

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2010

## OBSAH

01. 04. 2010	NA SLOVENSKU SI SRÁŽKA VLAKŮ VYŽÁDALA TŘI ŽIVOTY (SPIŠSKÁ NOVÁ VES).....	3
01. 04. 2010	NOVINKA ESHOPU ČD – JEDNODENNÍ VÝLET DO DRÁŽĎAN, MÍŠNĚ I NA MORITZBURG S ETIKETEM ZA 26 EUR.....	3
01. 04. 2010	JANČUROVY VLAKY ZAČNOU BRZY JEZDIT. JAKO REKLAMA, ZATO BUĎ LEVNĚ, NEBO ZDARMA.....	4
02. 04. 2010	SPADLÉ STROMY ZASTAVILY VLAKY NA NĚKOLIKA TRATÍCH.....	5
04. 04. 2010	LOKOMOTIVA BARDOTKA JE PO OPRAVĚ, BUDE SLOUŽIT REPREZENTATIVNÍM ÚČELŮM (T 478.1010).....	5
04. 04. 2010	VÝBUCH BOMBY VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK V DAGESTÁNU.....	5
08. 04. 2010	DOPRAVNÍ SÍŤ KRAJE ROSTE, ZNOJMO MŮŽE SPOJIT S PRAHOU VLAK.....	6
08. 04. 2010	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ JEZDIT I AUTOBUSY. DOTOVAT JE MAJÍ KRAJE.....	7
08. 04. 2010	V MOSTECH U JABLUNKOVA ZAVADIL BAGR O LOKOMOTIVU, TRÁŤ NA SLOVENSKO STÁLA.....	7
10. 04. 2010	ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZAČAL ŠETŘIT ZAKÁZKU NA NÁKUP ŽELEZNIČNÍCH CISTEREN.....	7
10. 04. 2010	HISTORICKÝ VLAK SE VRACÍ DO LEDNICE.....	9
11. 04. 2010	JANČUROVY ŽLUTÉ VLAKY VYJEDOU ZA 14 DNÍ. ZPÁTEČNÍ JÍZDENKA BUDE STÁT 5 KORUN.....	9
12. 04. 2010	POD KOLY VLAKŮ ZEMŘELO NEJVÍCE LIDÍ ZA POSLEDNÍ ČTYŘI ROKY.....	9
12. 04. 2010	SESUV PŮDY SMETL NA SEVERU ITÁLIE REGIONÁLNÍ VLAK. ZEMŘELO DEVĚT LIDÍ.....	10
12. 04. 2010	VEŘEJNÁ ZAKÁZKA NA DODÁVKU 50 KS CISTERNOVÝCH VOZŮ ŘADY ZACNS.....	11
12. 04. 2010	STÁT HLEDÁ CESTU, JAK ZACHRÁNIT OBŘÍ PROJEKT TUNELU PRO VLAKY DO BEROUNA.....	13
13. 04. 2010	V DESNÉ BUDOU DVĚ NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY.....	14
14. 04. 2010	ŽIŽKOV PŘIJDE O FUNKČIONALISTICKOU CHLOUBU, RADNICE O „BARABIZNU“ NESTOJÍ (NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV).....	14
14. 04. 2010	ČESKÉ DRÁHY OPRAVILY BUDOVU V TŘEBONI.....	15
15. 04. 2010	VELKOLEPÉ MODELY VLAKŮ LZE BUDOVAT TŘEBA NA PŮDĚ.....	16
16. 04. 2010	V GOLČOVĚ JENÍKOVĚ VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK.....	16
17. 04. 2010	KLAUS POJEDE NA POLSKÝ POHŘEB VLAKEM. S FISCHEREM A DUKOU.....	16
19. 04. 2010	DRAHÁM SE KOMPLIKUJE PLÁN SPOJENÍ S TAXÍKY.....	17
19. 04. 2010	NOVÉ LOKOMOTIVY ČEKAJÍ NA RAZÍTKA A NEJEZDÍ. STÁLY UŽ ALE PŘES MILIARDU (109 E).....	17
19. 04. 2010	ČESKÉ DRÁHY NAKUPUJÍ: NĚKTERÉ VLAKY BEZ TENDRU, JINÉ ZASE DRÁŽ.....	18
19. 04. 2010	UZAVŘENÉ NEBE PŘINESLO JEDNĚM TĚŽKÉ ZTRÁTY, DRUHÝM MILIONOVÉ ZISKY.....	19
19. 04. 2010	NA DREZÍNĚ ZEMŘEL STROJVEDOUCÍ, VOZÍK POKRAČOVAL V CESTĚ.....	19
20. 04. 2010	HAVÍŘOV – OSTRAVA ZA 1 KČ (26. DUBNA 2010).....	20
20. 04. 2010	ČD NAKOUPÍ NOVÉ MOTOROVÉ VOZY PRO VYSOČINU A LIBERECKO U SPOLEČNOSTI STADLER (REGIOSHUTTLE).....	20

20. 04. 2010	VELKÁ AKVIZICE BY MOHLA PŘINÉST DO ČESKÉ DOPRAVY VYŠŠÍ KVALITU (DB, ARRIVA) .....	21
20. 04. 2010	BOURANÉ NÁDRAŽÍ VE VÍDNI SKRÝVALO VÁLEČNÝ BUNKR I TANK (WIEN SÜDBAHNHOF) .....	21
21. 04. 2010	O ZAKÁZKU NA DODÁVKU ELEKTŘINY PRO ŽELEZNICI SE UTKAJÍ ČEZ A E.ON.....	22
21. 04. 2010	CHÁTRAJÍCÍ NÁDRAŽÍ NESPADNOU, SLIBUJÍ ČD KARLOVARSKÉMU KRAJI.	22
22. 04. 2010	Z DĚČINA DO PRAHY PŘIJEL PRVNÍ JANČURŮV RYCHLÍK .....	23
22. 04. 2010	TRAŤ NOVÝ JIČÍN – HOSTAŠOVICE DEFINITIVNĚ KONČÍ.....	24
22. 04. 2010	DEUTSCHE BAHN PŘEVEZME BRITSKOU ARRIVU .....	24
22. 04. 2010	REGIO-SHUTTLE SE PŘEDSTAVÍ UŽ NA ZAČÁTKU KVĚTNA V JIHLAVĚ, V PRAZE A V LIBERCI.....	25
22. 04. 2010	ČESKÉ DRÁHY REKONSTRUOVALY DALŠÍ NÁDRAŽNÍ BUDOVU V JIHOČESKÉM KRAJI (PÍSEK) .....	25
23. 04. 2010	NADĚJE PRO JANČURU: ODS CHCE DONUTIT KRAJE, ABY ZKRÁTILY SMLOUVY S DRAHAMI.....	25
26. 04. 2010	REGIOJET SVEZL TISÍCE LIDÍ, ZPOŽDĚNÍ BYLA I HODINOVÁ .....	26
26. 04. 2010	JÍZDNÍ ŘÁD V BŘEZNU: 93,6 PROCENT SPOJŮ VČAS .....	26
26. 04. 2010	KONKURENČNÍ BOJ V PRAXI: DRÁHY POSÍLAJÍ PROTI ŽLUTÝM VLAKŮM NOVÉ SOUPRAVY .....	27
27. 04. 2010	ŠVESTKOVÁ DRÁHA BUDE LETOS V PROVOZU DÉLE (LOVOSICE – MOST)..	27
27. 04. 2010	PRAŽSKÝM SEMMERINGEM BUDE JEZDIT VÝLETNÍ VLAK.....	27
27. 04. 2010	VYSOČINA SE CHCE DO TŘÍ LET ZBAVIT STARÝCH MOTORÁKŮ .....	28
28. 04. 2010	VÝZNAMNÁ ZMĚNA TARIFNÍCH PODMÍNEK ZLÍNSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY .....	28
29. 04. 2010	PRŮJEZD ŽELEZNIČNÍM UZLEM KOLÍN DOKONČEN .....	29
29. 04. 2010	TURISTICKÁ SEZÓNA ZAČÍNÁ TRADIČNÍ JÍZDOU VLAKU „PEKLÍK“ Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC DO NETOLIC (1. 5. 2010) .....	30
29. 04. 2010	PARNÍM VLAKEM ČD NAPŘÍČ VALAŠSKÝM KRÁLOVSTVÍM (1. KVĚTNA 2010)	31
29. 04. 2010	POKRAČUJE KOMPLEXNÍ REKONSTRUKCE NÁDRAŽNÍ BUDOVY VE STANICI KLÁŠTEREC NAD OHŘÍ.....	32
29. 04. 2010	PARNÍM VLAKEM ČD NA OSLAVY 110 LET POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU (1. KVĚTNA 2010).....	33

**01. 04. 2010 Na Slovensku si srážka vlaků vyžádala tři životy (Spišská Nová Ves)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/85763-na-slovensku-si-srazka-vlaku-vyzadala-tri-zivoty/>)

Tři lidé nepřežili střet nákladní lokomotivy a osobního vlaku ve Spišské Nové Vsi na východním Slovensku. Další člověk bojuje o život v košické nemocnici. Zranění při nehodě utrpělo dalších patnáct lidí. Ve stanici nabourala do konce stojícího osobního vlaku lokomotiva nákladního dopravce Cargo Slovakia. Proč vjela na obsazenou kolej, zatím není známé, podle prvních informací jí zřejmě selhala brzda.



Nehoda se stala krátce před polednem. Lokomotiva, která narazila do stojícího vlaku, byla na zkušební jízdě a její stanoviště bylo neobvykle plné. Právě na stanovišti lokomotivy po střetu umírali lidé. "Tři zemřeli na místě. Dvěma dalším se podařilo vyskočit z lokomotivy ven a jeden byl s těžkými zraněními převezen vrtulníkem do nemocnice," řekla Martina Pavlíková, mluvčí Železnic Slovenské republiky (ŽSR), správce infrastruktury, kterému nádraží patří.

V posledním a nejmázněji poškozeném voze osobního vlaku, do kterého narazila nákladní lokomotiva, nikdo nebyl. V dalších vagoncích však bylo poraněno patnáct cestujících. Podle lékařů se jednalo o otřesy mozku, tržná zranění a pohmožděniny. Část zraněných skončila v nemocnici. "Bylo k nám přivezeno celkem devět pacientů, z nich jsme pět hospitalizovali. Téměř všichni mají středně těžká poranění," sdělil primář jednotky intenzivní péče nemocnice ve Spišské Nové Vsi Štefan Kőteles. "Právě jsme nastupovali do osobního vlaku. Když jsme procházeli uličkou vagonu, náhle se vlak prudce pohnul. Lidé upadli, viděl jsem několik zraněných, měli tržné rány na hlavách a drobnější zranění," řekl slovenskému serveru tvnoviny jeden z cestujících.

Při srážce zahynul také inženýr, jenž vyvinul nový regulátor jízdy, který se na lokomotivě testoval. Právě ten měl při jízdě selhat a stroj pak řádně nebrzdil. Železniční společnost Slovensko (ZSSK), které patří havarovaný osobní vlak, oznámila, že odškodní cestující, kteří při nehodě utrpěli újmu. "Konkrétně jde o škodu na zdraví, na zavazadlech nebo věcech, které měli cestující u sebe," upřesnil ředitel odboru komunikace ZSSK Miloš Čikovský. Protože se nehoda stala ve stanici, nemusely Železnice Slovenské republiky přerušit provoz na důležitém tahu Žilina – Košice. "Vlaková doprava pokračuje dále bez omezení s výjimkou daného spoje, do kterého narazila lokomotiva," řekl Čikovský.

