

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2010

## OBSAH

03. 01. 2010	V TURECKU SE SRAZILY DVA OSOBNÍ VLAKY, ZEMŘEL STROJVŮDCE .....	3
06. 01. 2010	PENTA MÍŘÍ NA NÁDRAŽÍ, V TENDRU NA PROVOZ NOVÝCH PRODEJEN MÁ NEJVĚTŠÍ ZASTOUPENÍ .....	3
06. 01. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ STOVKY RYCHLÍKOVÝCH VAGÓNŮ, JEN LETOS TO BUDE NEJMÉNĚ ZA MILIARDU.....	4
06. 01. 2010	ČTYŘI VLAKY TGV NEJEDOU LAMANŠSKÝM TUNELEM KVŮLI POČASÍ .....	5
07. 01. 2010	NOVÉ SOBOTNÍ VLAKY ČD DO POLIČKY (POLIČKA – BORO VÁ U POLIČKY) ...	5
07. 01. 2010	NĚMECKÉ DRÁHY MAJÍ PROBLÉM, BÁT SE MŮŽE I ČESKO .....	5
07. 01. 2010	ZASTÁVKA SMRŽOVKA-LUČNÍ V PROVOZU .....	6
07. 01. 2010	EK SCHVÁLILA DVA VELKÉ PROJEKTY OPD.....	6
08. 01. 2010	NOVĚ NATŘENÉ VLAKY ČESKÝCH DRAH SE NÁPADNĚ PODOBAJÍ ARGENTINSKÝM VOZŮM.....	7
08. 01. 2010	KOLEJE JSOU POD SNĚHEM, VLAKY NA BRNĚNSKU A PŘEROVSKU NABÍRAJÍ ZPOŽDĚNÍ.....	8
10. 01. 2010	POČASÍ ZPOŽDUJE VLAKY, HLAVNÍ TAH NA SLOVENSKO STÁL ŠEST HODIN	8
11. 01. 2010	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. BOJKOVICE VČ. REKONSTRUKCE ZAB. ZAŘ. ....	8
11. 01. 2010	VŠECHNY ŽELEZNIČNÍ TRATĚ JSOU PRŮJEZDNÉ .....	9
12. 01. 2010	PROVOZ NA ŽELEZNICI KOMPLIKOVALY POPADANÉ STROMY I PŘEPÁLENÁ TROLEJ.....	9
12. 01. 2010	NĚMCI DALI PŘEDNOST ČESKÉMU LOSTRU (VOITH TURBO, TYP MAXIMA) ..	10
13. 01. 2010	ELEKTRICKÉ VLAKY MAJÍ VELKÉ POTÍŽE .....	10
13. 01. 2010	ČESKÝM DRAHÁM SE ZATOULALO OSM MILIARD, TVRDÍ ODBORY.....	11
15. 01. 2010	NA CHEBSKU HOŘELA LOKOMOTIVA NÁKLADNÍHO VLAKU (230.056) .....	11
18. 01. 2010	POD VLAKY LONI ZAHYNULO 219 LIDÍ.....	12
18. 01. 2010	VLAKY JEZDÍ Z PRAHY SE ZPOŽDĚNÍM .....	12
18. 01. 2010	NA BEROUNSKU SE ZŘÍTILA KVŮLI TĚŽKÉMU SNĚHU STŘECHA BÝVALÉHO DEPA (ZDICE).....	12
19. 01. 2010	KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC OTEVŘELO PRVNÍ ČÁST MODELU ČESKÉ REPUBLIKY .....	13
19. 01. 2010	KRÁLOVO POLE MÁ SVŮJ SEN O NÁDRAŽÍ VE TVARU VÁŽKY (BRNO-KRÁLOVO POLE).....	13
20. 01. 2010	U KOLÍNA LEŽÍ VYKOLEJENÝ NÁKLADNÍ VLAK, STROJVŮDCE VYJEL NA ČERVENOU .....	14
20. 01. 2010	ŽELEZNIČNÍ NEŠTĚSTÍ V NĚMECKU. DO VLAKU VRAZILO NÁKLADNÍ AUTO. ....	15
20. 01. 2010	POSLEDNÍ ROZLOUČENÍ SE STROJI NA ZLIČÍNĚ, ÉRU VLAKŮ UZAVÍRÁ AUKCE VYBAVENÍ.....	15
20. 01. 2010	MODERNÍ ZABEZPEČENÍ TRATI PLZEŇ – KLATOVY .....	15
20. 01. 2010	PRÁCE NA PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍCH V PODĚBRADECH DOKONČENY .....	16
20. 01. 2010	VYHRÍVANÝCH VÝHYBEK MÁ BÝT VÍCE, ALE AŽ PO KALAMITĚ .....	16
21. 01. 2010	VYKOLEJENÝ VLAK ZPOMALOVAL PROVOZ NA KORIDORU DVA DNY (KOLÍN) .....	17

22. 01. 2010	NÁKLADNÍ VLAK TÁHL DVA A PŮL KILOMETRU VYKOLEJENÝ VAGON (PROSENICE) .....	17
22. 01. 2010	ČESKÉ DRÁHY LONI PŘEPRAVILY NEJMÉNĚ CESTUJÍCÍCH V HISTORII.....	17
22. 01. 2010	VLAKY ČD – V 1. TŘÍDĚ MRÁZ, VE 2. TŘÍDĚ TROPY .....	18
23. 01. 2010	JEDNOKOLEJNÝ PROVOZ BUDE U PŘEROVA AŽ NĚKOLIK MĚSÍCŮ.....	19
23. 01. 2010	NEHODU VLAKU V ÍRÁNU NEPŘEŽILO SEDM LIDÍ .....	19
23. 01. 2010	NA ŽELEZNICI PŘIBUDOU ŘÍDÍCÍ VOZY I DALŠÍ CITY ELEFANTY .....	19
24. 01. 2010	NOČNÍ VLAKY JSOU BEZPEČNĚJŠÍ – I KDYŽ NE ZCELA BEZPEČNÉ.....	19
25. 01. 2010	V EVROPĚ PŘIBUDE VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ.....	20
25. 01. 2010	PARS NOVA DODÁ ČESKÝM DRAHÁM ŘÍDÍCÍ VOZY PRO KLASICKÉ SOUPRAVY (34 KS, ŘADA 961).....	20
25. 01. 2010	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA NA SLOVENSKO NEZDRAŽÍ, NAOPAK SE CHYSTAJÍ NOVÉ LEVNÉ JÍZDENKY .....	21
26. 01. 2010	ČESKÉ DRÁHY VYDALY DLUHOPISY, PŘESTOŽE BYLO MINISTERSTVO FINANČÍ PROTI .....	22
26. 01. 2010	SŽDC CHYSTÁ ZLEPŠENÍ NA VYSOČINĚ, CHCE PŘÍSPĚVEK Z EU .....	23
26. 01. 2010	LETOS KVŮLI VELKÝM FINANČNÍM POŽADAVKŮM ZAHRANIČNÍCH ŽELEZNIC EXPRES JADRAN NEPOJEDE .....	23
27. 01. 2010	KVŮLI MRAZU PRASKALY KOLEJE V ČECHÁCH I NA MORAVĚ.....	24
27. 01. 2010	PRAHA LÁKÁ LIDI DO VLAKŮ, TAM ALE NEPLATÍ SLEVY ANI SMS JÍZDENKY.....	24
28. 01. 2010	RYCHLÉMU SPOJENÍ DO NĚMECKÉ ŽITAVY BRÁNÍ HAVARIJNÍ STAV TRATI V POLSKU .....	25
28. 01. 2010	ŽELEZNIČÁŘI HROZÍ GENERÁLNÍ STÁVKOU KVŮLI VÝHODÁM.....	25
29. 01. 2010	VLAK SE SRAZIL S KAMIONEM, NEHODA ZABLOKOVALA I/38 NA KUTNOU HORU .....	26
29. 01. 2010	PLZEŇ ČEKÁ REVOLUCE V DOPRAVĚ - PROPOJÍ AUTOBUS, VLAK A MHD (POVED).....	26
30. 01. 2010	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ DVORNÍHO DODAVATELE, ŠKODA VÍTĚZÍ I BEZ SOUTĚŽÍ .....	27

### 03. 01. 2010 V Turecku se srazily dva osobní vlaky, zemřel strojvůdce

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-turecku-se-srazily-dva-osobni-vlak-y-zemrel-strojvudce-pka-zahranicni.asp?c=A100103\\_095737\\_zahranicni\\_bt看](http://zpravy.idnes.cz/v-turecku-se-srazily-dva-osobni-vlak-y-zemrel-strojvudce-pka-zahranicni.asp?c=A100103_095737_zahranicni_bt看))

Na severozápadě Turecka se srazily dva osobní vlaky. Nehoda se stala nedaleko města Bilecik mezi stanicemi Vezihran a Bayirkoy. Podle všeho selhalo signální zařízení, které mělo strojvůdce upozornit, aby zastavil. Srážka si vyžádala jednoho mrtvého a několik zraněných. Vlaky se srazily dopoledne v Bilecické provincii na severozápadě Turecka. Podle agentury AP zřejmě selhalo signální zařízení, které mělo strojvůdce jednoho z osobních vlaků upozornit, aby zastavil. Ten tudíž pokračoval dál v cestě. Po stejné koleji jel ale z opačné strany ze stanice Vezihran jiný osobní vlak a obě soupravy jedoucí na trase Istanbul - Eskisehir se střetly. Nehodu nepřežil jeden ze strojvůdců, vážně se poranili dva drážní zaměstnanci a pět cestujících. Na místo se podle státní tiskové agentury Anatolia dostavily záchranné týmy a vyprošťují z obou vlaků pasažéry, kteří uvízli v poničených vagónech.

Nejhorší železniční nehoda se v Turecku odehrála před pěti lety, kdy vykolejil vysokorychlostní vlak jedoucí z Istanbulu do Ankarý. Při neštěstí tehdy zahynulo sedmatřicet lidí a téměř sto pasažérů utrpělo zranění.

### 06. 01. 2010 Penta míří na nádraží, v tendru na provoz nových prodejen má největší zastoupení

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/penta-miri-na-nadrazi-v-tendru-na-provoz-novych-prodejen-ma-nejvetsi-zastoupeni-gd8-ekonomika.asp?c=A100106\\_1313807\\_ekonomika\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/penta-miri-na-nadrazi-v-tendru-na-provoz-novych-prodejen-ma-nejvetsi-zastoupeni-gd8-ekonomika.asp?c=A100106_1313807_ekonomika_spi))

Léky si koupíte u Dr. Maxe, rohlíky v Žabce a při čekání na vlak si ještě můžete vsadit na fotbal ve Fortuně. I tak může vypadat cestování z nádraží Českých drah v polovině roku. Finanční skupina Penta, pod kterou tyto řetězce patří, má totiž největší šanci vyhrát tendr na pronájem lukrativních prostor pro lékárny, sázkové kanceláře a prodejny potravin.

Do soutěže na tři různé typy prodejen, jež mají vzbiknout na největších nádražích, se přihlásilo celkem pět firem, tři z nich patří Pentě. Zatím je jisté to, že finanční skupině budou patřit lékárny, o které se ucházela jako jediný zájemce. Penta svůj zájem potvrdila. Podle mluvčího Martina Danka je maximální počet nádraží, o která jedna z firem patřících pod Pentu usiluje, osm. "Nabídky firmy podaly v závislosti na vhodnosti lokalit jednotlivých nádraží," uvedl Danko. Na dotaz, zda nemá pocit, že je soutěž šitá na míru firmám Penty, neodpověděl.

#### "Shánění podkladů bylo těžké, ale stihli jsme to"

Na celé soutěži je zvláštní především její tempo. Dráhy ji vypsaly krátce před Vánocemi, na podání nabídek bylo jen devět pracovních dní. Řada potenciálních zájemců se tak o výběrovém řízení nemohla ani dozvědět. Obvyklá lhůta tendrů se přitom pohybuje kolem třiceti dnů. "Narazili jsme na to zcela náhodně. Dráhy nás o tom oficiálně vůbec neinformovaly," popisuje Marek Cagášek, šéf firmy JP Servis, provozující na nádražích prodejny Pont. Tu přitom vlastní firma JLV, v které mají dráhy 40procentní podíl. Firma nabídku nakonec stihla podat. Podobně mluví i Tipsport, pátý uchazeč. "Dozvěděli jsme se to z třetí strany, shánění podkladů tak rychle bylo těžké, ale stihli jsme to," uvedl mluvčí Tipsportu Lubomír Ježek.

Podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského nemá dopravce povinnost na pronájem vypisovat veřejnou soutěž. "Cílem je rychlost a transparentnost výběru a snaha o vyjednání co nejvýhodnějších podmínek," dodal Šťáhlavský. První obchody mají otevřít v první polovině letošního roku. Dráhy tvrdí, že zájemců o pronájem nebytových prostor na nádražích se jim nedostává. "Volných prostor jsou po celé zemi stovky, ale žádostí o pronájem dostáváme velice málo," podotkl Šťáhlavský. Peníze z pronájmu chtějí dráhy využít na opravy chátrajících výpravních budov.

Ne všude však mají majitelé dopravních terminálů problém s jejich pronájmem k podnikání. Podle mluvčí Letiště Praha Michaely Lagronové se do soutěží o pronájem obchodů či kanceláří přihlašují průměrně tři až čtyři firmy.

Na nezájem si nestěžuje ani Grandi Stazioni, která má pronajaté celé pražské hlavní nádraží. Vyjma jednoho už našly všechny prostory svého nájemníka. "Smlouvy už máme i na další etapu pronájmů," uvedl mediální zástupce firmy Martin Hamsík. Hlavním nádražím denně projde 80 tisíc cestujících. Podle drah mohou firmy žádat o pronájmy i bez výběrových řízení. "Volných prostor na nádražích je dostatek," tvrdí Šťáhlavský.

## 06. 01. 2010 České dráhy zmodernizují stovky rychlíkových vagonů, jen letos to bude nejméně za miliardu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5005/>)

Stovky rychlíkových vozů Českých drah čeká revitalizace interiéru i rozsáhlejší modernizace. V koncepci obnovy vozidlového parku do roku 2015 to v prosinci loňského roku schválila Dozorčí rada společnosti. V současné době se tak připravují výběrová řízení na revitalizaci interiéru pro vnitrostátní rychlíky i na modernizaci vozů pro vlaky EuroCity. Výběrová řízení budou vyhlášena do jara letošního roku a s modernizací se má začít v průběhu roku. Výběrové řízení na modernizaci vagonů pro motorové soupravy již dokonce bylo vyhlášeno. Revitalizací nebo modernizací tak může v příštích třech až čtyřech letech postupně projít přes tisíc osobních vozů Českých drah. Jen letos do ní bude investováno přes miliardu korun.

### Revitalizace - lepší sezení a WC

„Revitalizace vozů je nejrychlejší a nejméně nákladný postup jak zlepšit kulturu cestování,“ uvádí náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a vysvětluje, na které prvky se revitalizace zaměří: „Půjde především o přečalounění sedáků, výměnu koženky za příjemnější textilní potahy, výměnu podlah, opravu oken a WC nebo obnovu vnitřních stěn.“ Náměstek Blažek také připomněl, že revitalizace se nezaměří na zvýšení technických parametrů vozů, což by bylo velmi nákladné. Revitalizace jednoho vozu by se měla pohybovat od několika stovek tisíc korun do 3 milionů podle rozsahu úprav. V roce 2010 se předpokládá revitalizace necelé stovky osobních vozů ve finančním objemu kolem 100 milionů Kč. Další revitalizace budou probíhat také i v dalších letech. Tento projekt byl přitom odstartován již před rokem 2009, ale teprve loni dostal jasnější pravidla a vozy začaly dostávat vzhled vnitřního prostoru v souladu s korporátním designem. V loňském roce prošlo revitalizací 22 vozů 1. třídy a několik vagonů 2. třídy.

### Pro EuroCity a InterCity klimatizace

„Náročnější je modernizace vagonů, při které se zaměříme nejen na vylepšení interiéru, ale také na zlepšení technických parametrů,“ říká náměstek Antonín Blažek a vyjmenovává některé nové prvky ve vozech: „Z pohledu cestujícího je největším přínosem dosazení klimatizace nebo zcela nového WC včetně uzavřeného systému a úprava vodního systému. Vozy dostanou také moderní audiovizuální informační systém pro informování cestujících.“ České dráhy chtějí poslat do této modernizace ještě letos 58 vozů určených pro mezistátní a vnitrostátní vlaky EuroCity a InterCity. S modernizovanými vagony se tak setkají cestující například na tratích z Prahy do Ostravy nebo z Prahy do Brna a dále na Slovensko nebo do Rakouska. Také na realizaci této zakázky by mělo být v krátké době vyhlášeno výběrové řízení. Tento stupeň modernizace počítá podle rozsahu úprav a typu vozů s náklady od 3 do 15 milionů Kč na jeden vagon.

