smlouva rozšiřována pomocí dodatků. Jednání o podepsání nového začíná po schválení rozpočtu před Vánoci, většinou se podaří dovést je do konce na jaře. Letos ale začaly ČD poukazovat na svoji podfinancovanost v regionální dopravě a chtěly od všech krajů výrazně více peněz než dříve.

Loni zaplatil Jihomoravský kraj drahám za osobní a spěšné vlaky 496 milionů. Na letošní dvojnásobný požadavek ze strany dopravce reagoval tím, že je to mimo jeho finanční možnosti. Nakonec se podařilo problematickou smlouvu uzavřít díky mimořádné dotaci, kterou poskytlo krajům ministerstvo dopravy. "ČD se při jednání s ministerstvem dopravy a Asociací krajů zavázaly, že podstatným způsobem sníží své náklady včetně nákladů na správní režii, což již je ve smlouvě zakalkulováno," uvedl krajský radní Jaroslav Pospíšil. Ještě v tomto roce musí podle Pospíšila kraj a České dráhy uzavřít dohodu o prodloužení smlouvy o pět let. "Při vyjednávání se kraj soustředí – protože finanční otázka je v zásadě vyřešena – na co nejrychlejší obnovu vozového parku," dodal Pospíšil.

**20. 09. 2009 DB představily nový automat na jízdenky**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67341-db-predstavily-novy-automat-na-jizdenky/>)

Německé dráhy (DB) představily v rámci Evropského týdne mobility novou generaci inteligentních automatů na jízdenky. Dosavadní automaty podle informací DB již nezvládaly pojmout nabídky stále se rozrůstajícího německého železničního tarifu. Ten zahrnuje nabídky samotných DB, ale také například tzv. zemské jízdenky, které umožňují cestovat také ve vlacích jiných dopravců a také v systémech MHD v jedné spolkové zemi.

Nové automaty mají být výkonnější než ty stávající, cestující v nich mohou najít také informace o jízdním řádu jejich vlaku nebo si koupit místenku. Oproti stávajícím automatům mají mít ty nové jednodušší ovládání, tvůrci věnovali pozornost také intenzitě, jakou svítí obrazovka. Inteligentní automaty na jízdenky jsou již dnes v Německu základním způsobem nakupování jízdenek na vlak. Při nákupu u přepážky se platí přírážka. V automatech je možné platit mincemi, bankovkami nebo nákupními kartami. Menší soukromí dopravci často instalují automaty na jízdenky přímo do vlaků.

V Česku je tento způsob prodeje jízdenek zatím v plenkách. Ve stávajících automatech mohou nakupovat jízdenky pouze ti, kdo používají elektronickou peněženku na zákaznické In-kartě Českých drah. Minimální počet automatů přijímá i mince, na Wilsonově nádraží v Praze je možné zaplatit v bankomatu i platební kartou. Bankovky zatím neberou žádné české automaty na jízdenky.

**21. 09. 2009 Dráhy tratí stamiliony na elektřině**

Zdroj: iHNed.cz (<http://hn.ihned.cz/c1-38376090-drahy-trati-stamiliony-na-elektřine>)

SŽDC koupila nevýhodně elektřinu. A rovnou na tři roky dopředu. ČD Cargo jí proto odmítá podepsat smlouvy. Sice platí, ale o šestinu méně. Velký boj nyní probíhá na české železnici. Nejde přitom o málo: hraje se o více než půl miliardy korun ročně. A o to, zda elektřina, kterou nakupují dopravci na dráze, není předražená. Spor má tři velké hráče: na jedné straně je Správa železniční a dopravní cesty, (SŽDC) která vlastní a spravuje železniční síť v zemi. A na druhé straně dva největší dopravci na dráze - České dráhy a její dceřiná společnost ČD Cargo. Správa kupuje elektřinu od ČEZ a přeprodává ji oběma dopravcům - dohromady jí je za tři miliardy korun a oba se podílejí zhruba stejně. Jenže zatímco České dráhy cenu akceptovaly, jejich dceřiná firma ČD Cargo jí označuje za předraženou a smlouvu odmítá podepsat.

**Matka souhlasí, dcera ne**

Správa železniční dopravní cesty elektřinu koupila od polostátního ČEZ koncem loňského roku. V té době přitom cena proudu kvůli krizi strmě klesala. Zatímco v červenci se jedna megawatthodina silové elektřiny prodávala za takřka 90 eur, koncem roku dosáhla průměrně šedesáti eur. Nyní se pohybuje

ještě o deset eur níže. Správa však koncem roku uzavřela smlouvu o dodávce - a to s firmou ČEZ za cenu 1981 korun za megawattt hodinu. A to na tři roky dopředu. Elektřinu sice platí - ale stejnou cenu jako loni, tedy o patnáct procent méně, než nyní požaduje SŽDC. A shodou okolností zhruba tolik, jaká je dnešní cena na trhu. "Prozatím provádíme úhrady v cenách z naposledy platného smluvního ujednání," potvrzuje mluvčí ČD Cargo Zdeněk Větrovec. Společnosti SŽDC tak proto platí 1 570 korun za jednu megawattt hodinu místo požadovaných 1981 korun. ČD Cargo si proto dokonce chtělo koupit elektřinu samo od výrobců, ale neuspělo.

Mluvčí SŽDC Pavel Halla tvrdí, že to, aby si provozovatel lokomotiv odebral elektřinu přímo od výrobce, legislativa neumožňuje. A SŽDC proto musela elektřinu koupit, aby měla dopravcům co přeprodat. Pokud by neuzavřela smlouvy na dodávku elektřiny do konce roku, tak by cenu v režimu dodavatele poslední instance určoval Energetický regulační úřad - a ta by mohla být i přes tři tisíce korun místo necelých dvou tisíc. "SŽDC dosáhla při výběrovém řízení nejnižší možné ceny," uvádí mluvčí správy Halla s tím, že firma právě proto uzavírala smlouvu až v posledním možném termínu.

### Úřady nepomohly

ČD Cargo se sice kvůli příliš vysokým cenám od SŽDC obrátilo nejdříve na antimonopolní úřad a poté i na Energetický regulační úřad, ale v obou případech bezúspěšně. "Dali podnět na možné zneužívání na trhu dodávek silové trakční elektrické energie. Ale žádné porušení zákona jsme neshledali," říká za antimonopolní úřad Filip Vrána. A stížnost zamítl i Energetický regulační úřad. "SŽDC není podle zákona distribuční soustavou a nelze tam uplatnit právo volby dodavatele," vysvětluje místopředseda úřadu Blahoslav Němeček s tím, že běžný model, kdy si uživatel koupí elektřinu od kohokoliv a distribuční firma je povinna mu ji dodat, v železniční dopravě neplatí.