**Výběr železničních nehod na Slovensku:**

- 23. srpna 1911 – Nedaleko stanice Spišská Sobota narazil rychlík zezadu do osobního vlaku. Při nehodě bylo zdemolováno sedm vozů osobního vlaku, zahynulo šest osob a osm bylo těžce zraněno.
- 25. května 1950 – Ve stanici Varín v okrese Žilina se srazily dva vlaky. Při nehodě zahynulo 11 osob, deset bylo těžce zraněných.
- 22. července 1951 – Před Tatranskou Lomnicí ve Vysokých Tatrách se srazily dva osobní vlaky. Při nehodě zahynulo 13 cestujících, dalších šest zemřelo na následky zranění. Podobná nehoda se přihodila na stejném místě i v roce 1895.
- 12. listopadu 1987 – Srážku osobního vlaku s nákladním automobilem na přejezdu mezi Komárnem a Zlatnou na Ostrove zaplatilo životem devět osob.
- 2. července 1995 – Mezi stanicemi Svatý Jur a Bratislava-Rača se čelně srazily dva vlaky. Při nehodě bylo zraněno 77 osob.
- 21. února 2009 – Nejméně 11 obětí na životech a několik desítek zraněných si vyžádala srážka osobního vlaku a autobusu u obce Polomka nedaleko Brezna.
- 1. dubna 2010 – Tři lidé zahynuli při srážce osobního vlaku a lokomotivy ve Spišské Nové Vsi na východě země.

**01. 04. 2010 Novinka eShopu ČD – jednodenní výlet do Drážďan, Mísně i na Moritzburg s eTiketem za 26 EUR**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5828/>)

Ode dneška lze na eShopu Českých drah koupit eTiket do Drážďan společně s dokladem na městskou a příměstskou dopravu v rámci svazu VVO (Verkehrsverbund Oberelbe). Za 4 eura (104 Kč) navíc je tak možné celý den cestovat městskou hromadnou dopravou v Drážďanech a vyrazit si na výlet do Mísně nebo na pohádkový zámek Moritzburg.

Možnost přikoupení jízdenky VVO platí pro jednosměrné i zpáteční eTikety Praha – Drážďany a jednosměrné eTikety Brno – Drážďany. Nabídka je ideální pro jednodenní výlety do Drážďan a okolí, kdy cestující nejen výhodně dojedou do Drážďan, ale k tomu může používat jeden den jak MHD v Drážďanech (regionální vlaky S-bahn, autobusy, tramvaje), tak veškeré spoje v okolí Drážďan, které odpovídají současné nabídce REGIONet Labe-Elbe.

Relace a druh	Cena v EUR	Cena v Kč*
Praha – Dresden+VVO (jednosměrná)	23 €	598 Kč
Praha – Dresden+VVO (2.vozová třída – zpáteční)	26 €	676 Kč
Praha – Dresden+VVO (1.vozová třída – zpáteční)	37 €	962 Kč
Brno – Dresden+VVO (jednosměrná)	33 €	858 Kč

\*cena v Kč se může lišit podle aktuálního kurzu

### Prodej eTiketů do zahraničí raketově stoupá

Nová nabídka je dalším krokem ke ztraktivnější mezinárodní cestování vlakem, které v posledních letech České dráhy zejména prostřednictvím svého eShopu úspěšně rozvíjejí. Právě počet eTiketů do Německa přitom rekordně roste. Zatímco loni se jich v prvním čtvrtletí prodalo 2 129, letošní statistika hovoří o 5 000 prodaných eTiketech Německo. Ještě loni přitom eShopu ČD vévodily eTikety do Rakouska. Letos se pořadí otočilo. Aktuálně se nejvíce prodávají eTikety Německo, Rakousko a na třetím místě eTikety do Maďarska, jejichž počet se oproti loňsku více jak zdvojnásobil. Meziročně se znatelně zvýšil i zájem o eTikety do Polska. Celkem České dráhy přes eShop prodaly v prvním čtvrtletí 12 156 eTiketů do zahraničí, což je o 5 000 více než loni.

### Přepravní a tarifní podmínky eTiket Drážďany + VVO:

- jízdenku eTiket Dresden+VVO lze zakoupit pouze prostřednictvím eShopu ČD, případně prostřednictvím Kontaktního centra ČD na lince 840 112 113,
- jízdenka může být jednosměrná (2. vozová třída) nebo jednodenní zpáteční (1. a 2. vozová třída), která platí v relaci Praha (Brno) – Dresden pouze ve vlaku, který je na jízdním dokladu uveden,
- tyto jízdenky je možné zakoupit nejpozději 3 dny před odjezdem,
- v prodeji je vždy určitý počet míst na každý vlak, den a směr (kontingent míst),
- pro tyto jízdní doklady platí podmínky eTiket zahraničí (více na [www.cd.cz](http://www.cd.cz)),
- v Německu je možné používat jízdní doklad ve stejné rozsahu, jako nabídka REGIONet Labe-Elbe (více na [www.cd.cz](http://www.cd.cz)), kde platí podmínky dopravního svazu VVO ([www.vvo-online.de](http://www.vvo-online.de)); u eTiketu Praha – Dresden pro 1. vozovou třídu je možné využívat spojů VVO pouze ve 2. vozové třídě regionálních vlaků,
- jízdenky eTiket Dresden +VVO nelze ze strany cestujících vrátit ani vyměnit.

## 01. 04. 2010 Jančurovy vlaky začnou brzy jezdit. Jako reklama, zato buď levně, nebo zdarma

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-42131350-jancurovy-vlak-y-zacnou-brzy-jezdit-jako-reklama-zato-bud-levne-nebo-zdarma>)

RegioJet si půjčí dvouvozové motorové soupravy Siemens Desiro Classic. Dopravce se zatím nerozhodl, za jakých podmínek bude cestující přepravovat. Šef Student Agency Radim Jančura nevzdává svůj boj o českou železnici. Chce si vlaky půjčit a ve vybraných krajích, kde se neúspěšně ucházel o zakázky, bude několik měsíců provozovat reklamní spoje. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally si Jančura zatím objednal pět párů vlaků tratě Děčín – Krupka a Litvínov – Chomutov. "Prezentace se budou konat ještě v dalších krajích, kde jsme podávali nabídky. Což byly kraje Olomoucký, Jihomoravský a Plzeňský," řekl provozní ředitel Jančurovy dceřiné firmy RegioJet Jan Paroubek. "My chceme ukázat, že i když dopravce žádné vlaky nevládní, může provoz zajistit soupravami pronajatými. Kdybychom chtěli, můžeme si vlaky pronajmout klidně i na 15 let," dodal Paroubek.

RegioJet si půjčí dvouvozové motorové soupravy Siemens Desiro Classic s kapacitou asi 120 osob. Ty v České republice jezdí jen v příhraničních oblastech na linkách německých dopravců. Několikaměsíční akce by měla začít 17. dubna na trati Děčín – Krupka. Od 19. dubna se soupravy přesunou na trať Litvínov – Chomutov, zjistila ČTK. Další tratě si firma dosud neobjednala. Vlaky

budou jezdit podle speciálních jízdních řádů vyvěšených na stanicích. Dopravce se zatím nerozhodl, zda bude cestující vozit za symbolické jízdné, nebo úplně zadarmo. RegioJet je dceřinou firmou Student Agency. Loni usilovala o provozování osobní regionální dopravy ve čtyřech krajích. Ty ale nakonec výběrová řízení nevypsaly a uzavřely smlouvy s Českými drahami. Podle Jančury tím porušily evropské předpisy a hodlá si stěžovat v Bruselu.

## 02. 04. 2010 Spadlé stromy zastavily vlaky na několika tratích

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85860-spadle-stromy-zastavily-vlak-va-na-nekolika-tratich/>)

Noční sněžení zkomplikovalo dopolední provoz na železnici. Nejhorší byla situace ve východních Čechách, hlavně v okolí České Třebové, kde napadlo až 15 centimetrů sněhu. Na několika místech na koleje popadaly stromy. Nejvážnější bylo přerušení železniční dopravy na hlavní trati mezi Prahou a Ostravou v úseku mezi stanicemi Třebovice a Rudoltice na Orlickoústecku, kde vlaky musely stát přes tři hodiny, další byly odkloněny přes Brno. Provoz na všech tratích se podařilo během dopoledne obnovit, informoval o tom ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD Michal Štěpán.

Provoz na hlavním tahu stál od čtvrté hodiny. Stromy zatížené mokřím sněhem poškodily trakční vedení u České Třebové. Dopravu se tam podařilo plně obnovit až po desáté hodině. "Byly sem napnuty všechny síly kolegů ze Správy železniční dopravní cesty na odstraňování závady," uvedl Michal Štěpán. Železničáři museli odstranit padlé stromy také mezi Potštejnem a Liticemi na Rychnovsku na trati z Týniště nad Orlicí do Letohradu. Spadlý strom zastavil ráno také vlaky na trati Pardubice – Havlíčkův Brod v úseku mezi stanicemi Chotěboř a Ždírec nad Doubravou, kde se podařilo kolem půl deváté provoz obnovit. Noční a ranní vlaky kvůli uzavření koridoru z Prahy do Ostravy nabraly až čtyřhodinová zpoždění. "První rychlíky, jichž se to dotklo, byly odkloněny mezi Olomoucí a Českou Třebovou přes Brno," upozornil Michal Štěpán. Před polednem byl obnoven provoz na všech tratích a k večeru již byla zpoždění nulová nebo pouze malá. Problémy měli dopoledne i silničáři a především řidiči. Například u Vendolí na Svitavsku havarovala hned dvě nákladní auta. Hasiči odstraňovali popadané stromy v celém regionu.

## 04. 04. 2010 Lokomotiva Bardotka je po opravě, bude sloužit reprezentativním účelům (T 478.1010)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85693-lokomotiva-bardotka-je-po-oprave-bude-slouzit-reprezentativnim-ucelum/>)

Téměř stejně, jako když v roce 1967 vyjela z bran pražské ČKD, vypadá po rekonstrukci dieselová lokomotiva T478.1010. Lokomotivu opravila a do stavu podobného továrnímu uvedla společnost DPOV za dva miliony korun. Pro reprezentativní účely ji nyní bude používat Výzkumný ústav železniční (VÚŽ), stroj se tak například postaví do čela různých nostalgických vlaků. "Lokomotiva byla ve velmi špatném stavu, ale po opravě vypadá úplně stejně jako v roce 1967. Dostala i originální nátěr," shrnula mluvčí DPOV Kateřina Šubová. Rekonstrukce trvala zhruba tři měsíce, po jejím dokončení je lokomotiva stoprocentně funkční.

Lokomotiva T478.1010 vznikla v rámci první série velkých dieselových lokomotiv, kterým se kvůli jejich profilu začalo přezdívát Bardotky. Stála u počátku postupné motorizace neelektrizovaných tratí, které byly do 60. let většinou doménou parních lokomotiv. Stroj, který má teď k dispozici VÚŽ, byl součástí první 85kusové série Bardotek, jež následovala po dvou prototypch a pětikusové ověřovací sérii. Nejprve byla přidělena do českobudějovického depa, později o ni pečovali v Praze-Libni a Liberci. Poté ji dostalo do svých sbírek Národní technické muzeum, od kterého si lokomotivu pronajal VÚŽ.