### Komfortněji v motorových rychlících i osobácích

V tomto finančním objemu se pohybuje také modernizace vagonů pro motorové rychlíky a osobní vlaky. „Vedle vozů pro mezistátní vlaky a spoje InterCity projdou podobnou „omlazovací kúrou“ i velké osobní vagony pro motorové rychlíky a osobní vlaky,“ upozorňuje Antonín Blažek a zmiňuje rozsah jejich modernizace: „Tyto vagony dostanou nové nástupní dveře ovládané tlačítky a za jízdy blokové proti otevření, nový interiér s pohodlnějšími, látkou potaženými sedačkami, přestavěn bude systém WC a dosazen bude audiovizuální informační systém. Na rozdíl od expresních vagonů ale nebudou osazeny klimatizací.“ České dráhy již v závěru roku 2009 vypsaly výběrové řízení na modernizaci 66 těchto vozů v objemu až 750 mil. Kč. Několik desítek modernizovaných vozů tohoto typu již jezdí např. na tratích z Prahy do Rakovníka nebo na jižní Moravě. Další vozy se podívají například na vlaky z Prahy do Turnova, budou zařazeny do souprav s motorovými vozy na jihu Moravy nebo ve východních Čechách. Po dokončení tohoto projektu již nebudou u Českých drah staré nemodernizované velké čtyřnápravové osobní vozy pro motorové vlaky.

### Chystají se další projekty

České dráhy připravují projekty pro další typy vagonů, jak dokumentují slova náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu Antonína Blažka: „V roce 2010 chceme připravit projekty na rozsáhlejší přestavbu některých typů vozů. U nich nepůjde jen o vylepšení interiéru nebo dosazení klimatizace, ale počítáme i se zásahy do vozové skříně nebo do podvozků. Zmodernizované vozy budou samozřejmě vybaveny klimatizací nebo moderním audiovizuálním informačním systémem. Předpokládáme, že tak rozsáhlá modernizace jednoho vozu přijde na více než 15 milionů korun, což je stále nejméně o polovinu levnější než obdobně vybavený nově postavený vagon.“ Tímto rozsáhlejším stupněm modernizace by mohla projít v příštích letech více než stovka osobních

vozů. Díky připraveným projektům revitalizace a modernizace osobních vozů by mělo v roce 2010 projít omlazovací kúrou přibližně 150 vagónů v hodnotě přes 1 miliardu korun.

### 06. 01. 2010 Čtyři vlaky TGV nejedou lamanšským tunelem kvůli počasí

Zdroj: iHNed.cz (<http://zahranicni.ihned.cz/c1-39741130-ctyri-vlak-y-tgv-nejedou-lamansskym-tunelem-kvuli-pocasi>)

Ostatní spoje společnosti Eurostar jsou sice v provozu, ale kvůli počasí nelze vyloučit jejich spoždění. Dopravu rychlovlaků TGV v lamanšském tunelu v pondělí zkomplikovalo husté sněžení. Železniční společnost Eurostar zrušila z preventivních důvodů čtyři linky a cestující vyzvala, aby k dopravě použili jiné vlaky, které zůstaly v provozu. Eurostar oznámila, že ostatní spoje jsou sice v provozu, ale kvůli počasí nelze vyloučit jejich spoždění. Je možné čekat i zrušení provozu některých linek až na poslední chvíli. Opatření se dosud dotklo spojů ve směru Londýn – Brusel v 7:30, Paříž-Londýn v 16:13, Londýn – Paříž v 19:02 a Brusel – Londýn v 18:59. Problémy v železniční dopravě pod lamanšským tunelem nastaly již v noci na 19. prosince. Vinou špatného počasí tehdy uvízlo v tunelu hned pět vlaků s několika stovkami pasažérů. Provoz rychlovlaků pak byl do 21. prosince zcela přerušen.

### 07. 01. 2010 Nové sobotní vlaky ČD do Poličky (Polička – Borová u Poličky)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5014/>)

Od 9. ledna zavádějí České dráhy na základě objednávky Pardubického kraje nové sobotní vlaky mezi Borovou u Poličky a Poličkou. Vlaky jsou určeny k dojíždění pracujících na sobotní směny v Poličce. Nový pár vlaků pojedí nad rámec zveřejněného jízdního řádu. Odjezd zcela nového spoje z Poličky do Borové u Poličky bude každou sobotu ve 4:35. V opačném směru z Borové do Poličky bude vlak odjíždět ve 4:56, příjezd do Poličky je naplánován na 5:11 hod. Tento vlak doposud jezdil pouze v pracovní dny a lidé dojíždějící na sobotní směny ho nemohli využívat. „České dráhy tak pohotově zareagovaly na požadavek Pardubického kraje zajistit o sobotách časné ranní spojení pro pracující v Poličce,“ vysvětluje Michal Štěpán, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD v Pardubicích.

#### Nové sobotní vlaky Borová u Poličky – Polička (od 9. ledna 2010)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
4:35	Polička	5:11
4:40 x	Sádek u Poličky	5:05 x
4:44 x	Oldřiš	5:01 x
4:47 x	Borová u Poličky zast.	4:59 x
4:50	Borová u Poličky	4:56

x – zastávka na znamení

### 07. 01. 2010 Německé dráhy mají problém, bát se může i Česko

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=657344>)

Německé dráhy se potýkají se třemi nemalými problémy. Evropská komise požaduje, aby zaplatily odškodnění za předražené zakázky v oblasti regionální dopavy. Navíc jim chce spolková země Berlín po několikaměsíčním chaotickém provozu odebrat část příměstských linek. A do třetice se na obzoru rýsuje francouzská konkurence.

#### Bez výběrového řízení a příliš draze

Evropská komise přikročila ke kontrole udílení zakázek německým drahám na popud jednoho ze soukromých dopravců. Komise podle dokumentu, který získal deník Financial Times Deutschland, rozhodla, že německé dráhy získávaly zakázky předraženě, a navíc bez výběrového řízení. Komise proto bude požadovat odškodné. Zisky, které německé dráhy vytvořily v dceřiné společnosti DB Regio za zakázky bez výběrového řízení, budou muset vrátit. Závěry Evropské komise očekávala s napětím i Česká republika, která se v oblasti vlakové dopavy potýká s podobnými problémy.

**Zanedbané vlaky vypověděly službu, Berlínu došla trpělivost**

Spolková země Berlín je dlouhodobě nespokojena se způsobem provozování příměstských vlakových linek. Kritizuje zejména rozsáhlé výpadky spojů v roce 2009. Ty byly způsobeny četnými technickými závadami na zanedbaných vagónech. Berlín plánuje vypsát na vybrané úseky nové výběrové řízení. Pro Die Welt to potvrdila berlínská senátorka pro dopravu Ingeborg Junge-Reyer (SPD). Německé dráhy teď tvrdí, že situace z loňského roku se letos rozhodně nebude opakovat. Slibují návrat od chaosu k normálnímu jízdnímu řádu. Slib však zřejmě budou mít problém splnit. V lednu totiž mají, podle Financial Times Deutschland, k dispozici pouze 620 jízdy schopných vagónů. To je jen o dvacet více než polovina celkového požadovaného množství. Dvě regionální linky nebudou zatím fungovat vůbec.

**Z francouzských kamarádů je náhle konkurence**

Navíc dostaly německé dráhy „políček“ od svých francouzských sousedů. Francouzské dráhy podle Die Welt již dříve důrazně odmítly, aby se německé dráhy podílely na vlakovém spojení mezi Paříží a Londýnem. Ředitel francouzských drah Guillaume Pépy tehdy řekl: „Naši němečtí kolegové si musí rozmyslet, zda s námi spolupracují, či zda jsme si vzájemně konkurencí.“ Nyní dokonce Pépy ohlásil záměr provozovat od roku 2011 vlakové spojení do Berlína a Hamburku. Umožňuje mu to liberalizace vlakových služeb, kterou Evropská unie zahájila od ledna letošního roku. Smyslem má být zavádění konkurence domácím provozovatelům, jejichž působení často mívá monopolistické tendence.

**07. 01. 2010 Zastávka Smržovka-Luční v provozu**

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

Zkušební provoz začal 1. ledna 2010 na nově vybudované železniční zastávce Smržovka-Luční na trati Harrachov – Tanvald – Liberec. Umožní lepší dostupnost železniční dopravy ze centra města Smržovka – sídliště Luční a blízké občanské vybavenosti. Zastávka, která je umístěna mezi stanicí Smržovka a zastávkou Smržovka-střed, je součástí projektu Zlepšení dopravní obslužnosti území Mikroregionu Tanvaldsko, který podpořila Evropská unie částkou 25,7 milionů a výraznou měrou se na něm podílelo město Smržovka.

"Nová zastávka přispěje ke zkvalitnění dopravní obslužnosti v našem městě," řekl Marek Hotovec, starosta města Smržovka. Prvním spojem, který ve Smržovce - Luční zastavil byl na Nový rok v 5 hodin 52 minut osobní vlak z Tanvaldu do Liberce. Na zastávce budou zastavovat všechny osobní a spěšné vlaky jezdící na trati Harrachov – Tanvald – Liberec.

"Další tři nové zastávky budou postaveny a začnou sloužit v tomto roce v Desné a ve Velkých Hamrech. Projekt 'Zlepšení dopravní obslužnosti Mikroregionu Tanvaldsko' počítá s výstavbou nejen čtyř nových zastávek na železnici, ale také s modernizací 19 autobusových zastávek," uvedl Martin Seep, náměstek hejtmána pověřený vedením resortu dopravy Libereckého kraje. Krajský úřad se finančně podílí z 50% na nákladech dokumentace.

Zastávka splňuje všechny parametry pro moderní cestování na železnici. Vzniklo nové nástupiště, dlouhé 30 metrů a široké 3 metry. Čekárna je dřevěná stavba s prosklenými plochami na stěnách a pultovou střechou. V rámci stavby se rovněž vybuďoval přístupový chodník, veřejné osvětlení, vznikla zeď nutná pro rozšíření prostoru nástupiště směrem ke Smržovskému potoku a části přístupového chodníku v délce 108 metrů.

**07. 01. 2010 EK schválila dva velké projekty OPD**

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/ek-1.2-projekty-2010.html>)

Evropská komise 21. prosince 2009 definitivně schválila první velké projekty realizované v rámci Operačního programu Doprava. Projekty Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice“ a Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad - Lichkov st.hr., 1.stavba Letohrad (mimo) - Lichkov st.hr. byly Evropské komisi předloženy již v roce 2008. Nyní má Česká republika jistotu, že bude moci čerpat až 111 milionů € u projektu Benešov – Strančice a 49,6 milionů Eur u projektu Letohrad – Lichkov.

"Úspěšné schválení prvních dvou velkých projektů OPD od Evropské komise je dobrým příslibem pro nejbližší budoucnost, kdy nás čeká dokončení schvalovacího procesu u mnoha dalších významných dopravních projektů. Věřím, že i na základě dosavadních zkušeností s těmito projekty se nám podaří schvalovací proces s EK výrazně urychlit." uvedl ministr dopravy Gustav Slamečka.

Tzv. Velké projekty mají odlišný a také náročnější proces schvalování než ostatní projekty. Tyto projekty nad 50 milionů Eur jsou po schválení Řídicím orgánem Operačního programu Doprava (Ministerstvo dopravy) předloženy ke schválení Evropské komisi. V případě prvních předložených projektů docházelo k řadě připomínek ze strany Evropské komise, které musely být akceptovány. Z důvodu několikanásobného doplňování a opravování projektové žádosti se schvalovací proces protáhl na dobu více než jednoho roku. Ministerstvo dopravy však ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty, s.o. tento proces úspěšně zakončilo. Vzhledem k tomu, že je v současnosti EK předloženo dalších 7 velkých projektů a dalších 18 je Řídicím orgánem OPD připravováno pro předložení v následujících měsících, předpokládá se, že další schválené velké projekty na sebe nenechají dlouho čekat. Oba projekty jsou realizovány v režimu předběžného financování ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury s předpokládaným spolufinancováním z fondů EU.

## 08. 01. 2010 Nově natřené vlaky Českých drah se nápadně podobají argentinským vozům

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nove-natrene-vlak-y-ceskych-drah-se-napadne-podobaji-argentinskym-vozum-139/eko-doprava.asp?c=A100107\\_201753\\_eko-doprava\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/nove-natrene-vlak-y-ceskych-drah-se-napadne-podobaji-argentinskym-vozum-139/eko-doprava.asp?c=A100107_201753_eko-doprava_abr))

Nové modro-šedé vozy Českých drah se velmi výrazně podobají příměstským vlakům do argentinské metropole Buenos Aires. Dráhy přišly s novou podobou vlaků od nejnáměššího českého grafického studia, Studia Najbrt, loni na konci března. Soupravy ale vypadají téměř stejně jako vlaky argentinské společnosti Trenes de Buenos Aires (TBA). Ta je používá už mnoho let.

"Naše právní oddělení už tuto důležitou věc zkoumá," vyjádřil se k podobnosti šéf komunikace TBA Gustavo Gago. "Všechny moderní firmy dbají na to, aby měly jasný korporátní vzhled. Chci, aby naši zákazníci vlaky jasně poznali," řekl tehdy šéf drah Petr Žaluda. Tato věta zapůsobila jako rozbuška na fanýky železnice, kteří ihned začali na svých webech ukazovat podobně natřené vlaky. Avšak až argentinský lak, na který upozornil jeden z diskutujících, byl téměř stejný jako český.



### Je to náhoda, říkají autoři

Tvůrci návrhů odmítají, že by se v Argentině inspirovali. "Podobnost barevného řešení s argentinskou příměstskou dopravou je zcela náhodná," uvedl Petr Štěpán ze Studia Najbrt. Studio předkládalo podle něj několik variant, schvalování konečné podoby trvalo déle než rok. "Tmavě modro-azurovo-šedá varianta vznikla postupným vývojem návrhů a také připomínek klienta během tohoto dlouhého procesu," dodal Štěpán.

Ani dráhy v podobě nátěru nevidí problém. "Nedomnívám se, že by si cestující pletli vlaky ČD a lokálního dopravce v Jižní Americe, zřejmě ani nebude příliš mnoho lidí, kteří by se s jihoamerickým vlakem setkali," přemítá mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Argentinská firma, která přepraví zhruba stejně pasažérů jako České dráhy, navíc připravuje novou podobu svých vlaků. Tuzemští grafici se shodují, že podoba vlaků je opravdu evidentní a může být předmětem sporu. "Podoba je do očí bijící až na detaily – rozdílné barvy střech, umístění popisu vagonů. Designy nejsou stejné, ale jsou si velice podobné. Můj zdravý rozum mi říká, že takovéto kopírování by se dít nemělo," komentoval podobu Martin Valas z grafického studia Pixolo. "Návrh nového designu vagonů je zejména kvůli zvolené barevné kombinaci duplikátem. Kopírování je krádež, ke shodě však může dojít zásadlou omezených vyjadřovacích prostředků a náhodou," myslí si také Miroslav Vejlupek ze studia MiradiX. Případ Českých drah je podle něj spíše neúmyslnou shodou.

### Zákon nátěr neporušuje

Právníci specializující se na autorské právo nepovažují za reálné, že by v případě nového laku tuzemských vlaků bylo možné prokázat porušení zákona. "Pouhá podobnost, či dokonce shoda zdaleka ještě neznamená, že jde o plagiát, a tedy porušení autorského práva. K tomu je totiž zapotřebí, aby skutečně jeden autor vědomě zkopíroval dílo jiného autora," vysvětluje advokát Filip Winter. Podle něj je v současném světě, který nepřetržitě vytváří a konzumuje tolik děl v reklamě, velmi časté, že dva autoři dospějí nezávisle ke shodnému výsledku, aniž jeden o druhém ví. Pokud opravdu začne soudní spor, bude klíčové mínění znalce, většinou odborníka z oblasti designu, kterého určí soud. "V daném případě se navíc domnívám, že pouhá volba barev na vagon není autorským dílem," dodává Winter.

## 08. 01. 2010 Koleje jsou pod sněhem, vlaky na Brněnsku a Přerovsku nabírají zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/77417-koleje-jsou-pod-snehem-vlakly-na-brnensku-a-přerovsku-nabiraji-zpozdeni/>)

Vlaky na hlavních tratích, které procházejí Přerovem, mají víc než dvouhodinová zpoždění. Špatná situace je také na železnici v okolí Brna. Největší problémy mají regionální i dálkové spoje na tratích Brno – Havlíčkův Brod, Brno – Česká Třebová, Brno – Přerov, Břeclav – Přerov a Přerov – Bohumín. Problémy v Brně komplikují také provoz vlaků na tratích do Jihlavy nebo Uherského Hradiště. Všechny trati jsou přes zhoršené podmínky průjezdné, pokud by se situace změnila, jsou České dráhy připraveny zavést náhradní autobusovou dopravu, uvedla mluvčí společnosti Kateřina Šubová.

Železniční správa kvůli sněhu uzavřela odbočku z Polanky nad Odrou do Ostravy-Vítkovic. ČD tak přeměrovaly oba podvečerní posilové rychlíky jedoucí z Prahy na Ostravsko přes stanice Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádraží do Bohumína, kde končí. Do Českého Těšína nebo Třince se cestující mohou dostat regionálními vlaky.