I když výběr dodavatele elektřiny v železniční dopravě zatím neumožňují zákony, tak odborníci odpor ČD Cargo chápou. Podle nich jsou podmínky, za nichž jim SŽDC přeprodej elektřinu, opravdu nevýhodné. "Koncem loňského roku už bylo naprosto jasné, že ceny půjdou dolů. V této situaci nejen drazé nakoupit, ale ještě navíc na tři roky dopředu, bylo značně nerozvážené, rozhodně ne s péčí řádného hospodáře," říká energetický analytik Jiří Gavor.

Nevýhodnou smlouvu kritizují i České dráhy, i když ji nakonec podepsaly. "Museli jsme. Ale uzavřeli jsme ji jen na rok a budeme nutit SŽDC, aby dosáhla změn smluv se svými dodavateli," říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Halla ale kontrakt s ČEZ a jeho tříleté trvání hájí. Podle něj se takový pokles tehdy nedal očekávat - a podobné smlouvy na několik let uzavírala i drtivá většina dalších velkoodběratelů. "Vliv ekonomické recese nebylo možné zohlednit, jelikož nebyl v době veřejné soutěže markantní," říká.

## 21. 09. 2009 V ranním závodu zvítězila ekologická doprava

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3175/>)

Ranní závod z Radotína na Smíchov, jehož smyslem bylo prověřit rychlost různých druhů dopravy, vyhrály na celé čáře ekologické dopravní prostředky. Závod byl završením Evropského týdne mobility a zúčastnilo se ho na 7 desítek závodníků, především dětí z radotínské základní školy.

Seďm soutěžních týmů vyrazilo v 8:15 z parkoviště P + R v Radotíně. Jejich úkolem bylo co nejdříve dorazit do cíle na nádvoří centra Anděl City na Smíchově. Jako první na místo dojeli cyklisté v čele s pražským radním Petrem Štěpánkem (8:34), následovali závodníci, kteří kombinovali vlak pražského Eska s kolem (8:37). Prakticky ve stejnou chvíli (v 8:39) došly do cíle děti, které přijely na Smíchovské vlakové nádraží Eskem a dál pokračovaly metrem a tramvají. Další skupina se od vlaku vydala pěšky a do cíle přišla v 8:54. O málo rychlejší byla posádka auta (8:40), zato autobus přivezl své pasažéry jako poslední v 8:58.

Účastníci závodu si prohlédli výstavu věnovanou Pražské integrované dopravě a vlakovým linkám Eska a navštívili i největší modelové kolejiště u nás v nedalekém Království železnic. Výstavu o současnosti i budoucnosti pražské hromadné dopravy mohou lidé ve stanu na nádvoří centra Anděl City navštívit až do dnešního podvečera.

## 21. 09. 2009 Pražské Esko denně využije o 10 tisíc lidí víc než loni

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3180/>)

Vlakové spoje zařazené do systému linek „S“ přepraví v Praze každý všední den o 10 tisíc cestujících víc než loni. Zatímco v roce 2008 jimi cestovalo v průměru 77 tisíc lidí, letos je to téměř 87 tisíc denně. Největší meziroční nárůst přitom České dráhy zaznamenaly ve vlacích od Benešova (S9 a S29)

a Berouna (S7). Vlaky od Benešova přivezou denně do Prahy kolem 6 000 pasažerů, ve směru od Berouna přijede Eskem dokonce 8 500 lidí každý všední den. Také v některých stanicích na těchto tratích se meziročně výrazně zvýšil pohyb cestujících. Například v Kolovratech (směr Benešov) se zvýšil obrat cestujících o 30 % a v Radotíně (směr Beroun) dokonce o víc jak 36 %. Úspěch linek Eska je dán hlavně zkrácením taktu, rostoucí kvalitou služeb a bezkonkurenční rychlostí přímého vlakového spojení.

#### Linky „S“ v číslech

- každý pracovní den využije v Praze linky „S“ 85 až 90 tisíc cestujících
- do systému je zařazeno 43 pražských zastávek a stanic
- denně vypraví ČD v rámci Eska 870 vlaků

#### Nová linka S20

„Od nového jízdního řádu zavedeme další linku Eska. Bude mít označení S20 a povede z Prahy do Milovic,“ říká náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek. „Při plánování jízdního řádu samozřejmě vycházíme z demografických studií. Zatímco před dvaceti lety žila v Milovicích tisícovka obyvatel, dnes je to více než 8,5 tisíce lidí. Podle posledního sčítání lidu přitom 40 % z nich jezdí za prací a do školy mimo své bydliště. A právě tady vidíme svou povinnost síťového operátora nabídnout jim ve všední dny rychlé přímé spojení s metropolí.“

Pro České dráhy je to podle náměstka Blažka zároveň příležitost získat nové zákazníky. V současné době zajíždí do Milovic linka S22 (Lysá nad Labem – Milovice), cestující však musí v Lysé nad Labem přeseďat a pokračovat dál na pražské Masarykovo nádraží jinými spoji. Linka S20 bude ve všední dny jezdit přímo v hodinovém taktu.

## 22. 09. 2009 ČD vyhrály soutěž na Jizerskohorskou železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67586-cd-vyhraly-soutez-na-jizerskohorskou-zeleznici/>)

České dráhy vyhrály soutěž na provozování osobní železniční dopravy na tzv. Jizerskohorské železnici. Výsledek, o kterém se hovořilo již od začátku září, dnes stvrdili radní Libereckého kraje. Nejdůležitější pro ně byla cena za kilometr, kterou ČD chtějí – 105 korun za kilometr. Zhruba na třetinu regionálních tratí se tak dopravce nezmění, měl by se ale zvýšit komfort. V podmínkách soutěže jsou totiž podmínky požadující od vítězného dopravce nasazení nových vozidel a zlepšení služeb.

Soutěž na provozování dopravy na tratích ve Frýdlantském výběžku, na významné a vytížené trati Liberec – Jablonec – Tanvald – Harrachov a na trati mezi Smržovkou a Josefovým Dolem vypsal kraj v souvislosti s kritikou špatných služeb a zastaralých vlaků Českých drah. Do tendru se přihlásilo pět dopravců, do závěrečného kola se dostali tři. Ačkoli zprvu radní tvrdili, že pro ně nebude nejdůležitějším kritériem cena, na začátku září, kdy měly být vyhlášeny výsledky soutěže, již byla situace jiná. "V době, kdy se soutěž vyhlášovala, nikdo nečekal tak velký propad v tržbách ani v krajských příjmech," uvedl tehdy náměstek hejtmána Martin Sepp. Již tehdy bylo známo, že nejnižší cenu na kilometr na dorovnání ztráty požadují České dráhy. Až nyní ale kraj jejich vítězství potvrdil.

V letošním roce naježdí ČD na základě zakázky v Libereckém kraji 3,999 milionu kilometrů, za které uhradí kraj prokazatelnou ztrátu 216,38 milionu korun. Zhruba stejnou částkou dotuje kraj veřejnou autobusovou dopravu, jejíž rozsah je ale s téměř 14 miliony naježděnými kilometry 3,5krát větší. Vlaky v oblasti Jizerských hor stojí kraj zhruba 76 milionů korun. Podle Seppa by nová zakázka neměla být výrazně dražší. Kolik kraj skutečně zaplatí, bude ale záležet na tržbách.