"Není zatím jasné, kterých konkrétních akcí se bude lokomotiva účastnit. Představa je však taková, že by měla hlavně reprezentovat, bude sloužit při různých ukázkách nebo oblíbených nostalgických jízdách starých strojů," dodala mluvčí. Další Bardotky mají ve svém vozovém parku České dráhy a ČD Cargo. Navzdory jejich stáří jde ale o provozní stroje, které se starají například o vazbu rychlíků Praha – Písek – České Budějovice.

## 04. 04. 2010 Výbuch bomby vykolejil nákladní vlak v Dagestánu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/86026-vybuch-bomby-vykolejil-nakladni-vlak-v-dagestanu/>)

Při výbuchu bomby vykolejil nákladní vlak v Dagestánu. Útok nemá žádné oběti ani zraněné. Nálož byla umístěna na kolejích u osady Pervomajskoje, na trati vedoucí z Moskvy do Ázerbájdžánu.

O dvě hodiny později tudy měl projíždět osobní vlak do Baku. Ten se železničářům podařilo zastavit, stejně jako soupravu do Rostova. "Nálož na kolejích explodovala krátce po čtvrté hodině ranní místního času (02:00 SELČ) u osady Pervomajskoje. Vykolejilo osm nákladních vagonů, nejsou mrtví ani zranění," citovala agentura Interfax zdroj z regionální bezpečnostní služby.



#### Osobní vlak se podařilo zastavit

Bomba byla na trati vedoucí z Moskvy do Ázerbájdžánu. O dvě hodiny později tudy měl projíždět osobní vlak ze sibiřské Ťumeně do Baku. Ten se železničářům podařilo zablokovat a souprava čeká na opravu poškozeného úseku trati. Zastaven byl také osobní vlak z Baku do Rostova, protože provoz na trati byl přerušen v obou směrech, informovala agentura Ria Novosti. Podle místních železničních orgánů bude provoz na trati obnoven ještě dnes. Vykolejený vlak podle serveru agentury Ria Novosti nevezl žádný nebezpečný náklad. Převážel dříví, štěrky, obilí a roury.

Středeční teroristické útoky v Kizljaru následovaly pouhé dva dny po krvavých sebevražedných atentátech v moskevském metru, při nichž byly zabity čtyři desítky lidí a bezmála sto dalších bylo zraněno. Podle vyšetřovatelů odpálily nálože v moskevské podzemce atentátnice, které přicestovaly právě z Dagestánu. Šlo údajně o takzvané černé vdovy, tedy vdovy po povstaleckých vůdcích ze severního Kavkazu. V tomto regionu Moskva dlouhodobě čelí aktivitám separatistů a islámských radikálů.

### 08. 04. 2010 Dopravní síť kraje roste, Znojmo může spojit s Prahou vlak

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/dopravni-sit-kraje-roste-znojmo-muze-spojiti-s-prahou-vlak-p3w-/brno-zpravy.asp?c=A100407\\_201213\\_brno-zpravy\\_aja](http://brno.idnes.cz/dopravni-sit-kraje-roste-znojmo-muze-spojiti-s-prahou-vlak-p3w-/brno-zpravy.asp?c=A100407_201213_brno-zpravy_aja))

Více peněz v kapse zůstane cestujícím, kteří využívají železnici mezi Znojem a Moravskými Budějovicemi. K integrovanému dopravnímu systému Jihomoravského kraje se totiž Budějovice od 1. července připojí. Nyní stojí jízdenka mezi oběma městy 55 korun, začátkem prázdnin zlevní na 43 korun. "Ve vlaku do Moravských Budějovic platí nyní tarif Českých drah. Ten ovšem bude platit i nadále," upozornil krajský radní Jaroslav Pospíšil (ODS).

Při placení bude tedy o ceně rozhodovat, jestli si cestující koupil jízdenku od Českých drah, jejíž cena se nemění, nebo tu "integrovanou". Dvojitý tarif je běžný i ve zbytku krajského systému. "Znojmo je pro nás spádové. Je dobré, že cestování vlakem bude výhodnější," řekl moravskobudějovický starosta Vlastimil Bařinka.

Nabídku na připojení dostaly i Dukovany. "Budeme o tom ještě jednat příští týden. Nejsme rozhodnutí," konstatoval dukovanský starosta Miloš Kudera. Připojené obce totiž musejí Jihomoravskému kraji finančně přispívat. Podstatnou změnu by mohlo vyjednávání mezi Vysočinou a Jihomoravským krajem přinést přímo Znojm. Druhé největší město regionu totiž dodnes nemá přímé železniční spojení s Prahou.

#### Ideální je přímý spoj Znojmo – Praha

"Znojemští se tam musejí složitě dostávat například přes Jihlavu. Naším společným zájmem je vymyslet řešení, které by vyhovovalo Znojm a vedlo by přes Vysočinu," popsal Pospíšil. Ideální by podle něj byl přímý spoj ze Znojma do Prahy. "Horší varianta, která ale také stojí za to, je cestování s jediným přestupem v Havlíčkově Brodě," doplnil Pospíšil.

Vzhledem k tomu, že vlaky vyšších tříd si neobjednávají kraje ale ministerstvo dopravy, chtějí politici z jihu Moravy a z Vysočiny postupovat společně. Rádi by úředníky na ministerstvu přiměli k tomu, aby spoje zajistili. Jednání jsou zatím na začátku a pokračovat dále budou už během příštího týdne.

#### Integrovaná doprava

Připojené obce: Velká Bíteš, Heřmanov, Křoví, Milešín, Nová Ves, Radňoves, Rozseč, Vidonín, Hluboké, Kralice nad Oslavou, Lhánice, Mohelno, Rapotice, Sudice, Nyklovice, Prosetín, Rovečné, Velké Tresné, Náměšť nad Oslavou

Obce, které uvažují o připojení: Biskupice–Pulkov, Častohostice, Dukovany, Hrotovice, Moravské Budějovice, Rouchovany

**08. 04. 2010 České dráhy chtějí jezdit i autobusy. Dotovat je mají kraje**

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-42336610-ceske-drahy-chteji-jezdit-i-autobusy-dotovat-je-maji-kraje>)

Služba ponese název ČD Line. Zatím se počítá s provozem na sedmi linkách, dalších osmnáct se připravuje. Kdy autobusy začnou jezdit, není jasné. Ještě letos chtějí dráhy zprovoznit taxislužbu. České dráhy nemusejí být do budoucna výhradně železničním dopravcem. Vedle vlaků chce podnik v krajích začít provozovat dotované autobusové linky, které by navazovaly na železniční spoje. "Chceme tak našim zákazníkům nabídnout možnost dopravy s ČD k cílovému místu jejich cesty, nebo opačně možnost pravidelně, rychle a komfortně cestovat k železniční stanici a přestoupit na vlak," uvedl Joklík. Služba ponese název ČD Line.

**"Návrat" do první republiky**

O návrhu poprvé dráhy hovořily přibližně před rokem, kdy šéf nového odboru autobusové dopravy ČD Petr Moravec dostal od vedení drah za úkol rozpracovat koncepci. Dnes dráhy mají podrobné plány k sedmi linkám, se kterými nyní seznamují budoucí objednatelé autobusové dopravy. Připravené linky mají délku od dvou do 38 kilometrů, zajišťovat by je měly autobusy s kapacitou do 25 osob. Další 18 linek se připravuje. "Jsou oblasti, kde poptávka cestujících odpovídá spíše minibusu a navíc tak můžeme obsloužit i oblasti, kam koleje vůbec nevedou. Autobusy či minibusy s tarifem a všemi slevami ČD by mohly být pro místní obyvatele příjemným doplněním nabídky spojení," uvedl již dříve Moravec. O úplnou novinku v českých zemích se ale nejedná. "I ČSD ve dvacátých a třicátých letech už měly své autobusy a významní západoevropští železniční dopravci dnes úspěšně vlastní autobusy provozují," uvedl před rokem generální ředitel ČD Petr Žaluda. Podle představ drah by linky dotovaly kraje, stejně jako to dnes činí u běžné regionální autobusové dopravy. "Projekt je koncipován jako ekonomicky reálný, avšak s nutností dotace do tržeb ze strany objednatele při zachování tarifní úrovně," sdělil Joklík.

**Není jasné, kdy autobusy vyrazí na cestu**

Termín zahájení provozu a umístění drážních autobusů podnik zatím nezveřejnil. Podle Moravce se dráhy setkaly s pozitivní reakcí například u zastupitelů západočeského Chodova nebo středočeské Bělé pod Bezdězem. Autobusy v barvách drah a s logem ČD budou zřejmě jezdit i mezi Olbramovicemi a Voticemi ve středních Čechách. Samotná vozidla si dráhy zřejmě pronajmou od jiných dopravců. České dráhy se autobusovou dopravou inspirovaly v Rakousku. "Rakouské spolkové dráhy jsou největším autobusovým dopravcem v zemi se svou dceřinou společností Postbus," vysvětlil Moravec. Kromě ČD Line dráhy chystají, po vzoru pražského letiště, také zavedení nádražní taxislužby v Praze, Brně a Ostravě. ČD Taxi by se ve zmíněných stanicích mohlo objevit ve druhé polovině letošního roku.

**08. 04. 2010 V Mostech u Jablunkova zavadil bagr o lokomotivu, trať na Slovensko stála**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-mostech-u-jablunkova-zavadil-bagr-o-lokomotivu-trat-na-slovensko-stala-14h-krimi.asp?c=A100408\\_164527\\_krimi\\_cen](http://zpravy.idnes.cz/v-mostech-u-jablunkova-zavadil-bagr-o-lokomotivu-trat-na-slovensko-stala-14h-krimi.asp?c=A100408_164527_krimi_cen))

Řidič bagru zavadil krátce po patnácté hodině v Mostech u Jablunkova na Frýdecko-Místecku o nákladní vlak. Lžíce bagru rozpárala nádrž lokomotivy a na trať vytekla nafta. Nehoda zastavila provoz hlavní trati na Slovensko na pět hodin. Do stanice Čadca jezdily autobusy. Nehoda se stala těsně za nádražím v Jablunkově a obešla se bez zranění. Lokomotiva ani žádný z vagonů nevykolejily, přesto havárie komplikovala dopravu. "Až policie ukončí vyšetřování, posuneme lokomotivu za blízkou výhybku tak, aby se dalo místem nehody projíždět," řekl iDNES.cz odpoledne mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Současně bylo nutné vyčistit podloží tratě od nafty. Rychlíky jedoucí na Slovensko končily ve stanici Návsí, odtud pokračovali cestující dále přes hranice autobusy do stanice Čadca.

**10. 04. 2010 Antimonopolní úřad začal šetřit zakázku na nákup železničních cisteren**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/antimonopolni-urad-zacal-setrit-zakazku-na-nakup-zeleznicnich-cisteren-1oz-/ekonomika.asp?c=A100409\\_203700\\_ekonomika\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/antimonopolni-urad-zacal-setrit-zakazku-na-nakup-zeleznicnich-cisteren-1oz-/ekonomika.asp?c=A100409_203700_ekonomika_abr))

Dvousetmilionovou zakázku na nákup 50 cisternových vozů pro státního nákladního dopravce ČD Cargo začal šetřit Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Důvodem je stížnost

od velkého evropského výrobce nákladních železničních vozů IRS Industries. Podle něj jsou totiž pravidla soutěže diskriminační. "Od zadavatele jsme si vyžádali dokumentaci a doplnění podkladů. Případ je ve stadiu šetření," řekl mluvčí ÚOHS Kristián Chalupa.