Se zpožděním jezdí i mezistátní vlaky ze Saska a Slovenska. Spoje z Rakouska přijíždějí na české území většinou včas, nabírají ale zpoždění na Brněnsku, resp. Přerovsku. Téměř tříhodinová zpoždění měly dva rychlíky z Brna do Ostravy, resp. Olomouce. O hodinu až dvě později jely například Eurocity Polonia z Villachu do Varšavy, EC Odra z Žiliny do Prahy, EC Hungaria z Budapešti do Berlína, EC Jaroslav Hašek z Budapešti do Prahy, EC Jan Jesenius z Hamburku do Budapešti a také většina rychlíků z Ostravy do Brna a z Brna do Prahy a zpět.

V Čechách začaly večer vlaky nabírat zpoždění kromě hlavní trati Praha – Česká Třebová také mezi Prahou a Ústím nad Labem a zhruba půl hodiny zpožděny jezdily také motorové rychlíky Praha – Turnov – Tanvald. Výraznějších zpoždění se nemusí obávat cestující v západních ani jižních Čechách.

České dráhy jsou podle své mluvčí připraveny na kalamitu. Mají připraveny náhradní autobusy, cestující se v případě dlouhého čekání dočkají odpovídajícího servisu. "Pro cestující, kteří budou muset zůstat ve stanicích, zajistíme maximální servis – otevřeme čekárny, budeme zajišťovat teplé nápoje a maximální informovanost našich cestujících," uvedla Kateřina Šubová.

## 10. 01. 2010 Počasí zpožďuje vlaky, hlavní tah na Slovensko stál šest hodin

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/pocasi-zpozduje-vlakly-hlavni-tah-na-slovensko-stal-sest-hodin-p65-domaci.asp?c=A100110\\_093929\\_domaci\\_cem](http://zpravy.idnes.cz/pocasi-zpozduje-vlakly-hlavni-tah-na-slovensko-stal-sest-hodin-p65-domaci.asp?c=A100110_093929_domaci_cem))

Na hlavním železničním tahu na Slovensko v úseku mezi Čadcou a Mosty u Jablunkova byl na šest hodin přerušen provoz. Kvůli sněhové kalamitě popadaly stromy na trolej a osobní vlak uvízl v závěji. Počasí zpozdilo i další spoje. "V 7:50 došlo k přerušení provozu," sdělila okolo deváté mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Vyprošťovací vůz se podle ní dostal do oblasti až později, ráno byl totiž nasazen na Opavsku. České dráhy zajistily náhradní autobusovou dopravu, přes hranice přejezděla bez problémů. "Provoz na trati byl přerušen do 14 hodiny," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Všechny ostatní trati jsou sjízdné, situace se okolo druhé hodiny odpoledne stabilizovala. Cestující musí počítat jen zhruba s pěti až deseti minutovým zpožděním na většině regionálních spojů. "S mírnými komplikacemi musí cestující počítat na hlavním koridoru Praha – Pardubice – Česká Třebová. Ve stanicích Kolín, Pardubice ztěžuje situaci větší množství sněhu a zaváté a zamrzlé výhybky, které se musejí odklízet. Vlaky se tak mohou zpozdít od 20 do 30 minut," sdělila Šubová. Právě problémy s výhybkami patří k nejčastějším příčinám zpoždění na trati. Mluvčí také upozornila, že veškeré změny na železnici v souvislosti se sněhovou kalamitou mohou cestující najít na internetových stránkách Českých drah.

## 11. 01. 2010 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Bojkovice vč. rekonstrukce zab. zař.

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/100111vyhlaska.pdf>)

Stručný popis stavby: Předmětem stavby je rekonstrukce stávajícího kolejiště žst.Bojkovice a návazné rekonstrukce technologických zařízení v souvislosti s předpokládaným následným dálkovým nebo úsekovým ovládním. Rekonstrukce železničního spodku a svršku řeší vymístění stávajícího směrové



nevhodně umístěného slavičinského zhlaví ve směru k výpravní budově, čímž dojde současně k přesunutí stávajícího úrovnového přejezdu ze stávající polohy do záhlaví stanice. Pro nástup a výstup cestujících se vybuduje nové oboustranné nástupiště s úrovnovým přístupem s výškou nástupiště hrany 550 mm nad TK u kolejí č.1,1a a 3, a vnější nástupiště u koleje č.5 rovněž s výškou nástupiště hrany 550 mm nad TK. Součástí stavby je realizace nového technologického objektu pro zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá zařízení. Objekt bude zděný s jednoplášťovou plochou střechou o půdorysných rozměrech 9.25 x 23.5 m a výškou 4.70 m. Objekt bude vytápěn elektricky – přímotopy, napojen přípojkou na pitnou vodu a odkanalizován do jednotné kanalizace. Podrobnosti viz projektová dokumentace.

## 11. 01. 2010 Všechny železniční tratě jsou průjezdné

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/77553-vsechny-zeleznicni-trate-jsou-prujezdne/>)

Železniční provoz v České republice výrazně zkomplikovala sněhová kalamita. Trať na trase Praha – Česká Třebová byla sice průjezdná, i tak ale s komplikacemi. Vlaky nabíraly během dne až tříhodinová zpoždění. Ráno musela navíc Správa železniční dopravní cesty zcela přerušit provoz mezi Kolínem a Řečanami nad Labem, protože spadlé větve poškodily trolej. Dvoukolejný provoz tam byl obnoven až v poledne. Vlaky stále nabírají až hodinová zpoždění. Po včerejším přerušení je opět v provozu koridorová trať z Přerova do Břeclavi. Zprůjezdnit se podařilo i tratě Velká Kraš – Vidnava, Žulová – Javorník ve Slezsku a Choceň – Týniště nad Orlicí.

Se sněhovou kalamitou mají problémy také železničáři. Jen na východě Čech byl během dne přerušen provoz na několika regionálních tratích. Hlavně kvůli popadaným stromům. Na hlavním železničním koridoru zase pracovali dělníci, kteří se snažili udržet v provozu výhybky. Železničáři nasadili na údržbu tratí všechny pracovní síly. "Všechny tratě jsou v tuto chvíli sjízdné," řekl po druhé hodině mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Podle Halla se musí počítat v tomto počasí se zpožděním vlaků i kvůli zimní údržbě výhybek. Velkým problémem jsou padající a nebo naklánějící se stromy, doplnil Halla. Na trati Opava východ – Ostrava-Svinov bylo strženo trakční vedení a vlaky musely táhnout dieselové lokomotivy. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský uvedl, že na úseku trati Řečany nad Labem – Kolín, kde stromy popadaly na trolejové vedení, vlaky od 12:00 jezdí po obou kolejích. Se zpožděním by ale měli počítat cestující po celé republice.

Problémy jsou také v Praze, kde se jízda řady příměstských spojů liší od jízdního řádu v desítkách minut a železničáři vypravují některé dálkové vlaky s velkým zpožděním. Část z nich jede pozdě, protože se zpožděním dorazily spoje, jejichž soupravu přebírají, zpožděny jsou ale také vlaky, jejichž souprava v Praze začíná. Eurocity Johannes Brahms tak vyrazil na cestu do Berlína s dvouhodinovým zpožděním, Intercity Anton Bruckner do Lince s hodinovým a rychlík Franz Kafka odjel do Mnichova více než dvě hodiny po svém pravidelném odjezdu. Porouchaná lokomotiva navíc zablokovala jednu ze dvou kolejí mezi Smíchovem a Radotínem, kde vlaky do Berouna a Plzně nabíraly další zpoždění. Rychlík 627 Emil Zátopek na trati z Prahy do Vsetína měl dokonce zpoždění 218 minut.

Klidnější provoz je na západě Čech, kde sněhová kalamita dosud provoz výrazněji neovlivnila, a také v moravských regionech. Tam měly vlaky velká zpoždění v pátek a sobotu. Nyní jede většina regionálních spojů včas nebo s menším zpožděním, výraznou odchylku od jízdního řádu mají hlavně dálkové spoje od Prahy, které zpomalil průjezd Kolínem a Řečanami.

## 12. 01. 2010 Provoz na železnici komplikovaly popadané stromy i přepálená trolej

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/77660-provoz-na-zeleznici-komplikovaly-popadane-stromy-i-prepalena-trolej/>)

Provoz na železnici komplikují zejména stromy padající pod tíhou sněhu. Dnes ráno kvůli nim dokonce vykolejily dva vlaky u Prahy – lokálka u Čerčan a rychlík u Kladna. Při nehodách nebyl nikdo zraněn. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského se železniční provoz v ČR stabilizuje. Množství sněhu ovšem stále místy brzdí provoz na páteřní trati Praha – Pardubice – Česká Třebová a rychlíky tam mají většinou zpoždění kolem čtvrt hodiny. Na dvou lokálních tratích je zastavena doprava. Mezi Nymburkem a Křincem (trať Nymburk – Jičín) je poškozená trať, v úseku Kravaře ve Slezsku – Chuchelná nejezdí vlaky, protože na koleje spadly stromy.



Větší problémy stíhaly trať z Prahy do Plzně, kde zpomalovala provoz přepálená trolej na smíchovském nádraží v Praze a také závada na kolejnici mezi Radotínem a Dobřichovicemi. Trolej na Smíchově strhl již v pondělí rychlík z Chebu do Prahy. Dálkové vlaky potom jezdily z hlavního nádraží přes Krč a nabíraly hodinová zpoždění. Trať je sice již s omezením průjezdná, ale vlaky z Prahy na Plzeň mají stále zpoždění čtvrt až půl hodiny.

### Dva vlaky ráno vykolejily

"Dnes ráno jsme zaznamenali dva případy, kdy vlaky narazily do spadlých stromů nebo jejich větví," uvedl Štáhlavský. Ráno kolem páté hodiny vykolejil motorový vůz prvního ranního vlaku na lokalce z Čerčan přes Vrané nad Vltavou do Prahy. Po jedenácté hodině se tam podařilo trať opět zprůjezdnit a odtáhnout poškozený vlak. Na vlaku vznikla škoda asi 20 000 korun a nikdo z 30 cestujících nebyl zraněn. O něco později najel do větvi spadlého stromu u Stochova západně od Kladna rychlík Rakovník – Praha. V tomto úseku už byl provoz vlaků také obnoven.

### Mimo provoz zůstává několik tratí

Mezi Žďárem nad Sázavou a Bystřicí nad Pernštejnem se srazil vlak s autem a trať 251 tam byla dopoledne uzavřená. Mimo provoz jsou stále trati 061 v úseku Veleliby – Křinec a 318 Kravaře ve Slezsku – Chuchelná. "V současné době jsou pro železniční dopravu největším rizikem stromy, které se lámou a padají pod tíhou velkého množství sněhu," uvedl Štáhlavský. Velké množství sněhu podle něj může způsobovat zdržení jednotlivých spojů na některých tratích, především na trase Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová.

## 12. 01. 2010 Němci dali přednost českému LOSTRu (Voith Turbo, typ Maxima)

Zdroj: Lostr a. s. (<http://www.lostr.cz/tiskove-centrum/aktuality/nemci-dali-prednost-ceskemu-lostru/>)

Český výrobce vagónů a lokomotiv LOSTR a.s. zaznamenal výrazný podnikatelský úspěch. Po dlouhodobém vyjednávání dnes v poledne přijeli do Loun zástupci německé společnosti Voith Turbo GmbH & Co Peter Jöns a Hinrich Krey, aby podepsali licenční smlouvu na výrobu lokomotiv. Jedná se o exkluzivní smlouvu na dobu neurčitou a platí pro výrobu lokomotiv určených pro země střední a východní Evropy, vyjma bývalých sovětských zemí.

Na základě podepsané smlouvy bude LOSTR a.s. vyrábět nejmodernější a zároveň nejžádanější diesel - hydraulické lokomotivy typu Maxima. Stroje jsou velmi výkonné, bezpečné a s jednoduchým ovládním, disponují komfortním objemem nádrže 9 tisíc litrů. Německý výrobce bude do lokomotiv dodávat tři komponenty – motor, převodovku a rozvodnou skříň, ostatní části včetně finální montáže a uvedení do provozu má na starosti LOSTR a.s. „V nejbližších dnech odjede skupina našich techniků do německého Kielu na první pracovní stáž. Do konce letošního roku vyrobíme ve spolupráci s firmou Voith Turbo první prototyp lokomotivy a v roce 2011 již rozjedeme komerční výrobu v řádech desítek kusů“, přiblížil detaily úspěšně nastartované spolupráce generální ředitel LOSTR a.s. Radek Rybáček. Ten také prozradil, že první zájemce o výkonné a moderní lokomotivy už mají na seznamu čekatelů. "V jednání do budoucna je i výroba dalších typů lokomotiv," uvedl ředitel a sdělil potěšení nad tím, že lounský závod je ve svém oboru stále úspěšnější a technicky drží krok se zahraniční konkurencí.

Pro výrobu lokomotiv vznikne v lounském areálu LOSTR a.s. nová výrobní hala a podle potřeb se také přijmou noví zaměstnanci. Pro ně, jakož i pro stávající pracovníky, je samozřejmě připravena řada vzdělávacích programů, aby závod byl schopen držet krok s moderní technikou a technologiemi a tím byl i celý lounský podnik, po letech útlumu, opět konkurenceschopný. Firma si věří a věří hlavně svým lidem. Dokázala flexibilně reagovat na měnící se poptávky trhu a rozšířila své portfolio o cisternové a výsypné vozy. „Loňský rok jsme vyrobili 1 000 nových vozů, letošní rok očekáváme stejný počet. A vzhledem k tomu, že se jedná o složitější výrobní procesy, bude i větší nárůst normohodin“, dodal na závěr ředitel Rybáček.

## 13. 01. 2010 Elektrické vlaky mají velké potíže

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/77790-elektricke-vlakly-maji-velke-potize/>)

Na železnici jsou stále problémy kvůli sněhu v okolí metropole na příměstských vlakových spojích. Některé vlaky vynechávají, jiné mají zpoždění, část má omezenou kapacitu, informoval o tom Filip Drápal, mluvčí organizace Ropid, která v Praze a okolí plánuje veřejnou dopravu. Problémy jsou především na trati do Kolína, Lysé nad Labem a Berouna. Sníh způsobuje i elektrickým vlakům zkrat. V Praze je kvůli závadám odstaveno 19 z celkem 49 elektrických vlaků. Během dne se Českým drahám podařilo situaci stabilizovat – soupravy příměstských vlaků sice stále jezdí zkrácené, zpoždění

ale většinou nemají. "Ač ostatní druhy Pražské integrované dopravy již fungují, bohužel se stále nedaří odstranit problémy na železnici. Stále přetrvává nedostatek provozuschopných souprav a stále jsou potíže s neodklizenými výhybkami, i když už téměř dva dny nesněží," uvedl Drápal. Kvůli poruchám byly dnes odřeknuty také některé osobní vlaky mezi Prahou a Českým Brodem. Místo nich zastavily v Českém Brodě mimořádně některé rychlíky. "V současném počasí mají elektrické vlaky problém z důvodu jemného sněhu, který zalétává do vysokonapěťových součástí, takzvané vysokonapěťové kobky, která obsahuje například tlumivky nebo transformátory," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Sníh se podle mluvčího dovnitř dostane i přes filtry a potom v části, kde je vysoké napětí, roztaje a způsobí zkrat. Poškozená část se musí vyměnit.

V Praze je v současné době podle mluvčího 49 vlaků. Z toho 19 souprav je odstaveno a opravuje se. "Na odstranění poruch a výměně poškozených součástí se v depu pracuje ve vícesměnném provozu. Jsme v kontaktu také s výrobcem a do zprovoznění vlaků je zapojen i jeho servis," sdělil Šťáhlavský. Kvůli nedostatku provozuschopných souprav je na trase z metropole do Českého Brodu zařazena místo obvyklých dvou souprav ve vlaku jen jedna. Některé spoje tam byly rovněž odřeknuty. "Místo některých z nich v Českém Brodě zastaví mimořádně rychlíky, které budou moci cestující využít i s jízdenkami Pražské integrované dopravy," dodal mluvčí. Na trati mezi metropolí, Lysou nad Labem a Milovicemi měly regionální vlaky dopoledne zpoždění, část jich byla odřeknuta. Na jedné z nejméně frekventovaných tratí v příměstské dopravě, na trase do Berouna, jezdila podle Drápala třetina vlaků, soupravy se totiž nemohly obracet v Radotíně a Řevnicích.

### 13. 01. 2010 Českým drahám se zatoulalo osm miliard, tvrdí odbory

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/77801-ceskym-drahám-se-zatoulalo-osm-miliard-tvrdi-odbory/>)

Podle odborového předáka Jaromíra Duška se Českým drahám loni z účetnictví ztratilo zhruba osm miliard korun. Mělo jít o částku, kterou železniční dopravce získal od státu za majetek převedený na Správu železniční dopravní cesty. Dráhy Duškova slova odmítají, prostředky podle mluvčího Petra Šťáhlavského vynaložily na nákup železničních vozů. "Pan Dušek dnes nepravdivě nařkl České dráhy ze ztráty osmi miliard korun za prodej části podniku Správy železniční dopravní cesty. Tyto prostředky byly využity k nákupu vlaků a díky nim se v roce 2008 a 2009 podařilo zajistit rekordní investice schválené dozorčí radou společnosti," uvedl Šťáhlavský.