Smlouva vyplývající z výsledků soutěže by měla začít platit v prosinci 2011 s jízdním řádem pro rok 2012. Mělo by se jednat o osmiletý kontrakt, podle Seppa ale bude záležet na podmínkách. "Chceme, aby v dodatku ke smlouvě byl jasný závazek modernizovat vlaky na tratích a také zlepšit služby pro cestující. Pokud se nedohodneme, vypíšeme soutěž i na další tratě," řekl Sepp. Tendr podle něj ukázal, že soutěže jsou cestou jak dosáhnout lepších podmínek.

## 22. 09. 2009 Obce na Plzeňsku chtějí radit koordinátorovi dopravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67597-obce-na-plzensku-chteji-radit-koordinatorovi-dopravy/>)

Koordinátor integrované dopravy, který vznikne příští rok v Plzeňském kraji, bude mít silnou poradní skupinu – obce. Do konce roku chce Sdružení měst a obcí Plzeňského kraje (SMOPK) vytvořit poradní sbor, který bude jedním z vrcholných orgánů koordinace dopravy v kraji. Chtějí dosáhnout

toho, aby i nejmenší obce měly zajištěnu alespoň základní dopravní obslužnost a jejich obyvatelé mohli dojet do práce či školy a zpět. Po dnešním jednání správního výboru SMOPK to řekl tajemník sdružení Marek Sýkora.

V Plzeňském kraji dnes existuje Integrovaná doprava Plzeňska, která ale funguje pouze v blízkém okolí Plzně. Nový systém by měl mít rozsáhlejší pole působnosti. "Vítáme nového integrátora dopravy v kraji, kterého založí koncem roku Plzeňský kraj spolu s městem Plzní," řekl šéf sdružení Jaroslav Perlík. Vedení SMOPK schválilo, že každý ze sedmi okresů kraje nominuje zástupce do poradního sboru rodícího se koordinátora integrovaného dopravního systému Plzeňského kraje.

Nová koordinační společnost s ručením omezeným bude patřit kraji a krajskému městu. Obce v nich nebudou mít žádný majetkový podíl, ale budou mluvit do jejího fungování prostřednictvím poradního sboru. "Budeme vznášet připomínky obcí k dopravě a hlídat optimalizaci systému, který by zajistil hlavně přepravu lidí do škol a zaměstnání," řekl Sýkora. Dále má sbor sledovat ceny dopravy, aby nebyly příliš vysoké. Kraj dnes slíbil, že i když se obslužnost stále zdražuje, příspěvky od obcí zůstanou i příští rok na letošní úrovni. Do konce roku ještě podle Perlíka vznikne druhý poradní sbor složený z autobusových a vlakových dopravců v regionu.

Plzeňský kraj v příštím roce zřejmě nebude do současného systému dopravy příliš zasahovat. I přes finanční problémy, které trápí všechny regiony, zůstanou spoje objednávané a placené krajem vesměs zachovány. V jiných krajích se ovšem cestující budou muset připravit na větší potíže. Významné škrty především v regionálních vlacích připravuje Jihočeský nebo Královéhradecký kraj.

## 22. 09. 2009 Vlaky do Norimberku bude vozit nový dopravce (Arriva)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67603-vlak-y-do-norimberku-bude-vozit-novy-dopravce/>)

Rychlíky z Prahy do Norimberku již nebudou od prosince na německém území vozit Německé dráhy (DB), nýbrž soukromá Arriva. Dopravní společnost, která konkurovala Českým drahám například ve výběrovém řízení v Libereckém kraji, tak bude s ČD při provozu norimberských rychlíků spolupracovat. Právě ve spolupráci s Arrivou vozí České dráhy již dva roky rychlíky z Prahy do Mnichova. Linku Praha – Norimberk ovšem nevyklízejí ani DB, zůstávají na ní prostřednictvím autobusů, které zavedly letos v létě a na jejich provozu se podílejí i ČD.

Cestující v Česku zaznamenají změnu dopravce především v barvě vagonů. Dnes jezdí na odpoledním rychlíku z Prahy přes Plzeň do Norimberku červené vozy DB, od prosince to budou modré vozy Arrivy. V obou případech se jedná o zrekonstruované vagonky vyrobené v 60. letech minulého století v západním Německu. Arriva již na svém webu zveřejnila předběžný jízdní řád linky Praha – Norimberk/Mnichov na příští rok. Cesta z Prahy do francké metropole se podle nich zkrátí o deset minut. Bude to možné, protože odpadne přepřah lokomotivy na česko-německé hranici. Oproti autobusům DB ovšem budou rychlíky stále o hodinu pomalejší.

Výrazněji se v příštím roce zrychlí rychlíky z Prahy do Mnichova. Díky zrušení přepřahu na hranicích, zastávek v Neufahrnu a Freisingu a zvýšení rychlosti mezi Regensburgem a Mnichovem na 160 km/h ušetří čtvrt hodiny. Další zrychlení bude možné po skončení prací na trati mezi Prahou a Plzní. Po jejich začátku se totiž jízdní doba mezi oběma městy prodloužila o deset minut.

## 23. 09. 2009 Mezi Hradcem a Letohradem se chystají změny – zmizí přímé rychlíky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/67699-mez-i-hradcem-a-letohradem-se-chystaji-zmeny-zmizi-prime-rychliky/>)

Cestující na pomezí Královéhradeckého a Pardubického kraje budou muset od prosince zapomenout na přímé vlaky z Hradce Králové do Letohradu. Dnešní přímé rychlíky z Prahy přes Hradec do Letohradu s novým železničním jízdním řádem s jednou výjimkou skončí. Omezen bude i provoz osobních vlaků z Týniště nad Orlicí do Letohradu. Velká část spojů včetně spěšných vlaků nahrazujících dosavadní rychlíky skončí v Doudlebech nad Orlicí a jenom některé z nich budou mít přípoj dále na Letohrad. Vyplývá to z konečných návrhů jízdních řádů, které dnes zveřejnil Pardubický kraj. Konečné návrhy se od finální tiskové verze mohou lišit už jenom v drobnostech.

Relativní komfort, který nabízejí cestujícím rychlíkové vozy, bude na Orlicku od prosince minulostí, zůstane zachován pouze jeden spoj denně. Rychlíky z Prahy a Hradce Králové, které svými častými zastávkami mezi Týništěm nad Orlicí a Letohradem fungují i jako zrychlené regionální spoje, jezdí dnes každé dvě hodiny. Střídají se se zastávkovými spoji, které vyjíždějí z Týniště a jedou do Letohradu a ve špičce je doplňují ještě vložené vlaky, které jednou za hodinu vozí cestující



z Týniště do Doudleb nad Orlicí. Příští rok bude končit v Doudlebech mnohem více vlaků, zejména ale spěšné vlaky z Hradce Králové, které tam budou navazovat na zkrácené rychlíky z Prahy. Ne vždy ale bude v Doudlebech navazovat spoj dále na Letohrad – například mezi devátou ráno a polednem nic nepojede. Odpoledne bude situace již lepší, spěšné vlaky budou mít přípoje a přímé osobní vlaky zůstanou zachovány. V opačném směru vznikne dopoledne mezera mezi vlakem přijíždějícím do Doudleb v osm ráno a v jedenáct dopoledne.