Zakázka vzbudila mezi výrobcí vagonů velký zájem: o zadávací dokumentaci požádalo 13 firem. Do soutěže se však přihlásil jediný zájemce. V oboru se mluví o tom, že favoritem na zakázku byla díky nastaveným požadavkům lounská společnost Lostr. Zda je onou společností, která se jako jediná o zakázku přihlásila, není jasné. ČD Cargo to odmítá sdělit a Lostr dva dny nereagoval na dotazy MF DNES. ČD Cargo na soutěži nevidí nic problematického a říká, že je vše přesně podle zákona. "ÚOHS si pouze vyžádal informace a písemnou dokumentaci k veřejné zakázce," uvedl ředitel marketingu a komunikace firmy Zdeněk Větrovec.

Na soutěži je řada zajímavých detailů. ČD Cargo ji vypsal o loni 21. prosince, což zkracuje zájemcům čas na přípravu nabídky kvůli vánočním svátkům a dovoleným před Silvestrem. S "vánočními" zakázkami mají na české železnici zkušenosti. Podobně vypsal České dráhy výběrové řízení na pronájem prostor na nádražích, které vysoutěžily společnosti patřící pod skupinu Penta.

#### Podmínka: česká norma, ne evropská

ČD Cargo navíc původně chtělo, aby současně s nabídkou dodaly firmy potvrzení o splnění interní normy, která není platná pro země EU, ale je evropským normám velmi podobná. "V kombinaci s podmínkami pro udělení tohoto osvědčení a lhůtou pro podání nabídek se podmínka stává téměř nesplnitelnou, resp. splnitelnou jen pro ty uchazeče, kteří požadované osvědčení vlastní už v době vyhlášení soutěže," napsal obchodní ředitel IRS John Brown ve svém vyjádření pro ÚOHS, které má redakce k dispozici. Podle IRS České dráhy, když ještě provozovaly nákladní dopravu, vypsal v roce 2004 podobnou soutěž a požadavek na splnění normy tam nebyl.

Ještě zajímavější jsou kritéria, podle kterých má ČD Cargo vybrat vítěze. Cena v hodnocení ekonomické výhodnosti má sice největší váhu, ale jen 45 %. Třicet procent má technické řešení, 25 % navýšení smluvní pokuty, pokud firma dodá cisterny pozdě. Podle propočtů IRS tak může soutěž prohrát i firma, která nabídne vagon za 100 milionů korun, s firmou, jež je nabídne za 200 milionů. Dražší firmě totiž stačí, aby výrazně navýšila smluvní pokutu.

Například když levnější firma nenabídne žádné navýšení pokuty a dražší navýšení pokuty o korunu za vagon, zakázku získá firma s nabídkou dvakrát dražší. Zadavatel si přitom může dát pokutu přímo do podmínek smlouvy. "Dává to možnost pro jednostrannou manipulaci ve výběru uchazeče," tvrdí IRS. ČD Cargo si za svým zadáním stojí s tím, že díky tomu hodnotí širší ekonomickou výhodnost nabídky.

Podle Davida Ondračky z Transparency International je nízká váha ceny jednou z cest, jak mohou zadavatelé zvýhodnit jednoho uchazeče. "Obecně by měla být cena jediným nebo velmi významným kritériem," tvrdí. Hodnota zakázky na padesát cisteren je 203 milionů korun. ČD Cargo je bude nakupovat na leasing.

Spekulace o zadání pro firmu Lostr mají svůj důvod. Lostr patří podle výroční zprávy za rok 2008 skupině Aliafin, která je řízena rodinou Matoušků. Milan Matoušek starší a šéf Carga Bazala jsou podle informací MF DNES dlouholetí přátelé, oba spolu pracovali na generálním ředitelství Českých drah. Lostr už dříve pro MF DNES uvedl, že "společnost Lostr nezískala vlivem tvrzených personálních vztahů žádné nestandardní zakázky od ČD Cargo". Redakce žádala ředitele Bazalu o rozhovor, ale tiskové oddělení to podle svého vyjádření šéfovi ČD Cargo nedoporučí. Na otázku, zda zná majitele Aliafinu, neodpověděl.

#### Hospodaření ČD Cargo

	2008	2009
Tržby (mld. Kč)	17,8	15
Hrubý zisk (mil. Kč)	407	- 378
Přeprava (mil. tun)	86,2	68,3
Nákladní vozy	31 719*	23 000
Zaměstnanci	11 368	9 700

Pozn.: Za rok 2009 jde o předběžné údaje

\* včetně 923 vozů na leasing

Pramen: ČD Cargo



## 10. 04. 2010 Historický vlak se vrací do Lednice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/86210-historicky-vlak-se-vraci-do-lednice/>)

Tradiční víkendový spoj z Brna, respektive Břeclavi do Lednice, na němž se cestující setkají s historickými motorovými vozy, vyjede dnes na svoji první letošní cestu. Z Břeclavi do Lednice a zpět pojedou každou sobotu a neděli až do konce září tři páry vlaků, ranní vlak pojedou do Lednice až z Brna a večerní se tam zase vrátí. Spoje Brno – Lednice a zpět by měl zajistit historický motorový vůz řady M262.0 s přívěsným vozem upraveným pro přepravu kol. Mezi Lednicí a Břeclaví potom bude pendlovat menší motorový vůz Hurvínek řady M131.1. Oproti předchozím letům nebylo na trati z Bořího Lesa do Lednice v zimní sezoně zcela mrtvo. Turisté se mohli několikrát svézt Hurvínkem, který jel z Brna do Lednice pod označením ČD Wellness.

## 11. 04. 2010 Jančurovy žluté vlaky vyjedou za 14 dní. Zpáteční jízdenka bude stát 5 korun

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-42420930-jancurovy-zlute-vlak-yvyjedou-za-14-dni-zpatecni-jizdenka-bude-stat-5-korun>)

Dceřinná firma Student Agency pojme spoje jako reklamní. Chce upozornit na dlouhodobou smlouvu mezi kraji a Českými drahami na provozování regionální železniční dopravy. Reklamní vlaky společnosti RegioJet, která patří společnosti Student Agency podnikatele Radima Jančury, budou na přelomu dubna a května jezdit pod Krušnými horami za pětikorunové zpáteční jízdné mezi libovolnými stanicemi. V neděli o tom informoval server iDnes.cz.

Žluté vlaky budou jezdit o víkendu 24. a 25. dubna na trati mezi Děčínem a Krupkou, kde už pravidelný provoz skončil. "Přesné časy odjezdů ještě doladujeme. Každý den vypravíme osm párů spojů," řekl serveru obchodní ředitel RegioJet Jiří Schmidt. Na stejné trati zvané "Kozí dráha" budou vlaky jezdit ještě první květnový víkend. Podle informací na webových stránkách společnosti by vlaky měly z Děčína vyjíždět vždy v 9, 11, 13, 15 a 17 hodin, zpáteční spoje odjedou z Krupky v 10, 12, 14, 16 a 18 hodin. Od 26. dubna do 7. května budou vlaky, které si společnost pronajme, jezdit ve všední dny mezi Ústím nad Labem a Litvínovem. "Je to přirozená urbanizační osa, důležitá pro denní dojížďku, ale dosud pro ni České dráhy neměly vhodná vozidla, protože část tratě není elektrizovaná," uvedl Schmidt.

RegioJet loni usilovala o provozování osobní regionální dopravy ve čtyřech krajích. Ty ale nakonec výběrová řízení nevypsaly a uzavřely smlouvy s Českými drahami. Provoz pronajatých vlaků v severních Čechách proto RegioJet bere jako reklamu, chce tím zároveň dokázat, že umí vlaky provozovat. Reklamní akce se zřejmě přesune i do dalších krajů. "My chceme ukázat, že i když dopravce žádné vlaky nevlastní, může provoz zajistit soupravami pronajatými. Kdybychom chtěli, můžeme si vlaky pronajmout klidně i na 15 let," řekl provozní ředitel Jančurovy dceřiné firmy RegioJet Jan Paroubek.

## 12. 04. 2010 Pod koly vlaků zemřelo nejvíce lidí za poslední čtyři roky

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/pod-koly-vlak-y-zem-relo-nej-v-ice-l-idi-za-posledni-cty-ri-roky-pal-/krimi.asp?c=A100412\\_094311\\_krimi\\_hv](http://zpravy.idnes.cz/pod-koly-vlak-y-zem-relo-nej-v-ice-l-idi-za-posledni-cty-ri-roky-pal-/krimi.asp?c=A100412_094311_krimi_hv))

Drážní inspekce nepamatuje během posledních čtyř let tak tragický začátek roku jako letos. Do března zahynulo na kolejích 68 lidí, 156 se jich zranilo. Tragické jsou následky nehod na železničních přejezdech, kde přišlo o život už 15 lidí. Zatímco loni během prvních tří měsíců zemřelo při drážních nehodách, tedy nehodách vlaků, tramvají, metra a trolejbusů 51 lidí, letos to je 68. "To je absolutně nejvyšší počet usmrčených osob za poslední čtyři roky. Při srovnání s prvním čtvrtletím loňského roku je to nárůst o 30 procent. Proti roku 2008 dokonce o 44 procent," konstatoval mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Nejvíce lidí zemřelo pod koly vlaků. Střet s vlakem v prvním čtvrtletí 2010 nepřežilo 52 lidí, 55 jich bylo zraněno. Častou příčinou je podle Drážní inspekce to, že lidé vstupují na koleje v místech, kde je to zakázáno. "Drtivá většina střetů se odehrává na širé trati, kde strojvedoucí nepředpokládá pohyb osob," popsal Drápal. Smutné statistiky plní také střety na železničních přejezdech. Do konce března na přejezdech zemřelo 15 lidí, zranilo se 28. "Rok 2010 se tím zařadil v celé historii inspekce na první příčku v počtu obětí na železničních přejezdech. Poprvé za poslední čtyři roky byla překročena

hranice 10 úmrtí," upozornil na smutný rekord Drápal. V naprosté většině stojí za smrtí řidičů nebo chodců nerespektování výstražného signálu. Podle inspekce lidé často argumentují tím, že světla přehlédli kvůli počasí, jiní rovnou přiznají nepozornost.

### Dva mrtví při pondělních nehodách na železnici

Už nyní je jasné, že statistiky v druhém čtvrtletí porostou. Další oběť má na svědomí ranní střet osobního vlaku s mužem, který vešel do kolejiště po čtvrté hodině ranní ve Velkých Hamrech na Jablonecku. Přišel o život. "V Libereckém kraji je to letos už pátá smrtelná nehoda. Dva lidé zemřeli 6. února v osobním autě na přejezdu v obci Rádlo. Další čtyři na kolejích u Horní Branné, Frýdlantu, Jablonného v Podještědí a ve Velkých Hamrech," popsala mluvčí hasičů Libereckého kraje Iva Michalíčková. Odpoledne skončil smrtí řidiče střet vlaku s autem v Třebechovicích pod Orebem na Královéhradecku. Podle ČTK svědkové neštěstí uvedli, že osobní vůz vjel na přejezdu chráněného světly přímo pod projíždějící vlak. Nikdo ze 120 cestujících ve vlaku se nezranil. "Jedná již o stou letošní nehodu na železničním přejezdu. Drážní inspekce k dnešnímu dni eviduje minimálně 19 usmrcených na železničních přejezdech v roce 2010," řekl k havárii mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Podle Drážní inspekce nehod na přejezdech v porovnání s předchozími čtyřmi lety výrazně přibylo. V minulých letech se během prvního čtvrtletí v průměru stalo 53 případů. Letos jich inspekce eviduje už 86. Drážní inspekce statistikami varuje také před vzrůstajícím počtem nehod v metru, střetů s tramvajemi a trolejbusy. "V letošním roce se na nich stalo už 747 mimořádných událostí," dodal Drápal. Tyto nehody ovšem nebyvají tak tragické jako na železnici. Do března při nich zemřeli tři lidé, 91 se zranilo.