Dráhy z prostředků za prodej majetku použily v roce 2008 na investice do nových vozů 4,5 miliardy Kč a loni 3,6 miliardy. Peníze šly například na nákup příměstských jednotek, nových souprav i řídicích vozů a na rekonstrukci osobních vozů. "Všechny prostředky byly řádně evidovány a řidiči i dozorčí orgány i zástupci vlastníků byly přesně informováni o konkrétních výdajích," dodal mluvčí.

Podle bývalého předsedy dozorčí rady drah a náměstka ministra dopravy Zdeňka Žáka však nebylo vedení ČD na začátku minulého roku schopné vysvětlit, kam se peníze poděly. Dozorčí rada přitom k jejich čerpání musela dát souhlas. Tehdejší ministr dopravy Petr Bendl následně loni v dubnu po třech měsících nakonec Žáka odvolal z funkce. Argumentem byla ztráta důvěry. "Není nikde doložitelné, že byly tyto prostředky věrohodně a se souhlasem dozorčí rady využity," dodal Dušek.

České dráhy dostaly za převedení části majetku na Správu železniční dopravní cesty celkem 12 miliard korun. Podle Šťáhlavského podnik použil asi dvě miliardy na úhradu ztráty ze zajišťování dopravní obslužnosti krajů, dvě miliardy vrátil SŽDC a osm miliard použil na výše zmíněný nákup nových železničních vozidel.

### 15. 01. 2010 Na Chebsku hořela lokomotiva nákladního vlaku (230.056)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/na-chebsku-horela-lokomotiva-nakladniho-vlaku-f4g-/krimi.asp?c=A100115\\_200024\\_krimi\\_pej](http://zpravy.idnes.cz/na-chebsku-horela-lokomotiva-nakladniho-vlaku-f4g-/krimi.asp?c=A100115_200024_krimi_pej))

V Lázních Kynžvart na Chebsku hořela přímo na nádraží lokomotiva. Podle mluvčí krajských hasičů Aleny Ryvolové oheň ohrožoval i blízké vagony s uhlím. Zásah komplikovaly i troleje nad lokomotivou. Lokomotiva vzplála kolem půl sedmé večer. Podle hasičů v ní nikdo nebyl. Po čtyřiceti minutách měli oheň pod kontrolou. "Když hasiči na místo dojeli, lokomotiva byla v plamenech. Museli jsme ale počkat, než se vypnulo vysoké napětí v trolejích nad lokomotivou," řekla Ryvolová iDNES.cz. Hasiči až pak mohli začít hasit hořící stroj. Přesnou příčinu požáru určí vyšetřovatel. Škoda dosud není vyčíslena.

**18. 01. 2010 Pod vlaky loni zahynulo 219 lidí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78212-pod-vlaky-loni-zahynulo-219-lidi/>)

Lidí, kteří vkročili nebo vjeli pod vlak a nepřežili srážku s ním, loni drobně ubylo. Přesto stála srážka s drážním vozidlem život 219 lidí a zranilo se dalších 717 lidí. Podle náměstka generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučery loni zahynulo nejméně lidí od roku 2003, zároveň loni vyšetřovala inspekce nejméně nehod od roku 2004, naopak zranění utrpěl druhý nejvyšší počet lidí od roku 2003.

Zhruba pětina obětí nehod na železnici zahynula na přejezdech – bylo jich 37. Dalšími 87 lidí utrpělo při srážkách na přejezdech zranění. Podle Drážní inspekce byli ve všech případech viníky nehody lidé, kteří pod vlak na přejezdu vjeli či vstoupili. V jednom případě nesl spoluvinu také provozovatel dráhy, který nezastavil dopravu poté, co ho policie upozornila na auto, které uvázlo na přejezdu. Nejvíce z 227 nehod na přejezdech se stalo na křižnicích bez závor, ale s výstražnými světly. Došlo na nich ke 108 haváriím, při nichž přišlo o život 23 lidí a dalších 54 bylo zraněno. Na přejezdech pouze s výstražným křížem se stalo 103 nehod, při nichž zahynulo devět osob a 30 bylo zraněno. Devětkrát vlaky havarovaly také na přejezdech se závorami. Přitom zemřelo pět lidí a tři byli zraněni.

Nejtragičtější následky měla kolize vlaku s osobním autem na přejezdu mezi Horní Planou a Černou v Pošumaví. Zemřeli při ní dva lidé, další dva byli zraněni. Na dalších místech na tratích srazily vlaky 246 lidí, z nichž 174 zemřelo a 72 utrpělo zranění. Také v těchto případech nesli podle inspektora Kučery ve většině případů vinu na nehodě lidé, kteří šli po kolejích, když přijížděl vlak. Jedna z nejhorších nehod stála život dvě děti, které se ocitly na kolejích v Brně-Komárově v době, kdy jel rychlík. Obě děti zemřely.

**18. 01. 2010 Vlaky jezdí z Prahy se zpožděním**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78222-vlaky-jezdi-z-prahy-se-zpozdenim/>)

Nehody od rána výrazně komplikují železniční dopravu v Praze, odkud se zpoždění přenáší do dalších míst. Až dvouhodinová zpoždění si odvázejí dálkové vlaky, které se nevejdou na hlavní nádraží. Na něm vykolejila lokomotiva, a stanice má proto omezenou kapacitu. Spoje tak musí čekat, až se jim uvolní kolej. Lokomotiva na hlavním nádraží vykolejila před osmou ráno a blokuje výhybky a průjezd asi pěti kolejí, uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Oprava kolejí tam bude probíhat v nočních hodinách. Zpoždění vlaky v Praze nabíraly již brzy ráno, kdy ve Vršovicích spadla trolej. Pozdě jezdí i regionální vlaky do Berouna a Benešova, zpoždění činí hodinu v případě berounské trati a půl hodiny v případě benešovské. Problémy jsou také kvůli zasněženým tratím z Prahy do Kolína a do Lysé nad Labem. "Některé spoje jsou i zkráceny nebo odřeknuty," uvedl mluvčí Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy Filip Drápal.

Rychlíky a expresní vlaky na hlavních tratích mezi Prahou a Českou Třebovou, Plzní nebo Českými Budějovicemi jezdí většinou zpožděny o půl hodiny až hodinu. Rychlíky Praha – Hradec Králové jsou opožděny ještě více. Nejhuře dopadli cestující v rychlíku Sněžka z Prahy do Trutnova, který postupně nabral tři hodiny oproti svému jízdnímu řádu, a také ve spojích Eurocity Avala a Jaroslav Hašek, které jsou zpožděny zhruba o dvě hodiny.

**18. 01. 2010 Na Berounsku se zřítla kvůli těžkému sněhu střecha bývalého depa (Zdice)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/na-berounsku-se-zritila-kvuli-tezkemu-snehu-strecha-byvaleho-depa-10f-krimi.asp?c=A100118\\_184130\\_krimi\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/na-berounsku-se-zritila-kvuli-tezkemu-snehu-strecha-byvaleho-depa-10f-krimi.asp?c=A100118_184130_krimi_jba))

Policisté a hasiči zasahovali v bývalém železničním depu ve Zdicích na Berounsku, kde se zřítla část střechy. Příčinou zhroutení byl těžký sníh. V objektu jsou sice kanceláře a garáže s historickými vozidly, ale sutiny nikoho nezasypaly. Střecha totiž spadla přesně do nevyužívaných míst. Střecha haly někdejšího železničního depa v Nerudově ulici ve Zdicích se zřítla pod vahou sněhu krátce před šestou hodinou odpoledne. "Spadla asi osmina střechy. Místo jsme prohledali pomocí kamery, povolali jsme také dva psůvody," sdělil iDNES.cz mluvčí hasičů Ladislav Křivan. Jeho kolegové v sutinách pátrali a nikoho nenašli. České dráhy pronajímají bývalé depo firmě, jejíž majitel tam má kanceláře a garáže s historickými vozidly. Střecha se podle původních informací zřítla právě do garáží, později se ukázalo, že tomu tak není – sutiny jsou v místech, které nikdo nevyužívá.

## 19. 01. 2010 Království železnic otevřelo první část modelu České republiky

Zdroj: iDNES.cz ([http://hobby.idnes.cz/video-kralovstvi-zeleznic-otevrela-prvni-cast-modelu-ceske-republiky-1zt-/hobby-domov.asp?c=A100118\\_160436\\_hobby-domov\\_mce](http://hobby.idnes.cz/video-kralovstvi-zeleznic-otevrela-prvni-cast-modelu-ceske-republiky-1zt-/hobby-domov.asp?c=A100118_160436_hobby-domov_mce))

Úžasný svět modelových železnic na pražském Andělu se rozrostl o dalších 54 metrů čtverečních plochy, 121 metrů kolejí a 139 nejrůznějších staveb znázorňujících Ústecký kraj. Je to první dokončená část unikátního modelu České republiky, který by měl být hotov do pěti let. Na stavbě Ústeckého kraje modeláři strávili více než 18 000 hodin práce, i proto, že je jednou ze stavebně nejsložitějších

částí kolejistiště. Modelově ztvárňuje jak profilově různorodou krajinu v údolí Labe, tak hustou železniční síť v nejprůmyslovější oblasti ČR.

### Dokonale nasimulovaná skutečná krajina

Hotový severočeský úsek zjednodušeně zachycuje Děčín, Ústí nad Labem a Most a jejich železniční síť. Jednotlivé železniční stanice, jejich členění, počet nástupišť i architektura maximálně vycházejí ze skutečnosti. Podobně jako krajinný ráz a architektura měst, které se autoři projektu snažili přenést do modelové podoby znázorňovaných míst. Detaily jsou tak precizně propracované, že je díky tomu iluze skutečné krajiny, skutečných nádraží a tratí naprosto dokonalá.

Návštěvníci království železničních modelů se mohou kochat takovými dominantami Ústeckého kraje, jako je tok Labe nebo hrad Střekov. Malé i velké kluky nepochybně nadchne Autodrom Most s pohyblivým autoparkem závodních vozů i Mostecká uhelná pánev s funkčním modelem rypadla. Až se na Ústecký kraj napojí kraj Karlovarský, mohou se těšit i na model Evěnického viaduktu.

Aby byla iluze bez chybičky, střídá se nad krajinou protkanou železničními tratěmi den a noc ve dvacetiminutových intervalech. Pozvolna se stmívá, rozsvěčují se pouliční lampy a světýlka v oknech a posléze se plynule rozednívá. Modeláři šli do takových detailů, že některé pouliční lampy svítí studeným bílým světlem, jiné teplým žlutým. "To není náhoda, skutečně jsme zjišťovali, jaký zdroj světla se v té které oblasti používá," ujišťuje Hobby provozní ředitel Milan Peterka.

Hora Říp, jedna z nejvýraznějších dominant kraje, má svůj vlastní samostatný panel. Model Řípu je zpracován v nejmenším měřítku "Z" 1:220, aby mohl být model okolní krajiny co nejvěrnější, včetně železniční tratě mezi Kostomlaty pod Řípem a Straškovem. "Jen co se podaří rozběhat mašinky, bude tato trať také funkční, ale chce to svůj čas. Model se nejprve musí zbavit i těch nejmenších částíček prachu, kterými drobounká soukolí miniaturních modelů lokomotiv i vagónků velmi trpí," vysvětlují trpělivě modeláři.

### Na co se můžeme těšit dál?

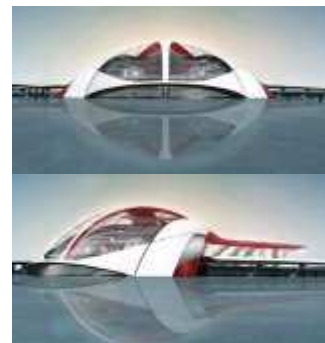
Momentálně modeláři začínají pracovat na modelech krajů Karlovarského a Plzeňského, jejichž dokončení se předpokládá zhruba v květnu. "Celou Českou republiku bychom rádi měli hotovou do pěti let, rozkládat se bude na 1008 m<sup>2</sup>," rozkrývá smělé plány provozní ředitel Milan Peterka. Království železnic se pak stane největší modelovou železnicí ve střední a východní Evropě.



## 19. 01. 2010 Královo Pole má svůj sen o nádraží ve tvaru vážky (Brno-Královo Pole)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/kralovo-pole-ma-svuj-sen-o-nadrazi-ve-tvaru-vazky-fb3-/brno.asp?c=A100118\\_185223\\_brno\\_dmk](http://zpravy.idnes.cz/kralovo-pole-ma-svuj-sen-o-nadrazi-ve-tvaru-vazky-fb3-/brno.asp?c=A100118_185223_brno_dmk))

Další dílo architekta Petra Parolka, autora haly tuřanského letiště, by mohlo ozdobit Brno. Královopolské nádraží už dlouho není pro cestující pohodlné. Radnice městské části si proto nechala od ateliéru Parolli zpracovat studii. V té navrhuje stavbu úplně nové budovy. Stejně jako letištní terminál, jehož interiér bývá přirovnáván k útrobám mořské ryby, odkazuje návrh k organické architektuře, ve tvaru vážky. A je odvážný nejen svým tvarem, ale i rozpočtem. Účet má být na 700 milionů korun. "Původní nádražní budova z 80. let nebyla nikdy dokončená. A nyní je už zbytečná, navíc je urbanisticky oddělená od přestupního uzlu tramvají. Předprostor nádraží je nepůvabný," vypočítává důvody pro přestavbu



starosta městské části Ivan Kopečný (ODS). Podle něho přestupové vzdálenosti mezi autobusy, tramvajemi a vlakem jsou neúnosně dlouhé. Proto má u nádražní budovy vyrůst přestupní uzel pro všechny typy dopravy. V nádražní budově by se kromě pokladen Českých drah i čekáren našlo dost místa pro obchody, nebo například i pro pobočku knihovny nebo například služebnu městské policie.



### Zelení: 700 milionů je příliš velký luxus

"Denně tudy projde deset tisíc lidí, proto by to bylo vhodné využití. Ale to vše bude otázkou jednání. Královopolské nádraží si každopádně zaslouží terminál městské a příměstské dopravy, který je vhodný pro toto tisíciletí," myslí si starosta. Návrh teď čeká schvalování na zastupitelstvu městské části. A tam se hlasování neobejde bez problémů. Už jednou se opozici podařilo materiál stáhnout z jednání. Studie má totiž podle nich hned několik nedostatků. "Nebyla prověřena varianta opravy stávajícího nádraží včetně dopravního řešení a revitalizace okolí, zároveň chybí ekonomické srovnání opravy staré budovy s navrženou novostavbou. Nová budova je energeticky velice náročná a studie se nezabývá ani posouzením "brownfieldy" kolem železniční tratě směrem k Řečkovcům," stojí v oficiálním stanovisku zastupitelů za Stranu zelených.

Architektka Petra Matoušková (SZ) připomíná, že v době krize, kdy se všude šetří, nemá tak drahá stavba opodstatnění. "Ještě o tom jednáme s odborníky, podle toho se rozhodnu, jak budu na zastupitelstvu hlasovat, ale pravděpodobně budu proti," předeslala. I kdyby přece jen návrh, který je k nahlédnutí na stránkách městské části, prošel zastupitelstvem, nebude jeho další realizace jednoduchá. Hlavně kvůli vysoké ceně.

### Kdo to zaplatí?

Studie navrhuje šest variant, jak nádraží zaplatit. Jednou z nich je i ta, že stavbu zaplatí město Brno. Ta však, podle primátora Romana Onderky, vede do slepé ulice. "Nádraží je majetkem Českých drah. Brno se musí starat hlavně o svůj majetek a projekty, které potřebují financovat," připomněl primátor například stavbu Jižního centra, budování mateřských škol nebo Janáčkova kulturního centra. "Město se tím samozřejmě bude zabývat, ale bude velmi záležet na možnostech financování," podotýká Roman Onderka, že najít v době krize soukromého investora pro tak drahý projekt bude velice obtížné. Podle královopolského starosty už však České dráhy i Správa železniční a dopravní cesty projeví zájem se na projektu podílet. "Je to rozjednané, mezi variantami je třeba i půjčka od Evropské investiční banky," dodal starosta Kopečný s tím, že teď už aktivitu musí převzít město Brno. Mluví Českých drah Kateřina Šubová pouze potvrdila, že společnost právě formuluje oficiální stanovisko. "V záměru se uvažuje o vybudování velkého komerčního centra, ze kterého by byly jednotlivé přístupy na nástupiště. Původní výpravní budova sloužila jiným, zřejmě komerčním účelům. Stanovisko k tomuto projektu vydáme v krátké době," řekla.

Královopolské nádraží přitom není jedinou nádražní budovou v Brně, jejíž podobu načrtl architekt Petr Parolek. Je také autorem návrhu budovy, která má vyrůst nad novým brněnským nádražím v Jižním centru. Stavba, nazývaná Scarabeus, má mít sedm pater, z toho pět nadzemních, měděnou střechu a čtyři atria s prosklenými kopulemi. V nich má být prostor pro obchody i kanceláře, restaurace s promenádou, hotel i parkoviště. Obří stavba má být 350 metrů dlouhá, 230 metrů široká a 40 metrů vysoká.