Situace se tak zkomplikuje především pro lidi dojíždějící ze Žamberku či některé z obcí, kde zastavují nyní rychlíky, do Hradce Králové nebo Prahy. Dráhy ovšem budou moci nasadit vlaky s menší kapacitou, dnešní pětivozové rychlíky s kapacitou asi pro 300 lidí totiž často působí prázdné. Zrušení přímých vlaků zkomplikuje také cestu z Hradce Králové do Letohradu. Naopak z Prahy do Letohradu je možné dostat se rychleji přes Pardubice a Ústí nad Orlicí. Trasa přes Hradec s novým jízdním řádem ztratí svoji hlavní výhodu přímých spojů. I kvůli rychlosti bude změněno vedení přímého rychlíku do polské Vratislavi. Ten bude nově jezdit pouze jednou denně (odpoledne) a začínat bude v Pardubicích. Cesta z Prahy do Vratislavi nebo Kladska se tak zkrátí zhruba o hodinu, přibude ale přestup.

## 24. 09. 2009 Poprvé v ČR: Vlakové přejezdy s LED výstražníky

Zdroj: AŽD Praha s. r. o. (<http://www.azd.cz/home/detail-novinky/article/194/53/>)

Vůbec poprvé byly na území České republiky nainstalovány na vlakových přejezdech výstražníky, u kterých byly žárovky nahrazeny LED diodami odolnými proti úplnému zhasnutí. Společnost AŽD Praha technologickou novinkou vybavila pět přejezdů na trati Louny – Peruc. Výraznou změnu řidiči a chodci zaznamenají už z dálky – díky vyšší svítivosti LED diod je totiž bílé i červené světlo na výstražníku mnohem intenzivnější.

Každé ze tří světél výstražníku je osazeno 137 LED diodami, které jsou elektronicky rozděleny do tří nezávislých okruhů – segmentů. V případě poruchy jednoho okruhu svítí zbytek diod (cca 90 ks) natolik, že signalizace splňuje normy a předpisy nařizující svítivost výstražníků. Servisní technici tedy nemusí k závadě okamžitě vyjždět, jako tomu bylo u doposud používaných žárovkových výstražníků. Žárovky totiž mají jen dvě žhavicí vlákna. Přeruší-li se hlavní vlákno, musí technici poruchu co nejdříve řešit. Žárovka sice i v tomto případě svítí stejně intenzivně, ale pokud by došlo i k přepálení náhradního vlákna, světlo na výstražníku by zcela pohaslo. To by pro řidiče znamenalo nutnost chovat se na přejezdu, jako by byl nechráněný.

Nové výstražníky s LED technologií mají ještě jednu zásadní výhodu. Testováním bylo zjištěno, že jejich světlo je v ostrém slunci vidět mnohem lépe. Dokonce i z extrémních pohledových úhlů, kdy je žárovkové světlo hůře viditelné. „Od této inovace si slibujeme jednoznačné zvýšení bezpečnosti na přejezdech a také to, že skončí časté výmluvy řidičů na ostré protislunce a podobně,“ uvedl technický ředitel AŽD Praha Roman Juřík.

V tuto chvíli je všech pět přejezdů na trati Louny – Peruc v ověřovacím provozu, který obvykle trvá čtvrt až půl roku. Pokud proběhne bezchybně, AŽD má v plánu instalovat LED světla i do starších výstražníků. Jsou totiž vyvinuta tak, aby jednoduchou montáží postupně nahrazovala žárovky.

## 24. 09. 2009 Kroměříž prošla modernizací

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/kremzl-hotov.html>)

Slavnostní přestřižení pásky dnes udělalo oficiální tečku za modernizací železniční stanice Kroměříž. Cestující mohou využívat komfortní, bezpečné a bezbariérové nádraží s novým ostrovním nástupištěm, moderním informačním systémem a osvětlením. Modernizace samozřejmě zahrnovala také železniční technologie – sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Nově uspořádáno je také kolejiště pro potřeby posunu ve stanici. Je tak výrazně zvýšena plynulost silničního provozu na železničním přejezdu ve frekventované Hulínské ulici. Zmiňovaný železniční přejezd je rovněž vybaven moderním elektronickým zabezpečovacím zařízením. Investorem modernizace žst. Kroměříž byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: „Modernizace železniční sítě v České republice nezahnuje jen koridorové stavby, jak by se někdy mohlo zdát. Modernizací či optimalizací procházejí také důležité uzly, regionální tratě a železniční stanice. Dokladem toho je i právě dokončená modernizace žst. Kroměříž. Cílem této stavby bylo modernizovat stanici pro současné potřeby železniční dopravy a zároveň tak, aby se stala příjemnou vstupní branou do tohoto krásného historického města.“

V rámci stavby, která začala v květnu loňského roku, se podařilo kompletně sanovat železniční spodek včetně nového odvodnění a rekonstruovat veškeré staniční koleje číslo 1, 2, 3, 5 a 7 v celkové délce 3001 metrů. Modernizaci prošlo 22 výhybek, z nichž je 16 vybaveno elektrickým ohřevem výměn. Nové dělené oboustranné nástupiště o délce 250 m a šířce 6,14 m vyrostlo mezi kolejemi 1 a 5 na místě části zrušené koleje č. 3. Pro vlaky ve směru na Zborovice bylo vybudováno nové vnější nástupiště dlouhé 90 m a široké 3,5 m. Hrany obou nástupišť svou výškou 550 mm nad temenem kolejnice umožňují pohodlnější nástup a výstup cestujících. Cestujícím slouží nejen dva nové přístřešky, ale i nové informační zařízení a osvětlení.

Modernizace samozřejmě zahrnovala také obnovu železniční technologie – sdělovací a zabezpečovací zařízení. Elektronické stavědlo je nyní ovládáno z jednotného obslužného pracoviště, traťové zabezpečovací zařízení v úsecích Kroměříž - Hulín a Kroměříž - Kojetín disponuje novým automatickým hradlem typu AH. Veškerá zabezpečovací zařízení patří do nejmodernější III. kategorie - pomocí vlastní diagnostiky přenášejí provozní stavy na obslužné pracoviště a na pracoviště údržby.

Také silnoproudá zařízení v železniční stanici byla rekonstruována. Stávající osvětlení bylo upraveno a doplněno novou osvětlovací věží na hulínském zhlaví, byla provedena náhrada stávajícího dieselagregátu náhradního napájení železniční stanice za nový s automatickým startem a byla vybudována nová stožárová trafostanice. Stavbaři položili nový sdělovací traťový kabel a místní kabely, vyměnili stávající nevyhovující telefonní ústřednu za novou digitální. Pro lepší informovanost cestujících vznikl nový informační systém a rozhlas. Byly rovněž upraveny venkovní prostory kolem železniční stanice včetně příchodů k nástupišťům.