### Drážní nehody

2007

nehody: 1 092, mrtví: 59, zranění: 139

2008

nehody: 1 004, mrtví: 49, zranění: 141

2009

nehody: 1 044, mrtví: 51, zranění: 215

2010

nehody: 1 200, mrtví: 68, zranění: 156

Údaje jsou vždy za první čtvrtletí roku. Zdroj: Drážní inspekce

## 12. 04. 2010 Sesuv půdy smetl na severu Itálie regionální vlak. Zemřelo devět lidí

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/sesuv-pudy-smetl-na-severu-italie-regionalni-vlak-zemrelo-devet-lidi-1je-/zahranicni.asp?c=A100412\\_104048\\_zahranicni\\_ip1](http://zpravy.idnes.cz/sesuv-pudy-smetl-na-severu-italie-regionalni-vlak-zemrelo-devet-lidi-1je-/zahranicni.asp?c=A100412_104048_zahranicni_ip1))

Nejméně devět lidí zemřelo při železničním neštěstí v severní Itálii. Vlak vykolejil v ranní špičce v horské oblasti nedaleko města Merano. Dalších 28 lidí bylo zraněno. Havárii způsobil sesuv půdy. Předchozí informace hovořily o jedenácti mrtvých a dvou desítkách zraněných. Bilance obětí nemusí být definitivní, protože ještě někteří lidé mohou být pohřbeni pod sesutou půdou. Nehoda se stala kolem deváté hodiny ráno mezi vesnicemi Laces a Castelbello na trati regionálního vlaku, který směřoval z Malls do Merana. Podle místních hasičů se začala sesouvat půda a narazila do projíždějícího vlaku. Ten poté sjel z kolejí, jeho pádu do blízké řeky ale zabránily stromy kolem tratě. Sesuv půdy způsobila pravděpodobně exploze zavodňovacího potrubí.



Pohled na místo neštěstí je podle deníku Corriere della Sera děsivý. První vagon soupravy, který zasáhla půda a kamení, je naprosto zničený. Zemina je i vevnitř vozu, kde pod nánosy bahna uvázlo několik lidí. Při neštěstí zemřelo jedenáct lidí. Další dvě až tři desítky jsou zraněny. Původní informace hovořily o šesti až sedmi mrtvých, záchranáři ale vytáhli z vaku soupravy jedenáct těl. Počet obětí ještě může podle Floriana Schrofeneggera z hasičské stanice v Bolzanu růst. Pět zraněných je totiž ve vážném stavu. Reportér televize Sky Italia, který je na místě neštěstí, uvedl, že z vaku soupravy stoupal po nehodě dým a nad oblastí přelétaly helikoptéry. Podle agentury ANSA byla trať, kde se nehoda stala, zprovozněna teprve v roce 2005, takže patřila k nejmodernějším v zemi.

## 12. 04. 2010 Veřejná zakázka na dodávku 50 ks cisternových vozů řady Zacns

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5885/>)

Redaktor Jan Sůra se ve svém článku uveřejněném v deníku Mladá fronta Dnes 10. dubna pod názvem „ČD Cargo na sporných nákupech“ a na webovém portálu idnes.cz pod názvem „Antimonopolní úřad začal vyšetřovat zakázku na nákup železničních cisteren“ snaží spekulativním způsobem vytvořit dojem, že veřejná zakázka společnosti ČD Cargo na dodávku 50 ks cisternových vozů řady Zacns není v pořádku, resp. tvrdí, že „je na soutěži řada zajímavých detailů“. Společnost ČD Cargo se ostře ohrazuje proti spekulacím uvedeným zkrácenou formou v tomto „senzacektivém“ článku. Ačkoli zadávací řízení k této veřejné zakázce nebylo dosud ze strany společnosti ČD Cargo jakožto zadavatele dokončeno, tedy nebyl vybrán nejvhodnější uchazeč, ani nedošlo k uzavření realizační smlouvy, společnost ČD Cargo považuje za nutné zveřejnit základní informace k zakázce formou této tiskové zprávy, aby uvedla zkrácené a zavádějící informace na pravou míru.

Společnost ČD Cargo, jakožto zadavatel zakázky, postupovala během celého procesu zcela v souladu se zákonem o veřejných zakázkách s respektováním základních zásad transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace. Společnost ČD Cargo použila otevřené zadávací řízení jako nejtransparentnější formu zadání veřejné zakázky. Společnost ČD Cargo vyhlásila veřejnou zakázku s názvem „Pořízení 50 ks cisternových vozů řady Zacns formou leasingu“ řádnou formou dne 21. prosince 2009 odesláním „Oznámení o zakázce – veřejné služby“ a ta byla následně zveřejněna v českém Informačním systému o veřejných zakázkách – uveřejňovacím subsystému (IS VZ US) pod evidenčním číslem 60040254 a obdobně také v systému Evropské unie Tenders Electronic Daily (TED). Zadavatel odhadl předpokládanou hodnotu zakázky částkou ve výši 203 milionů korun, která je hodnotou maximální. Veřejná zakázka byla řádně projednána v orgánech společnosti (v představenstvu, správní radě a dozorčí radě společnosti).

Redaktor Sůra v článku spekuluje, že byl ze strany společnosti ČD Cargo „zkrácen čas zájemcům na přípravu nabídky kvůli vánočním svátkům a dovoleným před Silvestrem“. Tento argument je však lichý. Společnost ČD Cargo stanovila lhůtu pro podání nabídek do 11. února 2010, tedy v celkové délce 52 dnů, což je termín o 7 dní delší, než je lhůta stanovená zákonem (podle § 41 odst. 3 a § 42 odst. 2 zákona o veřejných zakázkách je lhůta pro podání nabídek v otevřeném řízení stanovena v délce 45 dnů). Společnost ČD Cargo stanovila tuto lhůtu o 7 dní delší právě z důvodu vánočních svátků.

Pro účely vyhodnocení nabídek byla stanovena zcela v souladu se zákonem taková hodnotící kritéria, která mají jednoznačnou souvislost s předmětem zakázky. Hodnotící kritéria byla stanovena tak, aby bylo možno dosáhnout nízké ceny zakázky (tj. nákladů na leasing nákladních vozů) při současném dosažení vysoké úrovně technického řešení cisternových vozů a s důrazem na dodržení harmonogramu pro dodání těchto železničních vozů. Zadavatel stanovil v souladu s § 78 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách ekonomickou výhodnost nabídky jako základní hodnotící kritérium. Nejvýznamnějším dílčím hodnotícím kritériem je nejnižší nabídková cena (s váhou kritéria 45 %, tj. nejvyšší váha). Dalším kritériem v pořadí je technická úroveň řešení cisternových vozů (s váhou kritéria 30 %) a třetím hodnotícím kritériem je navýšení smluvní pokuty nad zadavatelem stanovenou minimální pokutu za pozdní dodání vozu za jednotlivý vůz a den (s váhou kritéria 25 %). Hodnotící kritéria byla stanovena dle § 78 odst. 4 zákona o veřejných zakázkách, kde se mj. uvádí: "Dílčí hodnotící kritéria se musí vztahovat k nabízenému plnění veřejné zakázky a mohou jimi být vedle nabídkové ceny zejména kvalita, technická úroveň nabízeného plnění, dodací lhůta nebo lhůta pro dokončení". V tomto ohledu lze takto zvolená kritéria u této zakázky považovat za naprosto běžný standard, který je používán i v případě jiných veřejných zakázek.

Takto nastavená dílčí hodnotící kritéria jednoznačně zdůrazňují snahu společnosti ČD Cargo o dosažení nízké ceny za leasing nákladních vozů při dosažení vysoké úrovně technického řešení a dodržení včasnosti dodávek nákladních vozů. V rámci kritéria „technická úroveň řešení“ je posuzován soulad s technickými podmínkami zadavatele na konstrukci a provedení stavby vozu, je hodnocena úroveň technického provedení, jsou porovnávány parametry jednotlivých nabízených řešení, nakolik vyhovují podmínkám budoucího provozovatele z obchodního i provozního hlediska. Cílem kritéria „navýšení smluvní pokuty“ je vyšší zainteresovanost a motivace dodavatele na dodržení termínu dodání. Společnost ČD Cargo realizuje zakázku na dodávku cisternových vozů za účelem uskutečnění železničních přeprav konkrétních obchodních případů a logickou snahou společnosti je přinutit dodavatele k dodržení termínu dodání. Je vhodné připomenout, že nákladní dopravce ČD Cargo se pohybuje na vysoce konkurenčním dopravním trhu, na němž je flexibilita jedním z nejdůležitějších předpokladů obecně a obzvláště pak při získávání nových obchodních příležitostí.

Redaktor Sůra ve svém článku uvádí, že „podle propočtů IRS (společnost IRS Industries byla zájemcem o zakázku – pozn. autora tiskové zprávy) tak může soutěž prohrát i firma, která nabídne vagon za 100 milionů korun, s firmou, jež je nabídne za 200 milionů. Dražší firmě totiž stačí, aby výrazně navýšila smluvní pokutu. Například když levnější firma nenabídne žádné navýšení pokuty a dražší navýšení pokuty o korunu za vagon, zakázku získá firma s nabídkou dvakrát dražší“. Společnost ČD Cargo důrazně odmítá tyto zavádějící výroky. Z výše uvedených informací o nastavení kritérií soutěže je zcela zřejmé, že takový postup by nebyl možný v případě, kde kritérium „navýšení smluvní pokuty“ má váhu jen 25 % ve srovnání s váhou kritéria „nejnižší nabídková cena“, jež činí 45 %. V tomto ohledu je nutné výroky společnosti IRS Industries označit za nepravdivé.

Jan Sůra ve svém článku dále zpochybňuje požadavek společnosti ČD Cargo na splnění podmínek interní normy Českých drah ČD V 95/5. Požadavek zadavatele na splnění základních technických podmínek, zejména předpisu ČD V 95/5, se vztahuje na prokázání způsobilosti pro svařování ve smyslu normy ČSN EN ISO 3834-2 „Požadavky na jakost při tavném svařování kovových materiálů“ a řady norem ČSN EN 15085 „Železniční aplikace – Svařování železničních kolejových vozidel“. Tyto normativní dokumenty obsahují základní požadavky na všechny metody svařování a pájené spoje používané při výrobě, modernizacích, rekonstrukcích a opravách železničních kolejových vozidel jako celku, jejich skupin, podskupin a pro renovaci opotřebovaných dílů svařováním a navařováním z hlediska bezpečnosti provozu železničních kolejových vozidel. Současně určuje hlavní požadavky na použitou technologii, základní a přídatný materiál, konstrukci, výrobu, zkoušení, kontrolu a kvalifikaci svářečů. Železniční kolejová vozidla mohou vyrábět, rekonstruovat nebo opravovat pouze dodavatelé, kteří prokázali svoji způsobilost pro svařování ve smyslu uvedených norem zejména ČSN EN ISO 15085 a ČSN EN ISO 3834-2 před nezávislým certifikačním orgánem, který má svoji činnost akreditovanou Českým institutem pro akreditaci. Na základě přezkoumání žádajícího subjektu je vystaven certifikát, který je po vypršení časové platnosti reauditován. Výše uvedený nezávislý certifikační orgán musí být pro tuto činnost schválen dle řady norem ČSN EN 15085 národním bezpečnostním orgánem (NBO), což je v podmínkách České republiky Drážní úřad ČR.