## 20. 01. 2010 U Kolína leží vykolejený nákladní vlak, strojvůdce vyjel na červenou

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/u-kolina-lezi-vykolejeny-nakladni-vlak-strojvudce-vyjel-na-cervenou-1ig-/krimi.asp?c=A100120\\_085609\\_krimi\\_cen](http://zpravy.idnes.cz/u-kolina-lezi-vykolejeny-nakladni-vlak-strojvudce-vyjel-na-cervenou-1ig-/krimi.asp?c=A100120_085609_krimi_cen))

Dopravu na páteřní železniční trati z Prahy na Českou Třebovou komplikuje nehoda nákladního vlaku u Kolína. Jeho strojvůdce vyjel před půlnocí na trať, ačkoliv návěstidlo ukazovalo, aby stál. Bezpečnostní zařízení soupravu vykolejilo, aby se nestřetla s dalším vlakem. Vlak vyjížděl z Kolína ve 23:11. "Dá se jet dvěma směry, buď po hlavní trati na Záboří nebo po nákladní spojce. On jel po té nákladní spojce. Když se napojoval zpět na hlavní trať, tak měl počkat, protože tam byl jiný vlak. Strojvůdce ale nezastavil a jel dál. Hlavní trať je chráněna výkolejkou a na ní vykolejil," řekl iDNES.cz Jan Kučera z Drážní inspekce. Mimo trať skončila lokomotiva a šest vagonů. Nehoda se obešla bez zranění. Škoda na vlaku byla odhadnuta na 400 tisíc, na kolejích pak 800 tisíc korun.



Nehoda zcela zastavila provoz na trati mezi Kolínem a Zábořím nad Labem. Ve 3:45 byla zprovozněna alespoň jedna ze dvou kolejí. "Na místě je vyprošťovací vlak z Vršovic. Tři vagony se už

podařilo dostat zpět na koleje a odtáhnout na nedalekou vlečku," řekl v poledne iDNES.cz mluvčí Správy dopravní železniční cesty Pavel Halla. Původní odhady hovořily o tom, že by se večer mohlo začít jezdit, ale druhou kolej se železničářům nepodařilo zprovoznit. Doprava by na ní mohla být obnovena ve čtvrtek ráno. Regionální vlaky z Kolína do Záboří nad Labem nahradily autobusy. V Záboří výjimečně zastavovaly některé rychlíky. Vlaky na trati nabíraly zpoždění v řádu až několika desítek minut.

---

## **20. 01. 2010 Železniční neštěstí v Německu. Do vlaku vrazilo nákladní auto**

Zdroj: iHNed.cz (<http://obrazem.ihned.cz/c1-40077140-zeleznicni-nejestesti-v-nemecku-do-vlaku-vrazilo-nakladni-auto>)

Přínejmenším dvanáct lidí bylo zraněno během střední železniční nehody v Německu. Na přejezdu jižně od Braunschweigu vrazilo do regionálního spoje nákladní auto. Vlak po nárazu vykolejil.



---

## **20. 01. 2010 Poslední rozloučení se stroji na Zličíně, eru vlaků uzavírá aukce vybavení**

Zdroj: iHNed.cz (<http://obrazem.ihned.cz/c1-40079590-posledni-rozloucení-se-stroji-na-zlicine-eru-vlaku-uzavira-aukce-vybavení>)

Dneškem skončil den otevřených dveří v závodu Siemens na pražském Zličíně, kde si zájemci mohli prohlédnout vše, co lze z vybavení zavřeného provozu koupit na internetu. Interentová aukce potrvá ještě týden do 28. ledna. Na nástroje si přišly podívat i desítky bývalých zaměstnanců továrny, kteří si chtějí něco koupit na "památku". Podle odborářů zůstává více než devadesát procent z tisícovky propuštěných na úřadu práce. Šance, že by na historii uzavřeného závodu Siemensu na pražském Zličíně někdo navázal, definitivně končí. Areál s budovami na více 20hektarovém pozemku by měla koupit Pražská správa nemovitostí.



---

## **20. 01. 2010 Moderní zabezpečení trati Plzeň – Klatovy**

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

Trať Plzeň – Klatovy je nyní vybavena nejmodernějšími prvky potřebnými pro bezpečné dálkové řízení železničního provozu. V celém traťovém úseku byl položen nový optický kabel, který je zárukou kvalitních přenosů pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Původní optický kabel ze začátku devadesátých let již nedostačoval svou kapacitou. Pro zabezpečovací zařízení byla také v obvodu stanic provedena částečně nová kabelizace. Investorem akce byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, realizaci provedlo sdružení firem AŽD Praha, s.r.o. a První SaZ Plzeň a. s.

Nově je zabezpečeno celkem 41 km trati Plzeň – Železná Ruda. Na úseku trati Plzeň – Klatovy se nachází 5 železničních stanic (Plzeň – Valcha, Dobřany, Chlumčany u Dobřan, Přeštice a Švihov u Klatov), 25 PZS (5 staničních a 20 traťových), které byly nově zavázány do zabezpečovacího zařízení. Jako zabezpečovací zařízení byl zvolen typ ESA 33 s distribuovanými (EIP) panely s integrovaným traťovým zabezpečovacím zařízením v úsecích Přeštice – Chlumčany u Dobřan, Chlumčany u Dobřan – Dobřany, Dobřany – Plzeň-Valcha. Ve stanici Chlumčany u Dobřan byly umístěny technologické počítače a počítač údržby. Ve stanici Klatovy (řídící stanice) jsou umístěny zadávací počítače. Z Klatov je dálkově ovládáno celkem 20 výhybek.

Zabezpečovací zařízení jednotlivých stanic jsou propojena pomocí komunikačního systému zabezpečovacího zařízení (KSZZ). V ovládaných stanicích jsou vybudovány desky nouzových obsluh pro případ poruchy dálkového zabezpečení. Celý systém je doplněn diagnostickým zařízením LDS 3, jehož server je umístěn v žst. Chlumčany u Dobřan. V jednotlivých stanicích lze připojit do diagnostiky přenosný počítač. Traťová zařízení v úsecích Klatovy – Švihov (AH88a), Švihov – Přeštice (AH88a) a Plzeň-Valcha – Plzeň (AHP 03) byla zachována původní, stejně jako jednotlivá přejezdová zabezpečovací zařízení. Pouze byly přepracovány úvazky na nové zabezpečovací zařízení. Kolejové obvody byly použity stávající, v železniční stanici Plzeň-Valcha je kontrola volnosti kolejí zajištěna pomocí počítačů náprav FRAUSCHER.

V žst. Plzeň byl také doplněn terminál zadávání čísel vlaků. Graficko-technologická nadstavba je nainstalována u dispečera v železniční stanici Klatovy. V rámci této stavby bylo také v jednotlivých stanicích upraveno osvětlení a zřízen ohřev ústředně stavěných výměn výhybek. Jako zapojovače na této trati byl použit IP TouchCall ve stanici Klatovy a ELMEG v ostatních ovládaných stanicích. Přenosové zařízení je od firmy CISCO s kapacitou STM-4. Pro informovanost cestujících byly v jednotlivých stanicích instalovány moderní rozhlasové ústředny RÚ6 s možností dálkového automatického hlášení. Na celé trati byla modernizována hodinová zařízení se synchronizací času pomocí DCF. Jednotlivé objekty byly zabezpečeny pomocí zařízení pro detekci požáru (ZPDP) a proti vniknutí neoprávněných osob (EZO). Informace z těchto zařízení se sbíhají v integračním serveru u dispečera v Klatovech. Celkové náklady na realizaci staveb: DOZ Plzeň – Klatovy a Doplnění místní kabelizace a rozšíření kamerového systému Plzeň – Klatovy představují částku 179 939 652 Kč včetně DPH. Hlavní práce byly zahájeny 20. 12. 2007 a ukončeny k 30. 11. 2009. Do konce listopadu letošního roku ještě pokračují dokončovací práce na rozšíření kamerového systému.

## 20. 01. 2010 Práce na protihlukových opatřeních v Poděbradech dokončeny

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

V současné době byly dokončeny hlavní práce, vedoucí ke snížení hlukové zátěže v Poděbradech v důsledku provozování železniční dopravy. V rámci stavby byly vyměněny opotřebované kolejnice a byly podruhé v ČR použity kolejnicové absorbéry hluku. Tyto protihlukové prvky jsou s úspěchem používány v zahraničí a u nás byly prvně vyzkoušeny v Havlíčkově Brodě. Kolejnicové absorbéry snižují hlukovou zátěž přibližně o 2 – 6 dB.

Stavbu na trati vedoucí lázeňským městem Poděbrady realizovala ve čtvrtém čtvrtletí 2009 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Tato opatření rovněž završila časově omezené povolení provozování zdroje hluku, které bylo SŽDC vydáno Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje v říjnu 2006. Stavbě předcházelo prověření sledovaného území akustickou studií, která jednoznačně vyloučila možnost použití standardních protihlukových stěn, které by navíc nebylo možné instalovat v blízkosti železničních přejezdů kvůli zachování předepsaných rozhledových poměrů účastníků silničního provozu. Popsaná opatření byla realizována ve dvou fázích v měsících říjnu a listopadu 2009 v úseku trati mezi km 313,827 a 314,700 (mezi přejezdem v ul. Revoluční a U bažantnice/Na hrázi).

Dosavadní měření potvrzuje skutečné snížení hlukové zátěže. Je zřejmé, že jistá opatření, vedoucí ke snížení hlukové zátěže musí přijmout také dopravci. Účinnost opatření je totiž o to vyšší, čím modernější kolejové vozidlo v daném úseku trati projíždí. Např. u souprav ČD řady 471 CityElefant činí rozdíl v emisi hluku před a po realizaci opatření 7 – 8 dB. V dalším snižování hlukové zátěže tedy musí pokračovat také dopravci formou modernizace vozového parku. Ze strany Evropské komise, ale i evropských železničních uskupení jsou připravovány pobídky pro dopravce k tomu, aby se zejména park nákladních vozů co nejdříve přizpůsobil současným trendům snižování hlukové zátěže v území. Dalším opatřením, které může přispět ke snížení hlukové zátěže v oblasti, bude s přiměřeným časovým odstupem broušení kolejnic speciální brousící soupravou.

## 20. 01. 2010 Vyhrívání výhybek má být více, ale až po kalamitě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78526-vyhrivanych-vyhybek-ma-byt-vice-ale-az-po-kalamite/>)

Správa železniční dopravní cesty se rozhodla, že zásadně zvýší počet vyhřívání výhybek. Ty dokáží do určité míry vzdorovat mrazu a sněhu, který může zablokovat provoz dálkově ovládaných výhybek, avšak dosud jsou k vidění pouze na nejdůležitějších koridorových tratích. Rozhodnutí přichází až dodatečně – po sněhové kalamitě, při níž zůstalo mimo provoz několik vedlejších tratí. Ohřev má podle mluvčího SŽDC Pavla Hally asi pět tisíc výhybek, zhruba čtvrtina z celkového počtu. "Osazení zařízení pro ohřev je samozřejmě součástí rekonstrukcí a modernizací dopravně významných tratí, zvažujeme také jejich montování při obnově lokálních kolejí," řekl Halla.

Zřízení ohřevu výhybky, který může být elektrický nebo plynový, stojí kolem čtvrt milionu korun. Další peníze stojí jeho provoz, v zimě dává železniční správa na údržbu jedné výhybky asi patnáct tisíc měsíčně. Celkové náklady na provoz všech obdobných zařízení se pohybují v zimě kolem 80 milionů korun za měsíc. Při nedávné kalamitě ale na udržení průjezdných tratí nestačily ani vyhřívání výhybek, sněhu padalo příliš mnoho. I na koridorech tak musela SŽDC výhybky udržovat ručně. "Zařízení navíc znovu a znovu zafoukával sníh, který vířily projíždějící vlaky," dodal mluvčí Halla.



## 21. 01. 2010 Vykolejený vlak zpomaloval provoz na koridoru dva dny (Kolín)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78602-vykolejeny-vlak-zpomaloval-provoz-na-koridoru-dva-dny/>)

Po dvou dnech od úterní nehody nákladního vlaku byla plně zprůjezdněna hlavní trať Praha – Pardubice. Až v pondělí byla otevřena druhá kolej mezi Kolínem a Záběhovicemi nad Labem. Nákladní vlak ji poškodil, dálkové vlaky byly potom vedeny pouze po jedné koleji a regionální vlaky byly vesměs zrušeny a mezi Kolínem a Záběhovicemi je nahradily autobusy. Nehoda se stala v úterý večer po jedenácté hodině. Vlak odjížděl z Kolína po trati na Kutnou Horu. Před napojením na hlavní tah Praha – Pardubice měl podle náměstka generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučery návěstidlo v poloze "Stůj", protože po něm přijížděl další vlak od Záběhovic. Nákladní vlak ale návěstidlo minul a vykolejil. Škoda na trati a vozidlech byla vyčíslena na 1,2 milionu korun.

Příčiny nehody se vyšetřují. Kučera uvedl, že zřejmě půjde o chybu člověka, vyloučit se ale nedá ani selhání techniky. Podle hasičů, kteří ve středu na místě zasahovali, lokomotivu nezastavila ani výkolejka, která byla přišroubovaná na jedné kolejnici, a zastavila se až o několik desítek metrů dál v hromadě sněhu a pražců. Překážku nezdolal až třetí vůz, který všemi nápravami vykolejil a další se naskládaly přes něj. Čtvrtý vůz plný uhlí, který vážil zhruba 80 tun, smetl stožár trakčního vedení pardubické tratě a zasáhl do jejího průjezdného profilu, což bylo hlavní příčinou omezení provozu. Navíc se ho drážním technikům během středy nedařilo odstranit, nepomohl ani tank, ani stovcetitunový speciální jeřáb povolovaný z Prahy.

Během dne se stala také další z dlouhé řady lednových nehod na přejezdech. Auto vjelo pod vlak mezi Slavonicemi a Dačicemi na trati z Kostelce u Jihlavy do Slavonic.

## 22. 01. 2010 Nákladní vlak táhl dva a půl kilometru vykolejený vagon (Prosenice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/nakladni-vlak-tahl-dva-a-pul-kilometru-vykolejeny-vagon-pjd-/krimi.asp?c=A100122\\_090931\\_krimi\\_cen](http://zpravy.idnes.cz/nakladni-vlak-tahl-dva-a-pul-kilometru-vykolejeny-vagon-pjd-/krimi.asp?c=A100122_090931_krimi_cen))

Strojvedoucí nákladního vlaku, který krátce před půlnocí projížděl mezi Prosenicemi a Přerovem, si všiml poklesu tlaku v brzdovém potrubí. Začal brzdit a po dvou kilometrech vlak zastavil. Ukázalo se, že dvanáctý z celkového počtu devatenácti vagonů je vykolejený. Po nehodě zůstala na trati z Olomouce na Ostravu průjezdná jen jedna kolej. "Ukázalo se, že lokomotiva táhla vykolejený vagon dva a půl kilometru. Tento úsek je třeba zkontrolovat," řekl krátce před jedenáctou hodinou iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Strojvedoucí nepřekročil povolenou rychlost. "Jel rychlostí 90 kilometrů v hodině. Příčina nehody tedy bude buď závada na kolejích, nebo na voze, případně jejich kombinace," uvedl Jan Kučera z Drážní inspekce. Škoda na voze byla vyčíslena na 150 tisíc korun, na trati přesáhla milion korun. "Doprava mezi Prosenicemi a Přerovem bude omezena minimálně do večera," řekl ve třináct hodin Jan Kučera.

## 22. 01. 2010 České dráhy loni přepravily nejméně cestujících v historii

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-loni-prepravily-nejmene-cestujicich-v-historii-p4l-eko-doprava.asp?c=A100122\\_174228\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-loni-prepravily-nejmene-cestujicich-v-historii-p4l-eko-doprava.asp?c=A100122_174228_eko-doprava_fih))

Vlaky Českých drah loni zažily odliv cestujících. Oproti roku 2008 jich ubylo 12 milionů a celkem tak služeb státem vlastněného dopravce využilo necelých 163 milionů lidí. To je o sedm procent méně než v roce 2008 a nejméně za dobu fungování Českých drah. Vyplývá to z podkladů, které dopravce odeslal na ministerstvo dopravy a MF DNES je má k dispozici. "Výsledky za celý rok zatím neznám, odhadoval bych, že oficiálně budou v polovině února," uvedl k číslům mluvčí drah Petr Štáhlavský. Dosud nejméně lidí jelo vlaky Českých drah v roce 2003 – 172 milionů. Dráhy už v pololetí přiznávaly, že jim ubylo osm procent cestujících. Data, která zveřejňuje ministerstvo dopravy, pak za tři kvartály ukazují podobně výrazný pokles - jedná se však o celkové počty cestujících na železnici, tedy včetně těch přepravených jinými dopravci, než jsou České dráhy.