V souladu s požadavky města Kroměříže, Policie ČR a Hasičské záchranné služby bylo nově uspořádáno kolejiště tak, aby posunující drážní vozidla co nejméně vjížděla do obvodu železničního přejezdu v Hulínské ulici a neblokovala tak silniční provoz. K vyřešení tohoto problému napomáhá také moderní staniční zabezpečovací zařízení a vhodně řešená dopravní technologie železniční stanice při řízení provozu. Projekt modernizace kroměřížského nádraží samozřejmě neopomněl nutná protihluková opatření vyplývající z hygienických studií. V oblasti dotčené bytové zástavby chrání zdraví obyvatel nová protihluková stěna.

Náklady na realizaci stavby představují částku 444 milionů korun. Stavba byla financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Projekt Modernizace žst. Kroměříž je zařazen do seznamu prioritních staveb v rámci Operačního programu Doprava na léta 2007 - 2013 a navržený ke spolufinancování Evropskou unií prostřednictvím Fondu soudržnosti. Míra podpory činí 309 250 330 Kč, což představuje 85% uznatelných nákladů stavby. Modernizaci žst. Kroměříž realizovalo sdružení stavebních firem s vedoucím členem TCHAS, spol. s r. o., a členy TOMI-REMONT, a. s., a SIGNALBAU, a. s. Projektovou dokumentaci vypracovala společnost MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s. Realizace stavby se uskutečnila od května 2008 do srpna 2009.

## 26. 09. 2009 Ve Zlonicích končí železniční muzeum

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni/67900-ve-zlonicich-konci-zeleznicni-muzeum/>)

Ve Zlonicích na Kladensku se dnes pro veřejnost naposledy otevrou brány železničního muzea. Zájemci tak mají od devíti hodin dopoledne poslední příležitost prohlédnout si muzeum v té podobě, do jaké dospělo za 13 let své existence. Naposledy se otevrou také vrata staré výtopny i dveře původní expozice zabezpečovacího zařízení na rohu ulic Nádražní a Tyršova. Na poslední cestu vyjede i vlak polní malodráhy s lokomotivou BN 30. Závěrečná jízda čeká i vláček na modelovém kolejišti. Návštěvníci si mohou prohlédnout i výstavu lokomotiv, které většinou mohli spatřit pouze uvnitř výtopny. "Železniční muzeum nelze efektivně provozovat v pronajatých prostorách s několikaměsíční výpovědní lhůtou," uvedl Jiří Hagenštoc z Klubu Železničního muzea Zlonice. Podle Hagenštoce navíc není možné realizovat další rozvoj ani zřídít potřebné zázemí, které návštěvníci očekávají.

Muzeum se zaměřovalo na historické cukrovarské lokomotivy, nákladní vozy a zabezpečovací zařízení spadající do období před rokem 1939. V současné době zahrnuje sbírkový fond zhruba 200 exponátů a souborů, z toho 7 lokomotiv a 25 vagonů normálního rozchodu a od roku 2004 též provozní přenosnou úzkokolejnou drážku o rozchodu 650 mm se dvěma motorovými lokomotivami a 10 vozy. K nejzajímavějším exponátům patří nejmenší dochovaná normálněrozchodná parní lokomotiva v České republice vyrobená firmou Orenstein & Koppel z roku 1913 a elektromechanické stavědlo Siemens & Halske z roku 1902.

Poslední pravidelná prohlídka bude provázena výstavou lokomotiv, které většinou mohli návštěvníci spatřit pouze uvnitř výtopny. Expozice muzea byly přístupné od 6. září 1997. Železniční muzeum

Zlonice najdou zájemci od 24. dubna 2010 v novém areálu, kam se postupně exponáty z větší části přemístí, informoval o tom Hagenštoc. Nové prostory jsou vzdáleny zhruba půl kilometru od současné expozice.

## 26. 09. 2009 Železnice v Praze má bohatou historii a dřímající potenciál

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni/67693-zeleznice-v-praze-ma-bohatou-historii-a-drimajici-potencial/>)

Podobně jako další česká města může být Praha hrdá na svoji železnici a její historii. První vlaky tažené koňmi se v Praze objevily již v době, kdy ještě evropský kontinent nespátřil parní lokomotivu. Vlak vedený strojem do města přijel pouhých sedm let poté, co se tato novinka poprvé objevila v habsburské monarchii. V současnosti ale pražské trati a nádraží připomínají doktora Jekylla a pana Hydeu – několik stanic včetně měničícího se hlavního nádraží začínají připomínat své světlé a čisté německé protějšky, jiné se stále topí ve špíně, tmě a zápachu. Na jedné straně má Praha moderní Nové spojení a na druhé "tankodromy" v podání trati do Kladna nebo Pražského Semmeringu. Dnešní podoba pražské železniční sítě je výsledkem několika období. Nejstarší pražská železnice – koňská dráha do Lán z roku 1828 – po sobě nezanechala příliš výrazné otisky, parostrojní trati ale v některých případech zůstaly dodnes beze změny.

### Železnice přišla do Prahy ze všech směrů, ale izolovaně

V roce 1845 přivedla železnici z Olomouce do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží společnost Severní státní dráha, která na ni později navázala drahou přes Negrelliho viadukt a Holešovice do Ústí nad Labem a Drážďan. O sedmáct let později přibyla do Prahy druhá trať, Česká západní dráha otevřela železnici do Plzně a do Brodu nad Lesy (Furth im Wald) v Bavorsku. Tato trať ale končila na Smíchově. Po dalších deseti letech dorazila od Gmündu (Českých Velenic) Dráha císaře Františka Josefa, která končila na dnešním hlavním nádraží, později přispěla svojí troškou do mlýna turnovsko-kralupská dráha, která vytvořila nádraží na Těšnově. Nelze zapomenout na Buštěhradskou dráhu, která částečně převzala někdejší koňku do Lán a vybudovala trať z Dejvic do Kladna. Tím vzniklo ve městě několik izolovaných nádraží, která byla propojena buď jen částečně, nebo vůbec.

Na rozdíl od Vídně nebo Paříže, které dodnes nemají centrální nádraží, se podařilo v následujících desetiletích pražské železnice propojit. Ve 30. letech minulého století byly hlavní trati v centru Prahy elektrizovány, takže uprostřed města, zejména v okolí Wilsonova nádraží, výrazně ubylo kouře. Naposled se podoba městské železniční sítě výrazně změnila v roce 1985, kdy bylo otevřeno holešovické nádraží na tehdy nové spojení Rokytky.

Díky tomu, že základ městské železniční sítě vznikl v 19. století, v mnoha ohledech tato nepostačuje současným nárokům a představám o souběžném provozu dálkové, regionální a městské železnice. Další rozvoj brzdí ale i jiné potíže než jen dědictví minulosti. Naplánováno je otevření řady nových zastávek, například u Kačerova. V plánu byla také městská linka pro nákladní trati přes Malešice, nic z toho ale zatím neexistuje. Hlavním důvodem jsou podle organizace ROPID peníze – na nákup potřebných souprav jich je málo.