Certifikace dodavatelů není žádným zvláštním specifickým společností ČD Cargo, ani se nejedná o nijak nový požadavek. Předpis ČD V 95/5 má dvanáctiletou historii s poslední aktualizací v červenci 2009. Jedná se tak o základní pravidlo, kterým se v České republice řídí obecně všichni výrobci a opravci železničních kolejových vozidel a jejich dílů. Požadavek na certifikaci dodavatelů je považován za nezbytný předpoklad pro dodržení jakosti při výrobě a opravách železničních kolejových vozidel a je považován za opodstatněnou podmínku zadavatele při prokazování technické způsobilosti uchazeče o zakázku. Kromě toho, společnost ČD Cargo považuje za dostačující, pokud uchazeč doloží, že již alespoň učinil prokazatelné kroky k získání tohoto certifikátu. Je proto logickou samozřejmostí, že zahraniční zájemci o zakázky v České republice musí respektovat předpisy a normy zde platné, stejně jako čeští zájemci o zakázky například v Rumunsku musí respektovat tamější předpisy a normy (převážná část výrobních kapacit Skupiny IRS je situována v Rumunsku). Netřeba nikterak zdůrazňovat, že u železničních cisternových vozů je důslednost dodržování příslušných norem při svařování obzvláště důležitá. Samotný kotel cisternového vozu je tlakovou nádobou a jakékoliv sebemenší pochybení při technologii svařování představuje vážné nebezpečí se značnými následky.

Společnost ČD Cargo, jakožto zadavatel zakázky, obdržela dne 15. února 2010 žádost Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) o zaslání dokumentace k veřejné zakázce „Pořízení 50 ks cisternových vozů řady Zacns formou leasingu“. Tato žádost ÚOHS vychází z podnětu společnosti IRS Industries, který uvedená společnost doručila ÚOHS dne 11. února 2010. Kopii podnětu k ÚOHS však tato společnost nezaslala zadavateli, avšak generálnímu řediteli Českých drah, a. s. Společnost IRS Industries, ani jakákoliv jiná společnost ze Skupiny IRS, však v rámci této veřejné zakázky závaznou nabídku nepodal. Z těchto skutečností lze usuzovat, že společnost IRS Industries záměrně brání zadavateli v realizaci zadávacího řízení a snaží se o poškození pověsti zadavatele u jiných subjektů a prostřednictvím tisku.

V neposlední řadě společnost ČD Cargo zcela odmítá jakékoli spekulace redaktora o „favoritech soutěže“ či zadání soutěže pro „konkrétní firmu“. Takové spekulace považuje společnost ČD Cargo za zcela irelevantní. Závěrem dodáváme, že společnost ČD Cargo ve věci realizace předmětu této veřejné zakázky zatím nerozhodla a nyní čeká na stanovisko ÚOHS. Podle dostupných informací však ÚOHS v kontextu podnětu společnosti IRS Industries dosud nezahájil žádné řízení vůči společnosti ČD Cargo. ÚOHS si pouze vyžádal informace a písemnou dokumentaci k veřejné zakázce a tyto materiály mu společnost ČD Cargo jako zadavatel poskytla. Zadávací řízení k této zakázce tak nebylo dosud ze strany společnosti ČD Cargo dokončeno, nebyl vybrán nejvhodnější uchazeč, nedošlo k uzavření realizační smlouvy.

Na základě předložených skutečností se tak společnost ČD Cargo domnívá, že se redaktor Jan Šůra v deníku Mladá fronta Dnes opakovaně snaží cíleně poškodit dobré jméno společnosti ČD Cargo. Jeho pracovní postupy podle našich zkušeností neodpovídají základním etickým pravidlům a novinářským standardům, jeho články jsou podle našeho názoru neobjektivní a nevyvážené. Redaktor Jan Šůra zpravidla čerpá jednostranně ze „svých“ informačních zdrojů a opakovaně nedává adekvátní prostor k vyjádření společnosti ČD Cargo. Výsledkem jsou zkreslené „senzacechtivé“ články obsahující spekulace, které mohou poškozovat dobré jméno společnosti ČD Cargo. Společnost ČD Cargo tak nyní zvažuje, že se proti takovým postupům redaktora Jana Šůry bude bránit právní cestou.

## 12. 04. 2010 Stát hledá cestu, jak zachránit obří projekt tunelu pro vlaky do Berouna

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihted.cz/c1-42458950-stat-hleda-cestu-jak-zachranit-obri-projekt-tunelu-pro-vlaky-do-berouna>)

Evropa se zdráhá projekt za 46 miliard korun platit. Projektanti proto navrhli novou trasu, která je o 10 miliard levnější. Obří projekt téměř 25 kilometrů dlouhého železničního tunelu, který má spojit Prahu s Berounem, je zřejmě definitivně minulostí. Je totiž příliš drahý a Evropská unie se jej proto zdráhá spolufinancovat. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nyní hledá novou a reálnější variantu, na kterou by byl Brusel ochoten přispět. Jak server iHNed.cz zjistil, nové varianty si „vynutili“ zástupci poradenského centra Evropské komise JASPERS. To má totiž důležité slovo při odsouhlasení projektu a oznámilo, že pokud bude stát na původní variantě trvat, nepřispěje na ní Brusel více než dvaceti procenty. A to je výrazně méně, než stát potřebuje.



### Evropo, dej aspoň 75 procent

Původně měl pětadvacetikilometrový tunel do Berouna stát 33 miliard korun, postupně se ovšem jeho odhadovaná cena vyšplhala na 46 miliard. Původní suma totiž byla propočítána na to, že stavba začne již v roce 2009. Nyní je jasné, že stavět se nemůže začít před rokem 2013. Při uvedených číslech by Česko ovšem muselo zaplatit z vlastních zdrojů nejméně 37 miliard. „Na to nemáme. Musíme najít jinou variantu trasy, kterou Brusel zaplatí alespoň ze 75 procent,“ řekl HN zdroj, který je seznámen s průběhem vyjednávání.

Nová trasa se připravuje od počátku 90. let. Ta současná vede kolem Berounky přes Černošice a Karlštejn je příliš složitá na modernizaci. Velké množství zatáček totiž nedovoluje zvýšit kapacitu trati a nevyhovující je také její profil, který neumožňuje vyšší rychlost vlakových souprav. Projektanti firmy SUDOP PRAHA navrhli na přelomu tisíciletí celkem devět variant, většinou méně či více pod zemí. Z nich SŽDC vybrala verzi tunelu dlouhého 25 kilometrů, který by začal v Praze pod Barrandovem a končil před Berounem. nyní je však zřejmě už jasné, že jeho realizace kvůli financím nedopadne.

### Jde ušetřit deset miliard

Projektanti proto dostali nový úkol: najít úspornější variantu. „Z posuzovaných devíti variant jsme doporučili dvě. Obě jsou o osm až deset miliard korun lacinější,“ uvedl šéf projekčního týmu Miroslav Krsek. Zatímco původně preferovaná trasa měla vést skoro celá pod zemí, obě nové varianty vedou z části po povrchu. V jižní variantě bude využita stávající trať až do Radotína, za kterým bude následovat téměř 18 kilometrů dlouhý tunel až do Berouna. V severní variantě trasa tunelem vystoupá na povrch u Zbuzan, pokračuje přes Nučice do Loděnice, a dále opět tunelem až do Berouna. Obě nové varianty nyní procházejí studií proveditelnosti. „Ta by měla být hotova do konce dubna. JASPERS by nám měli zhruba do půli května říct, které variantě dají doporučení,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

### Musí získat pozemky

To, že některá z obou tras projde, však ještě není jisté. Pokud SŽDC jednu z nich vybere, tak bude třeba jednat s majiteli pozemků a obcemi, které jsou na trase. Právě kvůli tomu SŽDC preferovalo variantu dlouhého tunelu. „Bude muset být vypracována přípravná dokumentace, dokumentace EIA, upraveny všechny dotčené územní plány, následuje poměrně náročný průzkum pro stavbu (tunely) a vlastní projekt stavby. Takže termín se nyní dá jen těžko odhadovat,“ vypočítává projektant Miroslav Krsek. Není proto vyloučeno, že jako nejreálnější nakonec zůstane modernizace a rozšíření současné trati podél Berounky. Ani ta však není bez problémů a SŽDC se proti ní staví.

Podle Hally by tuto výstavbu provázely "neuvěřitelné protesty" lidí kolem trasy či ekologů. Kolem celé trati by se totiž musely postavit hlukové stěny, část trati vede zářezem ve skále a navíc je v oblasti složité podloží. "Rekonstrukce by stála nejméně deset miliard," upozorňuje Halla. Navíc ani poté se podle něj nebude moci jet po trati požadovanou rychlostí pro koridory, tedy 160 kilometrů v hodině. Trať ani po modernizaci neumožní rychlost vyšší než 80 až 120 kilometrů v hodině. Nový tunel přitom měl umožnit maximální rychlost až 300 kilometrů v hodině. A pravděpodobně i „zárodkem“ vysokorychlostní tratě jako součásti tranzitního železničního koridoru z Prahy přes Plzeň do německého Norimberku a dále Mnichova.

### 13. 04. 2010 V Desné budou dvě nové železniční zastávky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/86845-v-desne-budou-dve-nove-zeleznicni-zastavky/>)

Na železniční trati z Liberce přes Tanvald do Harrachova začala výstavba dvou nových železničních zastávek Riedlova vila a Pustinská v Desné na Jablonecku. Nové zastávky jsou součástí velkého projektu, který má zkvalitnit veřejnou dopravu v Mikroregionu Tanvaldsko. Vzniknou také autobusové stanice. Podle desenského starosty Marka Pietera projekt přijde na 29 milionů korun, z toho přes 85 procent získal mikroregion z Evropské unie. V Desné už loni investovali do modernizace autobusových zastávek a vznikla i jedna zcela nová, Desná-Souš, která usnadňuje turistům v zimě nástup na Jizerskou magistrálu. Také nové vlakové zastávky by měly zlepšit obslužnost podhorského města nejen pro jeho obyvatele, ale usnadnit přístup do některých oblastí také návštěvníkům.

Desná leží na jedné z nevytíženějších regionálních tratí v Libereckém kraji, která spojuje Liberec s Jizerskými horami a Krkonošemi. Denně po ní vlaky přepraví kolem 5 800 lidí. Zastávky v Desné nejsou první, které v regionu v posledních letech přibýly. Před třemi lety byl rozšířen jízdní řád o zastávku na trati ze Smržovky do Josefova Dolu, kde přibyla stanice pod tanvaldským Špičákem, a na začátku letošního roku přibýly dvě zastávky v Jablonci nad Nisou a ve Smržovce. Další se staví také ve Velkých Hamrech.

### 14. 04. 2010 Žižkov přijde o funkcionalistickou chloubu, radnice o „barabiznu“ nestojí (Nákladové nádraží Žižkov)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/zizkov-prijde-o-funkcionalistickou-chloubu-radnice-o-barabiznu-destoji-1o0-/praha.asp?c=A100412\\_185430\\_domaci\\_lpo](http://zpravy.idnes.cz/zizkov-prijde-o-funkcionalistickou-chloubu-radnice-o-barabiznu-destoji-1o0-/praha.asp?c=A100412_185430_domaci_lpo))

Funkcionalistická budova nákladového nádraží Žižkov má ustoupit nové obytné čtvrti, v plánech se s ní už nepočítá. Na jejím místě nejspíš povede hlavní ulice. Zatímco radnice Prahy 3 to neřeší a nechává debatu o "barabizně" na odborné veřejnosti, architekti litují ztráty industriálního unikátu. "Je to úžasná stavba, Praha 3 by na ni měla být hrdá," míní historik architektury Zdeněk Lukeš. Jenže z radnice se ozývá: "Ta barabizna z krabic? Vypadá to jako z reálného socialismu." Tak vidí budovy Nákladového nádraží mluvčí Prahy 3 Jan Sotona.