### Tržby klesnou méně, lidé jezdili delší trasy

S těmi však cestuje více než 98 procent lidí, kteří jedou v Česku vlakem. Navzdory razantnímu úbytku cestujících však nemusí dráhy utržít z jízdného o tolik méně. Ze statistik totiž vyplývá, že se o tři procenta zvýšila průměrná vzdálenost, kterou cestující vlakem ujedou a činí necelých 40 kilometrů. Tržbám za rok 2009, které zatím nejsou známy, pomohlo i 65procentní zdražení

poplatku za vydání In-karty a všech jízdenek o dvě koruny, k němuž došlo v prosinci 2008. Mnohem zajímavější než samotné tržby z jízdného jsou však pro dráhy úhrady za provozování ztrátových vlaků od krajů a od ministerstva dopravy. Za loňský rok by měl dopravce dostat přes 12 miliard korun. V přepočtu na jednoho přepraveného cestujícího to činí 74 korun.

#### Kolik lidí přepravily České dráhy

2000	182,6
2001	188,3
2002	175,0
2003	172,0
2004	178,8
2005	178,2
2006	180,9
2007	181,9
2008	175,2
2009	162,9

pozn. počty cestujících jsou uvedeny v milionech

## 22. 01. 2010 Vlaky ČD – v 1. třídě mráz, ve 2. třídě tropy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78649-vlaky-cd-v-1-tride-mraz-ve-2-tride-tropy/>)

Přání příjemné cesty vlakem se často nemění v realitu. I když České dráhy přistaví uklizený vagon, občas netopí. Vyhráno ale nemají ani cestující, kteří se dočkají novějšího vlaku – ten totiž zase může být přetopený. Dráhy o problému vědí, ale příliš se jím nezabývají. Poruchy topení starých vozů totiž odstraní teprve jejich rekonstrukce nebo náhrada docela novými vagony. Za teplotní nepohodu přitom ČD nenabízejí žádnou kompenzaci – ani teplý, nebo naopak chladivý nápoj.

Na rychlík Liberec – Pardubice musí dráhy podle smlouvy s ministerstvem dopravy nasazovat poměrně nové motoráky z konce 90. let. Moderní vlaky na této lince skutečně jezdí. Výjimkou v nich ovšem není teplota přes 27 stupňů Celsia. "V obyváku je předepsaná teplota do 24," upozornil jeden z cestujících.

O další stupeň více naměřili redaktoři České televize ve starém oddílovém rychlíkovém vagonu na spoji z Prahy přes Ústí nad Labem do Chebu. Ačkoli venku mrzlo, cestující byli oděni jako v nejparnější létě. ČD se tímto problémem nechtějí příliš zabývat. "Variantou může být, pokud vlak zastaví ve stanici, otevřít okna," doporučil pařícím se cestujícím mluvčí společnosti Petr Šťáhlavský.

### Mrazák místo vagonu

Možná ještě vážnějším problémem než přetopené vlaky jsou naopak vagony, které vůbec netopí. Cestující jsou tak v některých případech nuceni strávit hodiny v chladu. Redaktoři České televize se totiž vypravili s teploměrem do jediného vagonu první třídy na rychlíku z Vsetína do Prahy, který jede napříč republikou téměř pět hodin. Bylo v něm deset stupňů. Mezi deseti a dvanácti stupni potom ukazoval teploměr v regionálním vlaku Ostrava – Frýdlant, kde jezdí staré velkoprostorové vozy.

### Oteplí se až po rekonstrukci

Také o nevytopených vagoncích dráhy vědí, ale neumějí problém dlouhodobě vyřešit. Staré vozy jsou nespolehlivé, a přesto, že je depa průběžně opravují, další poruchy na sebe nedávají dlouho čekat. "Topení je konstruováno ze 70. let, takže se to týká velké části vagonů," podotkl mluvčí Šťáhlavský.

Rychlíkové vozy by postupně měly procházet revitalizací, úpravy by se při ní mělo dočkat i topení. Během roku by ale touto úpravou mělo projít sto vozů řady A a B, které dodávala tehdejší ČSD vagonka z Görlitz v 70. a 80. letech minulého století. Vagonů těchto řad ale mají dráhy kolem 600.

V regionálních vlacích se mohou lepšího vytápění dočkat především cestující na neelektrických tratích, kde se postupně objevují Regionovy a zrekonstruované přípojné vozy k velkým motorákům. Pro velkoprostorové vagony ze 70. let, které se často objevují na osobních vlacích na hlavních tratích, dráhy žádnou ozdravnou kúru nechystají.

**23. 01. 2010 Jednokolejný provoz bude u Přerova až několik měsíců**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78812-jednokolejny-provoz-bude-u-prerova-az-nekolik-mesicu/>)

Vykolejení nákladního vlaku u Přerova v noci na pátek způsobilo na trati větší poškození, než železničáři původně předpokládali. Provoz z Přerova do Prosenic by tak mohl být veden pouze po jedné ze dvou kolejí až několik měsíců, informoval mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Dálkové i regionální vlaky jedoucí po trati (Viedeň –) Břeclav – Přerov – Ostrava tak budou nadále nabírat zpoždění. V pátek zdržel průjezd po jednokolejném úseku některé spoje o 10 – 15 minut. Provoz na dalších dvou kolejích, které úsekem vedou a po nichž odbočují vlaky jedoucí od Ostravy na Olomouc a Prahu, nehoda neovlivnila.

Nákladní expres, který projížděl Českem při cestě z Itálie do Polska, vykolejil pět minut před půlnocí jedním vozem. "Strojvedoucí zaznamenal pokles tlaku v brzdovém potrubí, proto zastavil. Nicméně i přes to táhl vykolejený vůz přibližně dva kilometry," uvedl Jan Kučera, náměstek generálního inspektora Drážní inspekce. Na voze vznikla při havárii škoda 150 tisíc korun, oprava koleje a zabezpečovacího zařízení vyjde železniční správu zhruba na milion. "Příčiny nehody se zatím prošetřují. S největší pravděpodobností však bude vina na dopravci," doplnil Halla.

**23. 01. 2010 Nehodu vlaku v Íránu nepřežilo sedm lidí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78817-nehodu-vlak-u-iranu-neprezilo-sedm-lidi/>)

Nejméně sedm lidí zahynulo při vykolejení vlaku na severovýchodě Íránu. Vlak mířil z Mašadu do Teheránu. O nehodě informoval íránský státní rozhlas. Podle místního úředníka je pravděpodobné, že se počet obětí ještě zvýší. Podle zpravodajství íránské televize je mrtvých dokonce osm a další čtyři lidé jsou v kritickém stavu. Íránské železnice se nevyhýbají vážné havárie. Nejtragičtější následky mělo vykolejení vlaku s palivem a chemikáliemi, které explodovalo. Při nehodě zahynulo 300 lidí.

**23. 01. 2010 Na železnici přibudou řídicí vozy i další City Elefanty**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78834-na-zeleznici-pribudou-ridici-vozy-i-dalsi-city-elefanty/>)

České dráhy přidělily v posledních dnech dvě zakázky na nákup, resp. rekonstrukci vozidel. Škoda Vagonka vyrobí patnáct nových dvoupodlažních elektrických jednotek City Elefant za 3,3 miliardy korun, společnost PARS, která rovněž patří do skupiny Škoda, potom zrekonstruuje 34 vagonů určených pro regionální vlaky na řídicí vozy pro rychlíky. Dráhy za ně zaplatí zhruba miliardu. Vyplývá to z informací zveřejněných v Informačním systému veřejných zakázek.

Zatímco výroba nových dvoupodlažních příměstských vlaků plynule naváže na předchozí série, které dostávají ČD již od roku 2000, přidělení zakázky na řídicí vozy pro rychlíky přichází po neúspěšném výběrovém řízení, do něhož se nikdo nepřihlásil. Série 34 řídicích vozů vznikne z části velkoprostorových vagonů řady Bdt279, které vyrobila Vagonka Studénka ve druhé polovině 80. let minulého století. V současnosti je ČD nasazují na regionální vlaky.

**24. 01. 2010 Noční vlaky jsou bezpečnější – i když ne zcela bezpečně**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78896-nocni-vlak-ysou-bezpecnejsi-i-kdyz-ne-zcela-bezpecne/>)

Cesta nočním vlakem již dlouho připomíná loterii. Po loňském zániku specializované železniční policie se situace paradoxně trochu zlepšila, s průvodčími totiž začali jezdit specialisté z jednotlivých krajů. Stále ale přijdou o část svého majetku ve vlacích dva a půl tisíce lidí ročně. Pouze desetinu pachatelů policie dopadne, velkou část z nich navíc musí pustit, když zloději vrátí nakradené věci. Nejvíce ohroženi jsou cestující, kteří usnou v nočním vlaku ve voze pro sezení, kde lze kupé zvenku snadno odemknout, zcela bez rizika ale není usnout ani ve starém lehátkovém voze.

Českem jezdí jedenáct párů nočních vlaků. Relativně bezpečné jsou spoje kategorie Euronight – tři jezdí do Německa, respektive Rakouska a jeden na Slovensko – které zhruba mezi půlnocí a čtvrtou ráno nezastavují, většinou jsou povinně místenkové a cestující jsou ubytováni v modernějších, a tedy i lépe zabezpečených vagoncích. I v nich se ale mohou ztrácet věci. "Používají tekutý dusík na odstranění zábran, které jsou mezi vagony, kde používáme zámky na nedostupnost

do vagonu," popsal metody zlodějských band Peter Nagy, který doprovází hotelové vagony společnosti Wagon Slovakia.

Naproti tomu levnější a pomalejší noční rychlíky na Slovensko a do Polska zastavují v noci mnohokrát a nelze zjistit, zda někdo nevystupuje, kde nemá – a neodnáší s sebou cizí věci. I v těchto rychlících se ale v posledních letech situace zlepšila, především poté, co se zvýšil počet policistů, kteří dohlížejí na noční klid ve vozech. To ale platí pouze na hranice. Největší problém je s rychlíky Silesia (Praha – Krakov) a Chopin (Vídeň – Varšava) do Polska. "Jedná se o vlak, který přes hranice není doprovázen hlídkami policie, proto je to živná půda pro nějaké nekalé živly," upozornil Karel Syřinek, vedoucí moravskoslezského policejního oddělení doprovodu vlaků.

Oběti zločinců se mohou stát cestující i v denních vlacích. Více jich jezdí po hlavních tratích, kam se proto vydávají policisté také ve dne. "Jsou doprovázeny většinou vlaky, které jezdí po hlavním koridoru, již méně je věnována pozornost vlakům na regionálních tratích," uvedl Syřinek. Kromě krádeží řešila loni policie ve vlacích 75 násilných přepadení, pět znásilnění nebo také 150 případů sprejerství.

## 25. 01. 2010 V Evropě přibude vysokorychlostních tratí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78905-v-evrope-pribude-vysokorychlostnich-trati/>)

Evropa připravuje prudký rozvoj své pýchy – sítě vysokorychlostní železnice. V příštích pěti letech chtějí státy vložit do nových tratí 115 miliard dolarů (přes dva biliony korun). Vlády tyto projekty podporují, protože vysokorychlostní železnice je oblíbená a těší se pověsti rychlého a ekologického cestování. Kromě Francie a Německa, které rozvíjejí svoji síť vysokorychlostních tratí již několik desetiletí, a dalších západoevropských zemí, které se přidaly v posledních letech, by měly nové vysokorychlostní trati vést například v Polsku nebo přes Rakousko do Bratislavy. O vysokorychlostní trati se hovoří i v Česku, měla by vést z Prahy přes Plzeň do bavorského Regensburgu.

K nynějším zhruba 6 000 kilometrů vysokorychlostních drah, po nichž jezdí vlaky rychlostí vyšší než 250 km/h, se staví další 3 900 kilometrů a dalších 8 500 se plánuje. Mezi prvními středoevropskými vysokorychlostními tratěmi by mohla být dráha mezi Varšavou a Lodží. Zároveň se stavbou vysokorychlostních tratí se upravují stovky kilometrů běžných tratí, po nichž pak mohou vlaky jezdit 200, občas i 230 km/h.

Kromě národních železničních dopravců, jako jsou Německé dráhy (DB) nebo Francouzská národní železniční společnost (SNCF), provozují vysokorychlostní trati také další společnosti jako Thalys nebo Eurostar, ty jsou však většinou majetkem řečených národních dopravců.

Řada států se ale k výstavbě vysokorychlostních železnic staví skepticky. Problémem jsou vysoké počáteční náklady, kvůli kterým je těžké nalézt soukromého investora. "Výstavba vysokorychlostní železnice je třikrát dražší na kilometr ve srovnání se silnicí, ale poté poskytuje třikrát větší kapacitu a je třikrát levnější na údržbu," uvedl ředitel odboru pro vysokorychlostní železnici Mezinárodní železniční asociace Inaki Barron. Železnice také zabírá na jeden kilometr o polovinu méně pozemků, než vyžaduje dálnice.

Ne všechny trasy jsou ale v provozu komerčně výhodné. Podle dosavadních studií je potřeba, aby železnice pro svoji rentabilitu přepravila v průměru devět milionů cestujících ročně a nabízela cesty trvající méně než tři hodiny. Tato doba se však začíná prodlužovat, protože cestující se stávají stále méně tolerantní k zácpám na silnicích a zpožděním v letecké přepravě.

## 25. 01. 2010 Pars nova dodá Českým drahám řídicí vozy pro klasické soupravy (34 ks, řada 961)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5227/>)

Společnost Pars nova ze Šumperka dodá Českým drahám 34 nových řídicích vozů pro klasické vlakové soupravy s lokomotivou. Kontrakt v hodnotě 1,051 mld. Kč bude realizován v letech 2010 až 2012. Řídicí vozy vzniknou přestavbou běžných osobních vagonů.

Nové řídicí vozy řady 961 vzniknou přestavbou běžných osobních vozů typu Bdt 279 vyráběných ve Vagonce Studénka v druhé polovině 80. let. „Více než 20 let staré vagony kompletně přestavíme, zvýšíme jejich rychlost ze 120 na 140 km/h a samozřejmě dosadíme nové čelo se stanovištěm strojvedoucího a potřebnou technologií pro ovládání celého vlaku,“ říká generální ředitel společnosti Pars nova Tomáš Ignačák a vyjmenovává i další změny, které poznají především cestující: „Kromě

technologických změn budeme velkou pozornost věnovat také komfortu cestujících. Vůz bude klimatizovaný a obdrží nové textílem polstrované sedačky v příjemných barvách, které nabídnou 71 míst k sezení. Zcela nové bude WC s uzavřeným systémem, které je uzpůsobené pro imobilní cestující. Pro ně také bude mít vůz široký nástupní prostor a plošinu na vyzvednutí. V oddíle pro cestující je pamatováno s místem pro dva invalidní vozíky. Vstupy na straně průchozího čela budou vybaveny dálkově ovládaným akustickým orientačním majákem pro nevidomé a otvíráním příslušných dveří pomocí slepecké vysílačky typu VPN. Odpovídajícím způsobem bude také provedeno vnitřní označení Brailovým písmem a kontrastní provedení pro slabozraké. Snadnou orientaci na cestě nebo poskytnutí informací při mimořádných událostech zajistí moderní audiovizuální informační systém. Ve voze bude také část vyčleněná pro objemná zavazadla a především pro jízdní kola.“ „Řídící vozy umožňují rychlejší obraty souprav v cílových nebo v úvratových stanicích, kde vlak mění směr své jízdy. Je to vlastně klasický vagón, který má na jednom čele stanoviště strojvedoucího, ze kterého dálkově ovládá lokomotivu na opačné straně soupravy,“ vysvětluje využití řídicích vozů náměstek pro osobní dopravu ČD Antonín Blažek a doplňuje konkrétní výhody pro provozovatele: „Díky tomu je možný rychlejší obrat soupravy a její kratší pobyt v takové stanici, řídicí vozy také spoří počet potřebných lokomotiv a personálu. Již není potřeba posunovač, který by odpojil nebo připojil lokomotivu na konci a začátku soupravy. To vše snižuje náklady na samotný provoz osobního vlaku.“ České dráhy plánují zařadit nové řídicí vozy do souprav osobních a rychlíkových spojů vedených elektrickými lokomotivami. Provozovány budou především v Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém a Jihomoravském kraji a uvažuje se s jejich nasazením také na rychlíky např. z Brna přes Břeclav do Olomouce nebo z Kolína do Ústí nad Labem.

Společnost Pars nova zahájila vlastní vývoj řídicích vozů v roce 2003. Nový řídicí vagón pro klasické soupravy je již třetím typem vyvinutým a vyráběným společností Pars nova v Šumperku a navazuje na velký řídicí vůz pro motorové vlaky. Je označován řadou 954 (pouze 2. třída), resp. 954.2 (s oddílem 1. třídy) a je vybaven pro cestování vozíčkářů. České dráhy mají v provozu 31 těchto vozů. V minulosti byl testován také při provozu s klasickými lokomotivami a vagóny. Nejrozšířenější typ řídicího vozu je součástí jednotek Regionova a nese označení 914. Je částečně nízkopodlažní a umožňuje také snadné cestování vozíčkářům nebo maminkám kočárky. V současné době jich mají České dráhy v provozu již 101.