### Pro nové linky nejsou vlaky

Podobně jako zbytek republiky se Praha potýká zhruba od konce 70. let s pochybnou koncepcí rozvoje železniční dopravy. Páteř pražské příměstské železniční dopravy tak dodnes tvoří skoro padesátileté "pantografy". Na nejvytíženějších linkách je v posledních letech nahrazují velkokapacitní patrové vlaky, ale pro méně vytížené linky žádné vhodné vozidlo neexistuje. Na tzv. Městské lince, která spojuje Roztoky, Holešovice a Libeň – jinak než vlakem vzájemně takřka nedostupná místa – cestujících stále přibývá, ale na patrový City Elephant jich je málo. A tak na elektrizované trati jezdí malá dieselová Regionova. Ta by ale měla spíše jezdit na lokálkách a vystřídat tam své nerekonstruované verze. V dohledné době se situace zřejmě nezmění. "Mezi priority jednoznačně patří velmi důležité radiální železniční tratě, které směřují z regionů do Prahy," říká Pavel Procházka z Regionálního organizátoru Pražské integrované dopravy (ROPID). Naznačuje tak, že i v dalších letech půjdou peníze na nákup velkých City Elephantů, a nikoli malých elektronických jednotek, které by obsloužily městskou železnici.

### Vlak = rychlejší tramvaj

Přesto klade ROPID v posledních letech na železnici stále větší důraz. Městské, respektive příměstské železniční trati získávají ve spolupráci ROPIDu a Českých drah koncepci v podobě linek S a zavádění taktové dopravy na stále větším počtu tratí. Zároveň je železnice upřednostňována na tratích, kde vede souběžně s autobusovými linkami. Ty se ruší a naopak přibývá železničních

spojů. Vlaky ovšem musí bojovat i s myšlením lidí. Málokdo jezdí vlakem po městě, ačkoli z centra nebo ze severnějších částí města například do Vršovic či Hostivaře není rychlejší spojení než vlak, případně ve spojení s metrem. Cestující jsou ovšem uvyklí tramvajím, a tak z hlavního nádraží do Vršovic jezdí vinohradským tunelem jen málokdo. Aby se železnice stala plnohodnotnou součástí městské dopravy, musí překonat ještě dlouhou cestu. Jednak je potřeba nakoupit nové vlaky, vytvořit nové linky a postavit nové zastávky a ve vzdálené budoucnosti snad i nové tratě. Jednak je potřeba, aby si cestující uvědomili, že vlak není dobrý pouze k cestě za město, ale že má co nabídnout také oproti tramvajím nebo metru.

### 29. 09. 2009 Lidl má prodávat jízdenky na vlak

Zdroj: iHNed.cz (<http://hn.ihned.cz/c1-38457840-lidl-ma-prodavati-jizdenky-na-vlak>)

Obchodní řetězec oznámí spolupráci s Českými drahami. Má jít o prodej otevřených jízdenek. České dráhy připravují společný projekt s diskontními prodejny Lidl, jeho podrobnosti ale zatím tají. Vyplývá to z pozvánky na tiskovou konferenci, kterou na konci minulého týdne dráhy zaslaly novinářům. Ačkoliv mluvčí drah Radek Joklík nechtěl zveřejnit žádné podrobnosti, spolupráce se zřejmě bude týkat prodeje jednodenních síťových jízdenek ČD Net. Žádný tuzemský obchodní řetězec jízdenky na vlak nyní v nabídce nemá.

Prodej vlakových jízdenek by nebyl pro Lidl úplnou novinkou. Společnost totiž již v roce 2005 prodávala v Německu levné lístky na vlak, o které byl mezi zákazníky obrovský zájem a před jejími diskontními prodejny se tvořily dlouhé fronty lidí. Německé dráhy tehdy v obchodech Lidl prodaly zhruba milion bílých lístků pro cestu tam a zpět po celém Německu. Pozvánka na tiskovou konferenci Českých drah a společnosti Lidl obsahuje logo "ČD Net exklusivně pro Lidl". "Všechno sdělíme až na tiskové konferenci ve čtvrtek," uvedl Joklík. ČD Net stojí u pokladěn Českých drah pro jednu osobu 450 korun, pro dva až pět cestujících je za dvojnásobek.

V úvahu pro Lidl připadá například jízdenka ČD Net OPEN, kde si cestující sám vyplní datum jízdy. Typ OPEN dráhy zatím neprodávají, ačkoliv v jízdním řádu se o něm píše, že je k dostání u smluvních prodejců. "Zatím nemáme žádného smluvního partnera, který by je prodával," uvedl Joklík. Společnost Lidl v Česku provozuje přes dvě stovky diskontních prodejen, které má po celé republice. S loňskými tržbami podle odhadu společnosti Incoma GfK 17,5 miliardy korun Lidl obsadil mezi tuzemskými diskontními řetězci druhé místo za společností Penny Market, jejíž tržby činily 20 miliard korun.

### 29. 09. 2009 Ve Vrútkách začíná železniční výstava Žel-Rail

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68157-ve-vrutkach-zacina-zeleznicni-vystava-zel-rail/>)

Ve slovenských Vrútkách začala železniční výstava Žel-Rail. K vidění jsou na ní některé z exponátů, které se představily veřejnosti během září také na brněnském Mezinárodním strojírenském veletrhu, resp. přidruženém veletrhu Transport&Logistika. Na Žel-Rail se prezentuje mimo jiné plzeňská Škoda nebo oba největší slovenští dopravce – Železničná spoločnosť Slovensko a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Výstava potrvá do 2. října, každý den má otevřeno od 10 do 17 hodin. Do Vrútek pojedou ze Žiliny každý den mimořádný vlak. Na rozdíl od předchozího ročníku výstavy v roce 2007, kdy se na slovenské trati objevila příměstská jednotka City Elefant od Škody, svezou se tentokrát cestující historickou motorovou soupravou Modrý šíp (M274). Výstava Žel-Rail se koná po dvou letech a patří mezi nejvýznamnější železniční akce na Slovensku. V jejím rámci probíhá řada seminářů a také soutěž amatérských železničních fotografií.