Bývalé nákladové nádraží patří Českým drahám, včetně většiny pozemků v areálu. Postupně je ale odprodávají developerům, kteří zde budou stavět novou obytnou čtvrť, kde má přibližně do 12 až 15 let bydlet kolem 15 tisíc lidí. Funkcionalistické překladiště, které má z mapy Žižkova zmizet, funguje nyní jako skladiště. Teď záleží na hlavním městě, v jaké podobě schválí nový územní plán, sdělil iDNES.cz Karel Tabery z oddělení koncepce nakládání s majetkem z Českých drah. Ve hře je podle něj několik návrhů architektonicko-urbanistických řešení. "Ten nejreálnější ovšem skutečně s existencí stávajícího objektu do budoucna nepočítá," dodal. V novém územním plánu je totiž zakreslena místo nádraží hlavní ulice.

#### Někdejší unikát Evropy musí ustoupit

O mimořádné kvalitě stavby mluví kromě Lukeše i architektka z oddělení specializací péče o památkový fond Národního památkového ústavu Eva Dvořáková. Podle ní jde o nejdokonalejší funkcionalistickou průmyslovou stavbu z počátku 30. let v Praze. "Na stavbě se podíleli špičkoví odborníci, stavěly ji prvotřídní firmy," podotkla Dvořáková. V době, kdy nádraží vzniklo, tedy polovině 30. let, nemělo konkurenci. "Bylo to provozně nejdokonalejší nádraží v Evropě. Půdorysně má tvar písmene U. V čele stojí administrativní budova,



mezi postranními skladovacími křídly vedou koleje, kam zajižděly vlaky. Po vnějších stranách skladišť jsou nájezdové rampy pro nákladní auta, která rovnou překládané zboží rozvážela," popisuje. Budova má jedno až dvě podzemní podlaží a dvě nadzemní. "Objekty by se daly využít obdobně, jak je to ve světě běžné. Třeba doky v Londýně nebo Duisburgu, které prošly atraktivní proměnou," domnívá se. Podle ní není stavba ani v současnosti ruina, jak se to zdá třeba radnici. "Stavebně jsou objekty areálu dobře zachovalé. Je to železobetonová konstrukce s hříbovými stropy. Díky tomu je po statické stránce v naprostém pořádku," poznamenala Dvořáková. Pokud dojde na demolici, bude podle ní dost náročná právě díky kvalitě původního zpracování. "Mělo by se zvážit, zda stavbu odstranit i za těchto ekonomických nákladů. Je to barbarské počínání," míní architektka. V Praze ale teď podle ní převládá trend uvolnit si pozemky bez ohledu na to, co na nich stojí.

### "O bourání jsme nerozhodli, byl to požadavek"

Praha 3 dává od rozhodnutí o osudu stavby ruce pryč. "Pro nás ta debata není důležitá," poznamenal mluvčí radnice Prahy 3 Sotona s tím, že developer by asi z rozhodnutí překladiště zachovat nebyl nadšený. Ten ale s takovou variantou nepočítá vůbec, protože nebyla v požadavcích územně plánovacích institucí, tedy ani Prahy 3, ani magistrátu. "Respektujeme názor územně plánovacích orgánů. Tam, kde budova leží, by mělo být prodloužení Olšanské ulice. Myslím, že musí být zbourána," uvedl ředitel pro development Sekyra Group Leoš Anderle. Podle něj nejde o rozhodnutí developera, Anderle to vnímá jako počáteční zadání.

Firma je součástí projektové společnosti Žižkov Station Development (ŽSD), která připravuje další rozvoj území nákladového nádraží. Majoritní podíl v ŽSD mají České dráhy. Přestože developer nepočítá se zachováním funkcionalistického překladiště, dialog s odborníky připoustí. "Pokud se do toho vnesou památkáři, nebudeme se tomu bránit. Mám ale za to, že tam jsou nadřazené zájmy," naráží Anderle na požadavek vést tudy silnici. Zároveň poznamenává, že budova by byla obtížně komerčně využitelná. "Mohlo by tam být neziskové kulturní centrum," zamýšlí se a poznamenává, že by do stavby musely přijít prostředky z grantů.

### Příliš mladá památka

Památkáři se už jednou do diskuse zapojili. V roce 2003 lidé z Národního památkového ústavu podali podnět ministerstvu kultury k zahájení řízení o prohlášení stavby za kulturní památku. Právě takové razítko by stavbu mohlo zachránit. "Dospěli jsme k tomu, že řízení nezahájíme. Je to mladá technická památka," řekla k rozhodnutí ministerstva jeho mluvčí Viktorie Plívová. Přitom třeba obchodní dům Máj na Národní třídě byl postavený roku 1975 a status kulturní památky před třemi lety získal. Řízení by mohlo být zahájeno znovu, ale musely by se objevit nové skutečnosti, které by postoj ministerstva změnilo. Na rozhodnutí má resort jeden až dva měsíce, doplnila Plívová.

### Z historie

Nádraží mělo odlehčit železničnímu uzlu v Praze odklonem nákladních vlaků z centra. Sloužilo k překládce zboží na nákladní automobily, byly zde chladicí boxy na uložení potravin. Autory projektu budovy nádraží jsou Karel Caivas a Vladimír Weiss, realizovala ho v letech 1931 – 1936 firma Karla Skorkovského, Bohumila Belady a Františka Strnada, specialisté na železobetonové konstrukce.

Zdroj: registr.cvut.cz

## 14. 04. 2010 České dráhy opravily budovu v Třeboni

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5917/>)

České dráhy v uplynulých měsících zahájily opravy několika objektů na území Jihočeského kraje. Největší investicí se stala rekonstrukce objektu nádražní budovy v Třeboni. „Vedle fasády a výměny oken se také opravovala střešní krytina, klempířské prvky, osvětlení a prostory pro cestující veřejnost. Rekonstrukce objektu si vyžádala částku téměř 3 miliony korun,“ upřesňuje Jiří Stuna, ředitel Regionální správy majetku Českých drah v Plzni. „Výpravní budova svým vzhledem splňuje požadavky našich zákazníků a stala se důstojnou vstupní branou do známého turistického a lázeňského jihočeského města.“

V loňském roce České dráhy opravily také výpravní budovy v Blatné na Strakonicku a v Plané nad Lužnicí na Táborsku. V Blatné se vyměnila stávající okna a dveře za plastová. Fasáda v rámci rekonstrukce prošla novým štukováním a má nový nátěr. Úpravu doznaly i přílehlající plochy. Obdobnými úpravami prošla také restaurační budova v Plané nad Lužnicí. Kromě nové střechy a s tím spojenými pracemi se měnila stávající dřevěná okna za plastová. Fasáda budovy má novou štukovou omítku s nátěrem.

## 15. 04. 2010 Velkolepé modely vlaků lze budovat třeba na půdě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/87148-velkolepe-modely-vlaku-lze-budovat-treba-na-pude/>)

Jeden z největších modelů železnice u nás ukrývá půda rodinného domu ve Žďáru nad Sázavou. Majitel své kolejiště v pozoruhodném prostředí neustále vylepšuje, v současnosti se těší ze 4 plnohodnotných vlakových souprav. Nedávno například instaloval ve svém miniaturním světě železnic stylové osvětlení. V domácím prostředí je takto rozsáhlý model českým unikátem.



Model šestačtyřicetiletého Radoslava Wimmera mimo jiné obsahuje 300 metrů kolejí, 70 domů, 3 000 různých dřevin a stovky miniaturních postav. Celý komplex jeho majitel vtěsnal na 15 metrů čtverečních. O míře svého úsilí si hrdý modelář vede i statistiky. "Když jsem sčítal, kolik času jsem tomu věnoval, tak to je přes 10 tisíc hodin," potvrdil Wimmer. Provoz modelu kolejiště zajišťuje 90 vyřazených telefonních relé. Řídí se podobnými ovládacími panely jako opravdová železnice. Sestavitelé se zaměřili zejména na autentické prostředí – kolem kolejí vládne skutečný život se vším, co k němu patří. V noci jsou vidět za okny vagónků cestující a na hřbitově plápolají svíčky.

Majitel miniaturního kolejiště však nechce zůstat u jednoho modelu, již prozradil své smělé cíle do budoucna. "Mým snem je vybudovat třeba ještě pro Žďár nebo pro Vysočinu velké kolejiště, které by připomínalo okolí Žďáru," říká Radoslav Wimmer.

## 16. 04. 2010 V Golčově Jeníkově vykolejil nákladní vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87215-v-golcove-jenikove-vykolejil-nakladni-vlak/>)

Na nádraží v Golčově Jeníkově na Havlíčkobrodsku dnes vykolejilo šest vagonů nákladního vlaku. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) nebyl nikdo zraněn. Doprava na trati Kolín – Havlíčkův Brod stála asi hodinu, informoval o tom mluvčí SŽDC Pavel Halla. Odpoledne byl provoz veden po jedné koleji. Drážní inspekce odhadla předběžně škodu na 800 000 korun. Nehoda se stala před jedenáctou hodinou. Nákladní vlak, který jel na trase Drážďany - Budapešť, měl 23 vagonů. Byl naložen. Vykolejila jeho přední část s lokomotivou, ale vagony se nepřevrátily. Některé se opět vrátily na koleje. "Předběžná škoda na trati činí 300, na lokomotivě 500 tisíc korun," doplnil náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Podle Českých drah jeden rychlík nabral kvůli nehodě zpoždění 36 minut. Po 12:00 už měly osobní vlaky projíždět nádražím podle jízdního řádu.

## 17. 04. 2010 Klaus pojedje na polský pohřeb vlakem. S Fischerem a Dukou

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/klaus-pojede-na-polsky-pohreb-vlakem-s-fischerem-a-dukou-pjv-domaci.asp?c=A100417\\_130431\\_domaci\\_jan](http://zpravy.idnes.cz/klaus-pojede-na-polsky-pohreb-vlakem-s-fischerem-a-dukou-pjv-domaci.asp?c=A100417_130431_domaci_jan))

Prezident Václav Klaus s manželkou Livií zamíří na nedělní pohřeb polského prezidenta Lecha Kaczyňského vlakem. Doprovodí je premiér Jan Fischer a pražský arcibiskup Dominik Duka. Letět nemůžou kvůli sopečnému mraku nad Evropou. Z Bohumína budou do Krakova pokračovat autem. "Prezident republiky společně s manželkou, premiérem Janem Fischerem a arcibiskupem pražským Dominikem Dukou odcestují v 6:11 vlakem z Hlavního nádraží v Praze," upřesnil mluvčí Hradu Radim Ochvat. Hlava republiky využije vlaku EuroCity z Prahy do Žiliny. Delegace ale vystoupí už v Bohumíně, odkud bude do Polska pokračovat vozem. "Pojede běžným spojem, pro něj a jeho delegaci bude vyčleněn určitý počet míst ve voze první třídy," upřesnila Radka Pistoriusová z ČD. Pokud by čeští politici chtěli dojet vlakem až do Krakova, čekala by je dlouhá a nepříliš pohodlná cesta. Vyrazit by totiž museli už v noci, ve vlaku by strávili zhruba devět hodin a v Polsku by navíc přestupovali. Přímým spojem by zase přijeli už v půl sedmé ráno.