České dráhy na dodávku řídicích vozů vyhlásily v roce 2009 otevřené výběrové řízení, ve kterém obdržely jedinou nabídku, a to od společnosti Pars nova a.s. V rámci jejího posouzení dospěla hodnotící komise k závěru, že uchazeč Pars nova a.s. neprokázal splnění jednoho z kvalifikačních předpokladů, a proto jeho nabídku v souladu se zákonem o veřejných zakázkách vyřadila a uchazeče ze zadávacího řízení vyloučila. Protože jediný uchazeč, který podal nabídku, byl ze zadávacího řízení vyloučen, České dráhy původní otevřené řízení v souladu s zákonem zrušily a následně opět v souladu se zákonem (§ 22 odst. 1 a 2 zákona o veřejných zakázkách) zadaly tuto veřejnou zakázku v jednacím řízení výzvou všem (v tomto případě jedinému) uchazečům, kteří v předchozím zrušeném řízení podali nabídku (zde tedy společnosti Pars nova a.s.).

České dráhy nyní provozují celkem 209 řídicích vozů čtyř základních typů. První z nich uvedly do provozu v roce 1995.

## 25. 01. 2010 Železniční doprava na Slovensko nezdraží, naopak se chystají nové levné jízdenky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5228/>)

V souvislosti se změnou DPH na Slovensku se v železniční dopravě k našemu východnímu sousedovi žádné zdražení nechystá, dnes to Českým drahám potvrdili zástupci Železničnej spoločnosti Slovensko. Rozhodně tak můžeme dementovat výroky pana Jančury z minulého týdne na adresu ČD o nutném budoucím zdražení jízdného ve vlacích na Slovensko. České dráhy a Železničná spoločnosť Slovensko naopak jednají o zavedení nových levných jízdenek na bázi populárních eTiketů.

„Dnes nás slovenští partneři ujistili, že v souvislosti se změnou DPH na Slovensku nedejde k žádným změnám jízdného. Naopak cestování na Slovensko chceme zlevnit,“ zdůrazňuje Aleš Ondrůj, ředitel odboru obchodu a produktů. České dráhy by rády rozšířily nabídku populárních levných jízdenek eTiketů a ČD TIPů také na Slovensko. Již dnes jsou ale v nabídce Českých drah levné internetové jízdenky pro noční dopravu pod názvem Spar Night. Například jízdenka Praha – Košice v lehátkovém voze zakoupená prostřednictvím eShopu stojí v šestimístním oddíle 449 Kč a v komfortnějším čtyřmístním oddíle 502 Kč. Tato cena je konečná a zahrnuje jak jízdné, tak místo za samotné lehátko. Naproti tomu cena autobusu společnosti Student Agency se má na stejné trase dle zprávy ČTK zvýšit od února až na 580 Kč.

České dráhy jednájí o rozšíření levných mezinárodních jízdének eTiket prodávaných prostřednictvím internetového obchodu i na další relace: „Jednáme o zavedení levných jízdének z Prahy do Švýcarska a určitě chceme rozšířit nabídku levných jízdének také na Slovensko. Současné levné jízdenky Spar Night na Slovensko platí v nočních vlacích do mnoha cílových míst, např. do Popradu, Zvolena. Nabídku ale chceme rozšířit také o denní spojení,“ doplnil informace o možnostech levného cestování do zahraničí Aleš Ondrůj.

## 26. 01. 2010 České dráhy vydaly dluhopisy, přestože bylo ministerstvo financí proti

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-vydaly-dluhopisy-prestoze-bylo-ministerstvo-financi-proti-1ao-ekonomika.asp?c=A100125\\_211128\\_ekonomika\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-vydaly-dluhopisy-prestoze-bylo-ministerstvo-financi-proti-1ao-ekonomika.asp?c=A100125_211128_ekonomika_abr))

Levicoví poslanci zřejmě inspirovali dalším zadlužováním státu i vedení Českých drah. Dráhy na sklonku roku vydaly dluhopisy za dvě miliardy korun, a to přestože s tím ministerstvo financí nesouhlasilo. "Vyjadřujeme obavu nejen o splatnost emitovaných dluhopisů, ale i následně splatných stávajících garantovaných úvěrů," napsal drahám na jejich žádost náměstek ministra financí Bohdan Hejduk. Jedním z důvodů obav ministerstva je i ztrátové hospodaření firmy. "Je to finančně efektivní forma financování bez dopadu na stát a státní rozpočet," řekl MF DNES generální ředitel drah Petr Žaluda. Dráhy a ministerstvo financí se neshodly, zda je vůbec souhlas strážců státní pokladny potřeba. Ministerstvo tvrdí, že ano. "Podle smluv o zárukách na předchozí úvěry se na nás mají obrátit, zda s tím souhlasíme. Přišli však s vlastní právní analýzou, že to není potřeba," řekl Hejduk.

Dráhy tvrdí, že i přes vydání dluhopisů berou stanovisko ministerstva vážně, i když souhlas nepotřebují. "Svědčí o tom mimo jiné zmíněná intenzivní debata a analýza finančních plánů, kterou vedou zástupci Českých drah a ministerstva financí," uvedl mluvčí Petr Štáhlavský. Podle něj je zadlužení drah ve srovnání s jinými železnicemi nízké. Nové dluhy nevdají ani ministerstvu dopravy, které má dráhy na starosti.

### Co když nebudou platit

Dluhopisy nejsou zaručené státem, ministerstvo financí má však obavy, že pokud by se dráhy dostaly do potíží kvůli jejich splácení, musely by vyplatit jiné, státem ručené závazky. Železnici za nerespektování názoru ministerstva financí nic nehrozí. "Určitě budeme ještě dál jednat, naše vztahy tím nekončí," dodal Hejduk. Toho zarazil i fakt, že dráhy podaly žádost velmi pozdě – na ministerstvo dorazila den poté, co už ČSOB vydala k dluhopisům potřebné informace.

Dvout miliardové dluhopisy vydaly České dráhy na sklonku loňského roku, v prospektu emitenta mluví o možnosti zvýšení objemu až na tři miliardy korun. Investorům nabízí na tři roky pevný výnos ve výši 5 %. Prodaly se nakonec levněji, než byla jejich nominální cena – za 1,97miliardy, tedy 98,38 % jejich hodnoty. Kdo je za takovou cenu koupil, má jistotu ještě většího výnosu než pět procent. "Sám jsem se o ně zajímal, protože je to pro investora slušný výnos. Prý byly ale hned pryč," říká analytik Jan Procházka ze společnosti Cyrrus. "Aktuální výnosnost státních dluhopisů na tři roky je sice mnohem níže, díky situaci ve společnosti a rizikové přírážce je však cena velmi příznivá," dodává.

Stát na tříletý dluhopis dává roční úrok 2,4 procenta. Dráhy podle svých slov nevědí, kdo si dluhopisy koupil: prodej měla na starost ČSOB. Podle Štáhlavského jde o stovky menších investorů. ČSOB odkázala pouze na prospekt k dluhopisům, který mluví o nabídce hlavně institucionálním investorům. Dráhy ČSOB zaplatí za administraci dluhopisů tři miliony korun. Dráhy tvrdí, že úvěrů mají v porovnání s jinými zahraničními dopravci málo. Podle údajů ke konci loňského roku měly dlouhodobé závazky ve výši 4,5 miliardy korun.

Peníze z dluhopisů chtějí dráhy použít na nákup nových vlaků. Do nich chtějí letos investovat pět až šest miliard korun. Dluhopisy mají dráhy na tři roky, do té doby chtějí získat mezinárodní rating, a ulehčit si tak přístup k dalším penězům. Pomoci tomu mají i desetileté smlouvy s kraji, které dráhy získaly těsně předtím, než by je musely povinně získávat v soutěžích.

### Drážní půjčky

Dluhopisy

– 2009 – 2012

– celkem dvě miliardy korun

– fixní úrok 5 %

Závazky

Dráhy se zavázaly, že od firmy Eurofima odeberou kolejová vozidla za celkem 4,4 miliardy korun. Úvěr má státní záruky, splatnost do roku 2017. Úvěr od konsorcia bank vedeného ČSOB 1,3 miliardy, splatný je v roce 2014 a také za něj ručí stát.

## 26. 01. 2010 SŽDC chystá zlepšení na Vysočině, chce příspěvek z EU

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/78887-szdc-chysta-zlepseni-na-vysocine-chce-prispevek-z-eu/>)

Tři velké rekonstrukce železničních tratí na Vysočině chystá Správa železniční dopravní cesty. Má se jednat o přestavbu trati Kostelec u Jihlavy–Slavonice za 849 milionů korun, rekonstrukci výhybek v Křižanově a opravu třetího nástupiště na nádraží v Havlíčkově Brodě. Práce ale zřejmě zahájí SŽDC pouze, pokud dostane příspěvek z Evropské unie. Podle mluvčího správy Pavla Hally není ve Státním fondu dopravní infrastruktury na tak velké akce dost peněz. Naopak výhradně ze státních prostředků chce SŽDC financovat rekonstrukci výhybek v Havlíčkově Brodě a rekonstrukci kolejí mezi Okrouhlicí a Světlou nad Sázavou.

Trať z Kostelce u Jihlavy vede přes historická města Telč a Dačice do Slavonic, využívají ji především turisté. Cesta po trase dlouhé 50 kilometrů ovšem dnes trvá hodinu a půl. Rekonstrukce by tak měla zlepšit stav kolejí, SŽDC chce také vyměnit kabely, přejezdy a opravit zastávky a stanice. Nyní je schválen investiční záměr a začínají práce na přípravné dokumentaci. Přestavba by se měla uskutečnit v letech 2011 až 2013.

Za rekonstrukci výhybek v Křižanově bude muset správa dát asi 170 milionů korun. Půjde o poslední část kompletní opravy nádraží, které leží na hlavní trati z Brna do Havlíčkova Brodu. Akce by měla proběhnout letos na podzim. Rovněž během letošního roku má začít rekonstrukce jednoho z nástupišť v Havlíčkově Brodě za 87,5 milionu korun.

## 26. 01. 2010 Letos kvůli velkým finančním požadavkům zahraničních železnic expres Jadran nepojede

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5238/>)

Zahraníční železnice změnily v letošním roce statut vlaku Jadran a převedly ho z vlaku vedeného ve veřejném závazku na spoj komerční. Tím se zcela změnil systém a současně i ekonomika jeho provozu. Zatímco dříve se o náklady dělily všechny země a jejich národní železnice, nový systém znamenal převedení všech nákladů na cestu z Prahy až do Splitu na České dráhy. Výrazně by tak vzrostly náklady na provoz vlaku, které by museli platit cestující v podobě výrazně dražší jízdenky, nebo České dráhy. Proto tento speciální spoj v letní sezóně 2010 nepojede.

Jadran byl zaveden před devíti lety jako charterový sezónní spoj. Protože ani po několika letech nevydělal na svůj provoz, byl v sezóně 2006 zrušen. O rok později byl do jízdnic opět zaveden, ale s řadou změn. Na rozdíl od předchozích let byl veden nikoliv přes Rakousko, ale Maďarsko. Tato změna znamenala oproti minulosti prodloužení cestovní doby. Vlak byl v letní sezóně provozován denně jako běžný vlakový spoj v závazku veřejné služby. Využívaly ho tak cestující i na kratší trasy, např. z Prahy do Pardubic nebo do Brna, a na úhradě jeho ztráty se podílely i veřejné rozpočty všech zúčastněných zemí. Díky tomu bylo možné provozovat expres Jadran ekonomicky vyrovnaným způsobem.

Letos se však zahraniční železnice rozhodly změnit statut Jadranu a převedly ho z pravidelného závazkového spoje v komerční charterový spoj. Ani přes usilovnou snahu Českých drah a jednání, která trvala až do poloviny letošního ledna, se toto rozhodnutí nepodařilo zvrátit. České dráhy by tak musely zaplatit provoz vlaku z Prahy až do Splitu, což by se promítlo do značného zvýšení ceny jízdenky. Češi by museli uhradit zahraničním železnicím veškeré náklady, které jsou spojeny s jízdou expresu Jadran i v Maďarsku a v Chorvatsku. Ztráta z provozu tohoto vlaku při pouhých cca 10 jízdách představuje při současných cenách jízdenek nejméně 5 milionů Kč. Tato částka odpovídá nákladům na revitalizaci interiéru jedné vnitrostátní rychlíkové soupravy. Zahraniční železnice navíc nabídly novou horší trasu pro vedení vlaku, která by znamenala prodloužení jízdy nejméně o 2 hodiny. Také tím by došlo ke snížení konkurenceschopnosti Jadranu proti letecké nebo autobusové dopravě.

České dráhy se proto rozhodly v rámci snižování nákladů a soustředění se na zlepšení kvality vnitrostátních spojů expres Jadran v letní sezóně 2010 neprovozovat.

**27. 01. 2010 Kvůli mrazu praskaly koleje v Čechách i na Moravě**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/79205-kvuli-mrazu-praskaly-koleje-v-cechach-i-na-morave/>)

Mrazy v noci na dnešek na několika místech Česka narušily koleje, především ve středních Čechách, a řada vlaků nabrala desítky minut zpoždění. Problémy měli železničáři i na jihu Moravy, kde trať blokoval zamrznutý motorák. V odpoledních hodinách se dělníkům podařilo všechny tratě opravit a provoz se začal vracet k normálu. "Aktuálně jsou všechny tratě sjízdny bez omezení a vlaky jezdí," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Podle něj však mezi železničáři panují obavy z dalšího vývoje počasí. "Nejvíce problémů může přinést sněžení s větrem, který zafouká výhybky," řekl Halla. Právě silný vítr by měl podle předpovědi vystřídat současný mráz, kvůli kterému praskají kolejnice.

Zřejmě největší komplikace potkaly cestující mezi Nymburkem a Lysou nad Labem, kde zůstala ráno sjízdna jen jedna kolej. Regionální vlaky tady nabíraly zpoždění až 45 minut, některé rychlíky dráhy odklonily. Obdobné problémy zaznamenali železničáři také mezi Prahou a Berounem, například rychlík Franz Kafka si odsud veze do Německa zpoždění 145 minut. Problémy s narušenými kolejemi byly i v Praze v oblasti Vršovic a vinohradských tunelů.

**Na pomezí jižní Moravy a Vysočiny zamrzl motorový vůz**

Mráz dnes komplikoval železniční dopravu také na pomezí jižní Moravy a Vysočiny. Od pěti do devíti hodin ráno nejezdily vlaky mezi Moravskými Budějovicemi a Jemnicí kvůli zamrznutí motorového vozu. První dva spoje nejezdyly vůbec, další tři nahradily autobusy. Provoz vlaků byl již obnoven. Vůz zamrzl také na trati Vraňany - Straškov ve středních Čechách. Podle železničářů se mráz nejvíce podepsal na infrastruktuře, která dosud nebyla modernizována. Obnovené tratě současné počasí neovlivnilo.

**27. 01. 2010 Praha láká lidi do vlaků, tam ale neplatí slevy ani SMS jízdenky**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/praha-laka-lidi-do-vlaku-tam-ale-neplati-slevy-ani-sms-jizdenky-p6v-praha.asp?c=A100127\\_1325721\\_praha\\_itu](http://zpravy.idnes.cz/praha-laka-lidi-do-vlaku-tam-ale-neplati-slevy-ani-sms-jizdenky-p6v-praha.asp?c=A100127_1325721_praha_itu))

Břežnové škrty ve spojích pražské městské hromadné dopravy mají dostat více cestujících do vlaků. Má to však háček. Neplatí tam úlevy pro seniory ani SMS jízdenky. Panují totiž obavy, že by lidé mohli ve vlaku častěji podvádět. Ve vlaku totiž cestující mají dostatek času jízdenku si po mobilním telefonu objednat, až když spatří průvodčího. Někteří by toho mohli zneužívat a zkoušet jezdit načerno. "Průvodčí by navíc museli být vybaveni čtečkami, které mají revizoři Dopravního podniku na kontrolu SMS jízdenek," vysvětluje radní pro dopravu Radovan Šteiner (ODS). O "mobilní" jízdenku by byl přítom mezi cestujícími zřejmě zájem - v autobusech, tramvajích a metru je každý den využívá přes dvacet tisíc lidí.

Větší problém než se SMS jízdenkou je však se slevou pro cestující starší 70 let. Ti se totiž před nástupem do vozů pražského Dopravního podniku nemusí vůbec obtěžovat nákupem jízdenky – jezdí zcela zdarma. Pokud ovšem nastoupí do vlaku v domnění, že i zde se svezou bez peněz, čekala by je pokuta za černou jízdu. Na dráze úlevy neplatí. Město prý jedná s Českými drahami, aby začaly pražské slevy uznávat. Jenže to samé tvrdili zástupci magistrátu už před rokem. "Museli bychom drahám slevy proplácet," konstatoval Pavel Procházka, který řídí společnost Ropid. Ve vlacích nyní platí časové kupony, jednotlivé jízdenky za 26 či 18 korun a zlevněné jízdenky za 9 nebo 13 korun, na něž mají nárok lidé starší šedesáti let.