### 29. 09. 2009 Oslava 140 let tratě z Brna do Přerova (3. října 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3205/>)

Tuto sobotu všichni obdivovatelé železniční nostalgie oslaví 140. výročí železničního spojení mezi Brnem a Přerovem jízdou mimořádného parního rychlíku z jihomoravské metropole. V čele vlaku pojedou parní lokomotiva 475.101 „Šlechtična“. Cestujícím zpříjemní chvíle živá kapela, připraveno bude i občerstvení. Zvláštní parní rychlík na své cestě zastaví mimořádně téměř ve všech stanicích oslavované tratě. V Přerově, konečné stanici vlaku, čeká nejen na cestující bohaté občerstvení a prodej upomínkových předmětů. V přednádraží, u Mašinky, vystoupí hudební kapela Letokruhy. Všem zájemcům bude bezplatně otevřena Minigalerie NADACE OKŘÍDLENÉ KOLO, výstavka Klubu modelové železnice a prostory opravy kolejových vozidel DPOV. Město Přerov připravilo naučnou



stezku Lovců mamutů. Předprodej jízdenek je v ČD centrech v Brně, Přerově a Olomouci, dále pak v železničních stanicích Nezamyslice a Vyškov na Moravě. Ve všech ostatních stanicích bude prodej jízdenek přímo u vlakového doprovodu. Cena jednosměrného jízdného z Brna do Přerova (opačný směr) je 80 Kč, zpáteční za 150 Kč. Děti od 6 do 15 let zaplatí vždy polovinu jízdného.

### Jízdní řád mimořádného parního rychlíku z Brna do Přerova 3. října 2010

9:20	Brno hl. n.	18:00
9.34 – 9.35	Sokolnice Telnice	17.46 – 17.47
9.37 – 9.38	Újezd u Brna	17.43 – 17.44
9.41 – 9.42	Hostěrádky – Rešov	17.39 – 17.40
9.48 – 9.49	Křenovice horní nádraží	17.14 – 17.34
9.53 – 9.56	Holubice	17.09 – 17.10
10.00 – 10.14	Rousínov	17.04 – 17.05
10.18 – 10.19	Komořany u Vyškova	16.57 – 16.59
10.23 – 10.25	Luleč	16.51 – 16.52
10.33 – 11.04	Vyškov na Moravě	16.39 – 16.45
11.09 – 11.10	Hoštice – Heroltice	16.33 – 16.34
11.13 – 11.14	Ivanovice na Hané	16.29 – 16.30
11.20 – 11.34	Nezamyslice	16.21 – 16.23
11.39 – 11.40	Němčice nad Hanou	16.16 – 16.17
11.43 – 11.44	Měrovice nad Hanou	16.12 – 16.13
11.48 – 11.54	Kojetín	15.47 – 16.09
11.59 – 12.00	Chropyně	15.37 – 15.42
12.04 – 12.06	Věžky	15.31 – 15.32
12.12	Přerov	15.25

Podrobné informace o jízdě vlaku získají zájemci ve výše uvedených ČD centrech a železničních stanicích, případně na telefonním čísle 972 741 490, dále také na stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz).

### 29. 09. 2009 V jižních Čechách ubudou od prosince regionální vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68165-v-jiznich-cechach-ubudou-od-prosince-regionalni-vlaky/>)

Méně regionálních vlaků bude od prosince jezdit na většině tratí v jižních Čechách. Škrty vyplývající z nedobré finanční situace regionu se dotknou lokálek, ale především hlavních tratí. O několik spojů do krajského města tak přijdou obyvatelé obcí ležících podél trati z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic, minimum vlaků obsluží také obce mezi Strakonícemi a Horažďovicemi. Vyplývá to z konečného návrhu jízdního řádu pro rok 2010, který zveřejnil Jihočeský kraj. Tento návrh se oproti tiskové verzi bude lišit už jen minimálně.

Ze Strakonice do Horažďovic se cestující dostanou rychlíkem, který pojede každé dvě hodiny. Zastávky u mezilehlých obcí, kam nejezdí mnoho lidí, spatří zastavující vlak pouze čtyřikrát denně každým směrem (dosud to byl dvojnásobek). Na dvouhodinový takt spojený ovšem s drobným úbytkem spojů v okrajových částech dne se naopak mohou těšit obyvatelé obcí podél trati ze Strakonice do Volar.

Změna čeká také lidi závislé na druhé veledůležité jihočeské trati, která spojuje Prahu, Tábor a České Budějovice. Zastávkové osobní vlaky, resp. spěšné vlaky z Veselí nad Lužnicí do Budějovic pojedou nově pouze brzy ráno – poslední z nich dorazí do krajského města ve čtvrt na osm. Další spoje pojedou až po obědě. Paradoxně lepší bude situace v opačném směru. Zrušen bude také spěšný vlak, který zatím jezdí z Českých Budějovic po deváté hodině večer a jede až do Prahy, kam dorazí krátce po půlnoci. Poslední vlak do Prahy tak z Budějovic vyrazí v osm večer, do Tábora bude možné dojet ještě těsně před půlnocí zastávkovým vlakem.

Redukce čeká rovněž trať spojující Jihočeský kraj a Vysočinu, resp. Veselí nad Lužnicí a Jihlavu. Letos jsou na vyjádření jízdního řádu potřeba čtyři tabulky, nově jedna ubude. Při cestě mezi regiony se nově bude přestupovat ve stanici Počátky-Žirovnice. Definitivní minulostí budou přímé zastávkové



spoje Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod. Z Veselí do Počátků budou osobní vlaky jezdit během dne po dvou hodinách. Cestující přijdou o vložené vlaky z Veselí do Jindřichova Hradce, zároveň se ale zaplní polední mezera.

Z čerstvě elektrizované trati z Českých Budějovic do Gmündu paradoxně zmizí poslední přímý vlak Budějovice – Vídeň. Do Gmündu ale bude lepší spojení, od června má být také zavedena taktová doprava na trati.

Kraj objednává a platí osobní a spěšné vlaky, v některých případech se podílí také na financování rychlíků. Ostatní vlaky objednává a ztrátu, která na jejich provozování drahám vzniká, dorovnávat stát.

---

## **29. 09. 2009 Hrozba stávky dopravních odborů trvá**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68180-hrozba-stavky-dopravnich-odboru-trva/>)

Výběrová řízení na rychlíkové vlaky se začnou vypisovat až po dokončení nového zákona o veřejné dopravě. Po dnešním jednání se zástupci dopravních odborů to uvedl premiér Jan Fischer. Hrozící stávka v dopravě tím však podle odborářů zažehnána není, rychlé přijetí zákona je jen jedním z jejich požadavků. Nový zákon o veřejné dopravě připravuje ministerstvo dopravy už několik let. Podle premiéra má novinka mimo jiné nastavit jasná "pravidla hry" při vypisování tendrů na provoz vlaků. Jak uvedl Fischer, má jít o "naprosto průhledný proces", a nikoliv o převod lukrativních tratí na alternativní dopravce. Zákon by měl jít na vládu ještě letos na podzim, platit by prý mohl od poloviny příštího roku.

"Neradi bychom v této zemi organizovali věci tak, aby odboráři byli nuceni využít ten prostředek poslední," uvedl premiér k možné stávce v dopravě. Dnes se mu přání zcela nespnilo. "Nebudeme odvolávat stávku jen na základě předběžných slibů," uvedl šéf Odborového svazu dopravy Luboš Pomajbík. Stávka prý je připravena, o jejím dalším osudu se nyní budou radit jednotlivé odborové organizace.