**Vlakem mají jezdit hlavně lidé kolem kolínské a berounské trati**

Omezení nebo rušení linek čeká zejména oblasti kolem kolínské a berounské trati – tedy Běchovice a Klánovice, respektive Radotín. Jízdenky si tak budou muset zřejmě začít kupovat starší lidé zejména z okrajových částí města. Provoz má totiž například omezit linka číslo 250, která jezdí z Černého Mostu přes Běchovice a Klánovice do Újezdu nad Lesy. Necht' obyvatelé těchto čtvrtí raději vyrazí na nádraží a do centra města jedou vlakem od Kolína. To samé platí i na opačné straně metropole, v Radotíně. Už je schváleno zrušení linky 246, jež vozí cestující mezi touto čtvrtí a Smíchovem, tedy přesně v trase vlaku.

Druhou nepříjemností, kterou náhrada autobusů vlaky přináší, je i rozdílný počet zastávek. Například mezi Běchovicemi a Újezdem nad Lesy staví autobus na devíti místech, vlak jen na dvou. Lidé tak budou muset šlapat pěšky na větší vzdálenosti. Navíc jen málokdo z Pražanů má nádraží po ruce, většinou by se k němu nejprve museli dostat autobusem. Například ze sídliště v Újezdu nad Lesy jsou to k vlaku tři kilometry.



**S MHD jsou lidé spokojeni, zjistil průzkum**

I přes zmatek ve slevách a přes škrty v jízdních řádech jsou lidé s kvalitou městské hromadné dopravy spokojeni. Alespoň to vyplývá z průzkumu, který si Ropid na konci roku udělal. Spokojeno je 80 procent ze 1 308 respondentů, které v anketě oslovil.

**28. 01. 2010 Rychlému spojení do německé Žitavy brání havarijní stav trati v Polsku**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/79345-rychlemu-spojzeni-do-nemecke-zitavy-brani-havarijni-stav-trati-v-polsku/>)

Léta zanedbávaný necelé tři kilometry dlouhý úsek železniční trati na polském území brání rychlejšímu vlakovému spojení mezi Libercem a německou Žitavou. Zatímco na českém a německém území mohou vlaky jezdit až stokilometrovou rychlostí, přes Polsko jezdí 30 kilometrů v hodině a hrozí, že na trati může být kvůli havarijnímu stavu železnice uzavřena úplně. Oznamil to Georg Janetzki, jednatel německého dopravního svazu ZVON, s nímž Liberecký kraj spolupracuje právě na zkvalitnění a zrychlení přeshraniční dopravy.

Už od letošního prosince začne dopravu na frekventované trati z Liberce přes Žitavu a dál do Varnsdorfu a Rybníště v Ústeckém kraji zajišťovat společnost Vogtlandbahn ze skupiny Arriva, která zvítězila ve veřejné soutěži vypsané Libereckým a Ústeckým krajem společně se svazem ZVON. Nový dopravce slibuje komfortní nízkopodlažní vlaky a rychlejší spojení. V budoucnu by měly na nevytíženějším úseku z Liberce do Žitavy jezdit vlaky každou hodinu. Zavedení hodinového taktu ale brání právě zanedbaný úsek v Polsku. Pro Poláky není trať prioritou, protože tam vlaky nestaví. Němci ale usilují o to, aby se i Polsko do projektu zapojilo.

**Zlepšit se má napojení železnice na autobusové spoje**

Češi a Němci totiž na trase společně připravují projekt LUISE, který by měl v budoucnu výrazně zatraktivnit železniční dopravu v česko-německém pohraničí. Projekt počítá s modernizací nádraží a vybudováním nových železničních zastávek. "Zlepšit by se mělo napojení železnice na autobusové spoje," řekl Petr Prokeš ze společnosti Korid LK, která je koordinátorem veřejné dopravy v Libereckém kraji. V současné době se zpracovává studie proveditelnosti, která přijde na 295 tisíc eur, tedy 7,7 milionu korun, podstatnou část nákladů ale hradí EU. Samotná realizace záměru přijde podle odhadů na desítky milionů korun.

**Trať z Liberce do Žitavy loni oslavila 150 let od otevření**

Železniční trať z Liberce do Žitavy patří k nejstarším v Libereckém kraji, loni v prosinci oslavila 150 let od svého otevření. Jednokolejná trať prošla v posledních dvou letech modernizací. "Do oprav trati i zabezpečení se investovalo zhruba 100 milionů korun," řekl dnes novinářům Ivan Jágr ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Tomu, aby vlaky po celé trase od hranic do Liberce jezdily stokilometrovou rychlostí, brání už jen jediný nechráněný železniční přejezd v Dolní Suché. "Na jeho zabezpečení potřebujeme bezmála deset milionů korun," dodal Jágr. Není ale podle něj vyloučeno, že se zabezpečovat nebude a SŽDC přejezd zruší a vybuduje do lokality jinou přístupovou komunikaci, což přijde levněji.

**28. 01. 2010 Železničáři hrozí generální stávkou kvůli výhodám**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/79354-zeleznicari-hrozi-generalni-stavkou-kvuli-vyhodam/>)

Sedm železničních odborových svazů dnes pohrozilo vyhlášením generální stávky kvůli zdanění režijních jízdének. Podle předsedy Odborového sdružení železničářů Jaroslava Pejši může protest odvrátit novelizace příslušného zákona ještě během této schůze sněmovny. "Požadujeme změnu tohoto zákona, aby zaměstnanci nebyli tvrdě postihováni za výhody, které si dojednají v kolektivních smlouvách," oznámil Pejša. Termín případné stávky určí odbory v pátek 5. února. "Nový režim daně z přidané hodnoty se netýká přímo zaměstnanců, ale zaměstnavatele. To je nějaké nedorozumění," uvedl mluvčí ministerstva financí Ondřej Jakob.

Podle nové úpravy musejí dráhy platit DPH z takzvané ceny obvyklé u režijních jízdének. Jak ale uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský, samy dráhy nevědí, z jaké částky mají DPH platit. Železničáři platí ročně poplatek 250 korun, odbory mají ale obavy, že daň bude nutné odvést z 22 tisíc korun, což je cena roční síťové jízdénky. "Bojíme se, že vysoké zdanění povede ke zvýšení ceny a následně k tlaku na zrušení tohoto benefitu, který nám jako jediný zůstal," řekl mluvčí Federace strojířů Libor Poláček. "Prokázání, že DPH bylo odvedeno z ceny obvyklé, závisí

na zaměstnavateli," reagoval mluvčí ministerstva financí Ondřej Jakob. Podle Štáhlavského ale režijní jízdné není benefitem drah ale ministerstva dopravy, které také určuje tarif. DPH dráhy nemohou podle Štáhlavského promítnout do ceny, neboť tarif může změnit pouze ministerstvo dopravy. Mluvčí připustil i teoretickou možnost, že ČD odvedou DPH za všech 200 tisíc držitelů, ačkoliv nejsou na dráze zaměstnání. Navíc hrozí, že daň několikanásobně převyší poplatek za "režijku".

Celkem má "režijku" téměř 200 tisíc lidí, ačkoliv dráhy mají necelých 30 tisíc zaměstnanců. Na jízdenku mají totiž nárok i propuštění železničáři, rodinní příslušníci, železniční důchodci nebo zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty.

### Nejde jen o jízdenky, ale také o stravování a další výhody

Odbory chtějí o problému jednat na úterní tripartitě. Ke stávce chtějí železničáři přizvat všechny odborové organizace a stávku prohlásit za generální. Podle Pejši nejde pouze o jízdenky, ale například také o závodní stravování a další výhody. Od 1. ledna totiž platí novela zákona o DPH, podle které je základem daně u poskytovaných benefitů běžná cena na trhu a nikoliv zaměstnanecká zvýhodněná. Podle Jakoba jde o implementaci směrnice EU, která však není pro členské státy povinná. "Ministerstvo financí při veškerých projednáváních opakovaně upozorňovalo na skutečnost, že dotyčný paragraf 36a je dobrovolnou implementací směrnice," uvedl Jakob. Ve sněmovně leží nyní návrh poslance za KSČM Jiřího Dolejše, který zmíněný paragraf ruší.

## 29. 01. 2010 Vlak se srazil s kamionem, nehoda zablokovala I/38 na Kutnou Horu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/79428-vlak-se-srazil-s-kamionem-nehoda-zablokovala-i-38-na-kutnou-horu/>)

Na železničním přejezdu v Kolíně se ráno střetl osobní vlak s kamionem, který převážel auta. Vlak vykolejil. Řidič kamionu a jeden cestující z vlaku utrpěli lehčí zranění. Nehoda zablokovala na více než sedm hodin frekventovanou silnici I/38 na Kutnou Horu. Provoz byl obnoven před 12:00, uvedla kolínská policejní mluvčí Petra Čimová. Podle náměstka generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučery vznikla škoda 5,5 milionu korun. Železnice na trase Kolín – Lededčko je stále blokována.



Nehoda se stala na přejezdu s výstražnými světly bez závor, která byla v době nehody podle všeho v provozu. Střetl se kamion s osobním vlakem jedoucím na trase Kolín-Ledečko. Škoda na vlaku činí tři miliony korun, na trati 500 tisíc korun a na kamionu a jeho nákladu dva miliony korun. Podle kolínské policejní mluvčí Petry Čimové jedno nákladní auto jedoucí od Kolína na Kutnou Horu zastavilo v Havlíčkově ulici před přejezdem, na němž blikala červená světla. Kamion jedoucí za ním ho ale údajně objel a vjel na koleje. V tom okamžiku po nich přijížděla místní lokálka. Její tři vagony vykolejily. Z kamionu jeden převážený automobil spadl. Policie případ stále vyšetřuje. Pokud se prokáže vina řidiče, hrozí mu podle Čimové za obecné ohrožení z nedbalosti vězení od šesti měsíců do pěti let.

## 29. 01. 2010 Plzeň čeká revoluce v dopravě - propojí autobus, vlak a MHD (POVED)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/79481-plzen-ceka-revoluce-v-doprave-propoji-autobus-vlak-a-mhd/>)

Revoluce ve veřejné dopravě čeká v příštích letech obyvatelé Plzeňského kraje. Plzeň spolu s krajem založila novou společnost, jež začne koordinovat autobusové i vlakové spoje přijíždějící do Plzně spolu s linkami MHD. Na okraji metropole vzniknou záchytné uzly a parkoviště, kde budou lidé moci přestoupit na tramvaj, trolejbus nebo městský autobus. Opatření má odlehčit dopravě ve městě a snížit náklady. Novinářům to oznámilo vedení města. "Cílem je odstranit souběhy linek městské hromadné dopravy i linek autobusových dopravců a Českých drah. Cestující do Plzně budou naváženi k přestupním uzlům," uvedl náměstek primátora Petr Náhlík. Podle radnice by se tak nemělo stát, že do centra zajíždí regionální dopravce z území mimo Plzeň a spolu s ním i poloprázdný autobus MHD.

Přestupních uzlů, jejichž součástí bude někde i parkoviště, vznikne několik. Jeden z nejdůležitějších se plánuje mezi Hamburkem a vlakovým nádražím. Umožní přestup na vlaky z autobusů i přestup na tramvaje a trolejbusy. Opatření údajně zlepší průjezdnost města. "Další přestupní uzel by mohl být ve Skvrňanech vedle internátů v Lábkově ulici, která umožní propojení přes Novou Hospodu na Borská pole. Tam by byl přestup z autobusových linek z Vejrnic, Tlučné a dalších oblastí," uvedl Náhlík.

**Nejdůležitější uzel má být v Kaplířově ulici**

Za nejdůležitější považuje Náhlík uzel v Kaplířově ulici, kde by měla končit tramvajová linka číslo čtyři. "Tam by byl přestup na veškeré autobusy směr Klatovy a celé Klatovsko. Umožnil by i komfortní obsluhování Západočeské univerzity pro denní dojíždění studentů," dodal. Z Klatovské třídy by díky tomu zmizelo množství autobusů.

Společnost POVED neboli Plzeňský organizátor veřejné dopravy bude podle primátora Pavla Rödla nezávislá a nebude nadržovat ani plzeňské MHD ani dopravcům, které si platí kraj. Město v ní má podíl 34 procent, kraj 66 procent. Projekt integrovaného dopravního systému vznikl v roce 1997. S městem tehdy začaly spolupracovat tři okolní okresy. "Tehdy se začaly prověřovat všechny základní směry do Plzně. Úkol si pak převzal Plzeňský holding, jenž začal jednat se všemi dopravci, kteří zajíždějí do Plzně," uvedl Náhlík. Osloveny byly České dráhy, dále ČSAD, ale i další privátní dopravci. Společnost POVED, jež nyní činnost převzala, by se měla zabývat také dalším využitím a rozšířením Plzeňské karty v celém regionu.

**30. 01. 2010 České dráhy mají dvorního dodavatele, Škoda vítězí i bez soutěží**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-maji-dvornio-dodavatele-skoda-vitezi-i-bez-soutezi-psw/ekoakcie.asp?c=A100129\\_191508\\_ekoakcie\\_vel](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-maji-dvornio-dodavatele-skoda-vitezi-i-bez-soutezi-psw/ekoakcie.asp?c=A100129_191508_ekoakcie_vel))

Dlouhodobé smlouvy krajů a Českých drah na proplácení ztráty za provoz regionálních vlaků mají dalšího vítěze: plzeňskou Škodu Transportation a její dceřině firmy. Drtivou většinu zakázek na nové vozy či modernizaci starých souprav, ke kterým se dráhy zavázaly, získávají firmy patřící pod plzeňskou Škodu Transportation. Často i bez výběrového řízení. Z 12,6 miliardy korun, které od roku 2007 dráhy nalily do nových vozidel, jejich modernizací či pravidelných oprav, směřovalo 11,3 miliardy ke Škodě či jejím dcerám. Více než čtyři miliardy z této částky pak dráhy rozdělily v posledních dvou měsících.

Zatím posledním miliardovým obchodem je zakázka pro Pars nova Šumperk na dodávku 34 nových řídicích vozů. Ty vzniknou přestavbou starých vagonů pro osobní vlaky. Dráhy zadaly tuto zakázku v jednacím řízení, kdy oslovili jen Pars novu. Není to poprvé, kdy vynechaly klasický tendr. Stejným způsobem už vybraly na konci loňského roku nové dvoupodlažní příměstské soupravy CityElefant od Škody Vagonky. V případě poslední zakázky ovšem původně dráhy vypsalý otevřený řízení. Do něj se přihlásila jen Pars nova, kterou však dráhy vyloučily pro nesplnění jednoho požadavku. Přesto se na druhý pokus rozhodly zadat zakázku přímo této firmě.

**Bez tendru nemá výhodnější nabídka šanci**

"Nelze předpokládat, že by opakování otevřeného řízení zaručilo pro ČD výhodnější podmínky než na základě uskutečněného jednacím řízení," vysvětlil postup mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Přes dvacet let staré vagony v Šumperku přestaví tak, že budou moci jezdit rychlostí až 140 kilometrů za hodinu a vlak půjde řídit i ze stanoviště strojvedoucího v tomto řídicím voze zařazeném na opačném konci vlaku než lokomotiva. Odpadne tak složité posunování mašin na nádraží. Podle Štáhlavského zaznamenaly dráhy i případ, kdy se do soutěže nepřihlásil vůbec nikdo.

To, že se stala Škoda takřka dvorním dodavatelem drah, není nic překvapivého: firma postupně ovládla takřka celý železniční průmysl v Česku. Miliardy z firmy vlastněné státem tak míří do podniku, jehož akcionářská struktura není jasná: oficiálně je majitelem holandská společnost Appian Machinery. Kdo za ní stojí, není možné zjistit. Tím, že jednají jen s jednou firmou, však dráhy nemají moc šancí zjistit, zda by při větší konkurenci nemohly získat vagonu levněji. Dopravce zatím dává nejvíce peněz na modernizaci starých souprav.

**Konkurenti mají zájem. Čekají však na tendry**

"Jsou sice levnější, ale také mají menší životnost i horší parametry, než nové vlaky," polemizuje o výhodnosti takového postupu Petr Kadeřávek z Železničního Magazínu. "Někdy by bylo užitečné propočítat takovou investici na celou dobu životnosti, kdy se projeví například nižší poruchovost nebo spotřeba. Výkonnější a živější vlaky taky mohou o něco zkrátit jízdní doby," dodal.

Regionovy, což jsou kompletně přestavěné malé motoráky, stojí podle Štáhlavského méně než polovinu toho, co nový vlak podobných parametrů. Větší zájem o tendry čekají dráhy až ve chvíli, kdy vyhlásí soutěž na nová vozidla. Jednu šanci však už propásly: na CityElefanty za 3,3 miliardy loni na podzim žádnou soutěž nevyhlásily.

Zahraniční výrobci se apetitem na české koleje netají, k již uzavřeným obchodům však spíše mlčí. "Zájem o vstup na český trh rozhodně máme, čekáme, až budou soutěže," říká František Bureš z Alstomu. Podobně se vyjádřil i Stadler.

Škoda na tom, že většinu vlaků dodávají její firmy, nevidí nic špatného. "Také naši tři nejvýznamnější evropští konkurenti získávají nejdůležitější reference doma, proč by se Škodovka neměla snažit získávat své reference v Česku," argumentuje mediální zástupce firmy Miroslav Novák. Na tendry se však chystá i Škoda: firma už potvrdila, že jedná s výrobcí zahraničních souprav o zakoupení licence na jejich výrobu v Česku. Nejčastěji se mluví o Siemensu Desiro.

---