Luboš Pomajbík: "Poradíme se v rámci naší koalice a vydáme k tomu stanovisko. Stávka je připravena, může být zahájena kdykoliv, ale v současné době si myslím, že je vhodné dát panu premiérovi prostor." Podle Pomajbíka premiér nerozptýlil obavy odborů o osud veřejné dopravy. Odborářům vadí například chystané tendry v některých krajích, údajně nedostatečné investice do dopravních staveb, odmítavě se stavějí také k převádění některých činností v pražské městské hromadné dopravě na externí firmy. Právě železnici a pražskou dopravu by stávka zasáhla zřejmě nejvíce.

### **Fischer: Nemůžu ovlivnit vše**

Některé problémy však Fischer nemůže dle svých slov přímo ovlivnit, neboť například regionální železnice jsou plně v kompetenci krajů. Premiér chce problém prodiskutovat s Asociací krajů ČR. Dálkové vlaky objednává ministerstvo dopravy, které chce postupně liberalizovat až 75 procent trhu. Rozloženo by to mělo být do deseti let. "Je to i otázka dohody i s ministerstvem financí. My dneska na tom samozřejmě pracujeme, přijali jsme zásadní dohodu s ministerstvem financí a kraji ohledně financování regionální a dálkové dopravy, takže pevně věřím, že se nám podaří dofinalizovat i tuto část," vysvětluje ministr dopravy Gustáv Slamečka.

---

## **30. 09. 2009 V Táboře ujel vlak na vlečce a vykolejil**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-tabore-ujel-vlak-na-vlecce-a-vykolejil-fcp-/krimi.asp?c=A090930\\_072458\\_krimi\\_cen](http://zpravy.idnes.cz/v-tabore-ujel-vlak-na-vlecce-a-vykolejil-fcp-/krimi.asp?c=A090930_072458_krimi_cen))

Táborští policisté hledají viníky pondělní nehody vlaku. Na vlečce vedoucí do jednoho z podniků ujela souprava dvou lokomotiv a pěti vagonů. Přejela i přes přejezd na veřejné silnici a poté vykolejila. Nikdo nebyl naštěstí zraněn. "Neovladatelná souprava tak přejela přes nezabezpečený železniční přejezd uvnitř podniku a dále pak přes nezabezpečený železniční přejezd na Chýnovské ulici. Poté pokračovala na odvratnou kolej, kde nárazem do odvratu došlo k vykolejení obou lokomotiv," uvedl mluvčí tábořské policie Miroslav Doubek.

Škoda na soupravě byla odhadnuta na částku 400 tisíc korun, na železničním svršku pak na 60 tisíc korun. Proč se souprava samovolně rozjela, policie vyšetřuje. Kriminalisté případ prošetřují pro podezření z obecného ohrožení, za které hrozí až tři roky vězení.

---

**30. 09. 2009 Elektronické žákovské jízdenky**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=87636>)

V rámci projektu VIZE 2012 - Optimalizace cenotvorby a prodeje otestovaly České dráhy ve spolupráci se Středočeským krajem první elektronické jízdenky na bezkontaktní čipové In-kartě/Rail plus. Na základě úspěšného ověření systému ve Středočeském kraji teď začne dopravce přecházet k elektronickým jízdenkám i v ostatních regionech. Je to vůbec poprvé kdy In-karta zcela nahradí klasické jízdní doklady.

Žákovské pololetní jízdenky mohou za stanovených podmínek využít žáci a studenti (6-15 a 15-26 let), kteří do školy pravidelně dojíždějí vlakem. Cena jízdenky odpovídá 140 jednosměrným žákovským jízdenkám. Platí jednotně do konce daného školního pololetí a lze je zakoupit i v jeho průběhu. V takovém případě se cena snižuje za každý týden o 5 %. Jízdenky lze nahrát do existující In-karty. Těm, kteří ji dosud nevládnou poskytnou České dráhy In-kartu/Rail plus zdarma. Žáci a studenti tak navíc získají 50% slevu na místenky, 25% slevu na mezinárodní jízdné a možnost využívat program ČD Bonus a elektronickou peněženku. Zavedení elektronických čtvrtletních a měsíčních jízdenek pro běžné dojíždění třeba do práce plánuje dopravce k 13. prosinci 2009. Podrobné informace naleznete na [www.cd.cz/akvizice](http://www.cd.cz/akvizice).

**30. 09. 2009 Na trati Rumburk – Mikulášovice asi přestanou jezdit vlaky**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68306-na-trati-rumburk-mikulasovice-asi-prestanou-jezdit-vlaky/>)

Po trati z Rumburku do Mikulášovic ve Šluknovském výběžku zřejmě přestanou v prosinci jezdit vlaky. S novým jízdním řádem chce Ústecký kraj, který místní železniční spoje platí, nahradit vlaky posílením autobusové linky. V provozu mají zůstat víkendové turistické vlaky. Záměr schválila v září krajská rada, podle které jsou vlaky ve Šluknovském výběžku málo vytížené. Obce ležící u trati s krajským rozhodnutím nesouhlasí, podle mluvčího kraje Zbyňka Šebesty ale budou autobusy oproti vlakům šestkrát levnější. Podle Šebesty jezdí autobusy po silnici, která vede souběžně s tratí, nejsou tedy pomalejší a navíc dokáží obce lépe obsloužit. "Bylo zvoleno v pracovní dny převedení těžiště dopravní nabídky na posílenou autobusovou linku, která je schopna nabídnout více spojů, menší docházkovou vzdálenost a je zároveň linkou spojující Šluknovsko s Děčínem," uvedl Šebesta.

Podle starosty Mikulášovic Stanislava Hladíka by zastavení dopravy na trati z Rumburku do Mikulášovic mohlo ohrozit obnovení přeshraniční trati z Dolní Poustevny do Sebnitz. Dolní Poustevna leží na další trati, která vychází z Rumburku, také ona prochází přes Mikulášovice. Podle plánů obcí na obou stranách hranice by přes obnovenou trať měly jezdit turistické vlaky. Podle Hladíka nyní německá strana přestává mít kvůli rozhodnutí kraje o celý projekt zájem. Čeští starostové proto navrhnou, aby vlaky z Rumburku do Mikulášovic zůstaly ještě dva roky zachovány a kraj zatím vypsál výběrové řízení na železničního dopravce, který by jezdil levněji než dnes České dráhy.

Mluvčí kraje uvedl, že kraj chce na trati zachovat provoz o víkendů a svátcích, kdy by po ní jezdilo sedm párů vlaků. Naopak autobusy by v těchto dnech vůbec nejezdily. Vlaky mají zajišťovat dopravu turistů do národních parků České a Saské Švýcarsko a navazovat na spoje z Ústeckého i Libereckého kraje. V Mikulášovicích má být také zajištěna návaznost na vybrané vlaky do Dolní Poustevny. Kraj nevyklučuje, že některé vlaky by během letní turistické sezony mohly jezdit i ve všední dny. Záleželo by prý na dohodě obcí, které by nejspíše stejně jako kraj musely na tento turistický provoz přispívat.