Prezidentský pár se zúčastní smuteční bohoslužby v Mariánské bazilice a smutečního průvodu do wawelské katedrály. Do Krakova se chystá také bývalý lídr ODS Mirek Topolánek a europoslanec této strany Jan Zahradil. Podle mluvčího ODS Martina Kupky pojedou autem. Oba znali hlavu polského státu osobně, řekl Kupka ČTK. Pro Topolánka byl Kaczyński víc než jen politický partner, považoval ho za přítele, dodal mluvčí.



Logistický problém řeší většina zahraničních politiků, kteří se chtěli s polským prezidentem rozloučit. Letecká doprava nad Evropou zůstane kvůli mračnu sopečného popela ochromena i v neděli. Svůj vzdušný prostor dnes uzavřeli i další polští sousedé – Bělorusko a Ukrajina. Problém s dopravou musel řešit i portugalský prezident Aníbal Cavaco Silva, který uvízl na návštěvě Prahy. V sobotu se rozhodl dále neprodlužovat svůj pobyt v Česku, kde zůstal oproti plánům o den déle, uvedla ČTK. Portugalská agentura Lusa oznámila, že Silva ještě v sobotu vyrazí na cestu domů autem a na letadlo přestoupí ve španělské Barceloně.

### 19. 04. 2010 Drahám se komplikuje plán spojení s taxíky

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-42673400-draham-se-komplikuje-plan-spojzeni-s-taxiky>)

Jízdenka, na kterou by se dalo jet vlakem a pak vozem taxi až přímo do domu, pravděpodobně nebude. Pražský magistrát Českým drahám vysvětlil, že paušál na taxislužbu v tomto případě použít nelze. A pravděpodobně nepůjde použít ani klička v podobě smluvní přepravy. "Magistrát náš projekt připomínkoval a paušál asi nebude možné použít," potvrdil šéf odboru autobusové dopravy Českých drah Petr Moravec. Klasické kilometrové a hlavně poplatky za čekací dobu, která závisí na dopravní situaci, tak ale znemožní, aby si klient svou jízdenku včetně vouchery na taxi koupil ještě před cestou na pokladně. A to měla být jedna z hlavních výhod chystaných drážních taxíků.

#### Výběrový tendr pokračuje

Tendr na výběr provozovatele této služby přes uvedené komplikace pokračuje. Do dalšího kola postoupily společnosti AAA Radiotaxi, City Taxi a Profi Taxi. Ty splnily podmínky a dokáží dopravu zajistit jak v Praze, tak Brně a Ostravě. V květnu začnou dráhy s jednotlivými firmami jednat o podmínkách služby a během června by měly firmy podat své cenové nabídky.

Podle Moravce je možné, že se taxislužby například vzdají poplatků za čekací dobu, a pak by nakonec bylo možné prodávat jízdenky i dopředu. Právě to byl avizovaný záměr. Velká města měla být rozdělena na několik pásem podle vzdálenosti od nádraží a cestující by si na pokladně drah koupil jízdenku včetně poukazu na taxík v cílovém městě. Zjednodušilo by to například účtování firmám, na které se dráhy snaží stále více cílit. "Pražský magistrát dostává Prahu daleko za hranice Balkánu, v Paříži si mohou jako zákazník vybrat, jaký způsob účtování si zvolím, u nás to nejde," podivuje se šéf AAA Radiotaxi Jiří Kvasnička. Podle něj zatím dráhy nemají jasno v tom, co přesně za současné situace chtějí. "Je to určitě zajímavý nápad. Bude to ale ještě na dlouhé jednání, jak připravit službu, která bude pro cestující, nás i dráhy zajímavá," říká Kvasnička. Pokud by nakonec šlo účtovat na základě definovaných pásem, nebyl by to podle něj pro taxislužbu problém. Ten očekává spíše na straně drah. "Nevím, zda mají na pokladnách připojení k internetu, ani zda mají dostatečně vyškolený personál," uvažuje.

#### České dráhy a jejich modré autobusy

Kromě drážní taxislužby připravují České dráhy i modré autobusy ČD Line. Tam, kde podle nich na vlaky špatně navazují autobusy, chtějí přispěchat s těmi svými. Zatím mají připraveno zhruba třicet linek a jednají s kraji a obcemi o možnostech úhrady. "Ty autobusy si na sebe samozřejmě samy nevydělají a dotace budou potřeba," říká Moravec. Přímou konkurencí pro autobusové dopravce podle něj nebudou. "Strefujeme se do hluchých míst, na které impotentní objednavatel dopravy nemyslel," popisuje. Připravené linky se zatím setkávají s kladnou odezvou. Kraje a obce by ale podle zákona měly na tyto linky vypsát výběrová řízení, případně je zařadit do tendru na celou autobusovou dopravní obslužnost. Pak ale nemusí České dráhy nakonec zvítězit.

### 19. 04. 2010 Nové lokomotivy čekají na razítka a nejezdí. Stály už ale přes miliardu (109 E)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nove-lokomotivy-cekaji-na-razitka-a-nejezdi-staly-uz-ale-pres-miliardu-1zg-eko-doprava.asp?c=A100418\\_195330\\_eko-doprava\\_vel](http://ekonomika.idnes.cz/nove-lokomotivy-cekaji-na-razitka-a-nejezdi-staly-uz-ale-pres-miliardu-1zg-eko-doprava.asp?c=A100418_195330_eko-doprava_vel))

Přestože České dráhy zaplatily za dvacítku nových lokomotiv řady 380 z plzeňské Škody Transportation na zálohách jeden a čtvrt miliardy korun, stroje jim dosud neslouží. Dráhy totiž stále nemají všechna potřebná razítka pro ostrý provoz. Podle výrobce by je mohly dostat ve druhém pololetí. Dráhy si přitom mašiny objednaly v roce 2005. Po pěti letech je už skoro polovina lokomotiv vyrobených, ale vlaky zatím netahají. V barvách Českých drah přitom měly jezdit už předloni.

Současné vedení drah je v nákupu strojů nevině. "To je pozůstatek starých smluv. Ta smlouva je víceméně nevyhovitelná," říká šéf dopravce Petr Žaluda. Dráhy mají nárok aspoň na penále v řádu

desítek milionů korun. Cena dvaceti lokomotiv je přitom 2,6 miliardy. Dva stroje si loni objednaly také slovenské železnice. Škoda Transportation očekává, že před dokončením strojů ještě dojde na otázky ohledně penalizací. Poslední lokomotivu chce draham předat začátkem roku 2011. Stroje řady 380 budou schopné na rozdíl od současných lokomotiv jezdit po celém Česku a zároveň i v okolních zemích. Jejich maximální rychlost je 200 kilometrů v hodině. Dosud nejrychlejší mašiny v majetku drah mohou jet 160, avšak pouze v severní části Česka, kde je v trolejích stejnosměrný proud.

## 19. 04. 2010 České dráhy nakupují: některé vlaky bez tendru, jiné zase draž

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nakupuji-nektere-vlak-vez-tendru-jine-zase-draz-prk-/eko-doprava.asp?c=A100418\\_210056\\_eko-doprava\\_vel](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nakupuji-nektere-vlak-vez-tendru-jine-zase-draz-prk-/eko-doprava.asp?c=A100418_210056_eko-doprava_vel))

České dráhy mají výrazně více peněz na investice než v předchozích letech. Většinu vlaků však stále nakupují od Škody Transportation. Motorové soupravy Regionova dokonce meziročně podražily o 15 procent. Kritikům navíc vadí, že část zakázek zadává firma přímo, bez vypsání soutěže.

Rozdíl mezi modernizovaným žluto-zeleným motoráčkem Regionova vyrobeným v roce 2008 a jeho o rok mladším bratrem okem nepoznáte. Vlaky dodávané firmou Pars Nova, která patří pod Škodu Transportation, se přesto výrazně liší: svou cenou. Ještě v srpnu roku 2008 stála dvouvozová souprava Regionova České dráhy 25,8 milionu korun, o rok později už 29,7 milionu. Případ vlaků Regionova dobře ukazuje vztahy mezi drahami a Škodou Transportation. Dopravce, který se chlubí transparentností, nemá problém zadat miliardové zakázky bez soutěží firmě, jejíž skuteční vlastníci jsou v utajení. Dráhy mají pro vyšší ceny regionov vysvětlení. Jde o zakázku z nové soutěže a jinak vybavené vozy. "ČD u druhého výběrového řízení požadovaly některá technická vylepšení, například jiné vedení dvojkolí, mazání okolků či elektrické spínání kompresorů," vypočítává mluvčí drah Petr Štáhlavský. S tím však nesouhlasí železničář Jindřich Berounský, který současné vedení dlouhodobě kritizuje a dostal nedávno výpověď. "Elektrické spínání představuje jedno relé za dvě stovky, mazání okolků je pro poslední kontrakt naopak o 35 až 40 tisíc korun levnější," oponuje Berounský.

### O zdražení se zajímá ministerstvo

Leptší výbavou vysvětluje zdražení regionov i jejich výrobce. "Zvýšení ceny odpovídá inovacím, díky nimž jsou vozy třeba méně hlučné nebo lépe topí," uvedl mediální zástupce Škody Transportation Miroslav Novák. O zdražení se začalo zajímat i ministerstvo dopravy, jehož zástupci v dozorčí radě drah si chtějí vyžádat dokumentaci tendru. Dopravce přitom nemá problém ani se zadáním zakázky úplně bez soutěže. Třeba v závěru loňského roku si objednaly dráhy během dvou měsíců od firem patřících pod Škodu Transportation bez soutěže vlaky za čtyři miliardy korun. Dráhy přímé zadání obhajují tím, že by se do soutěže jiní zájemci nepřihlásili.

Z celkových 12,6 miliardy korun, které od roku 2007 šly do nových vozidel, modernizací či pravidelných oprav, směřovalo ke Škodě či jejím dcerám 11,3 miliardy. Většina z nich právě do regionov a elektrických souprav CityElefant, které jezdí zejména v okolí Prahy, méně pak na Ostravsku. Firma by přitom mohla ušetřit. Jeden CityElefant stojí dráhy 230 milionů korun. Když se tato částka vydělí počtem míst (310), tak vyjde, že náklady na jednu sedačku činí 742 tisíc korun. Třeba u čtyřvozových vlaků od Siemensu, které nakoupily švýcarské dráhy SBB, činí náklady na sedačku 516 tisíc korun, což je ve srovnání se CityElefanty o 30 procent méně.

### "Chtěl jsem předejít řečem, že nadřuzujeme Pentě"

Podobně nevýhodný je v tomto srovnání také nákup lokomotiv řady 380. Například slovenské železnice si v roce 2004 objednaly obdobné lokomotivy Taurus v přepočtu za 100 milionů korun za jednu. České stroje vycházejí na 133 milionů korun. Ani vypsání soutěže však nemusí znamenat, že se na dráhy přičítá konkurence. Jako příklad může posloužit tendr na pronájem nádražních prostor z konce loňského roku, jehož podmínkám nápadně vyhovovala trojice společností patřících skupině Penta: obchody Žabka, sázkové kanceláře Fortuna a lékárny Dr. Max.

Výběrové řízení na pronájem prostor bylo vypsáno před vánočními svátky a na podání nabídek bylo jen 14 dnů. Šéf nemovitostí Českých drah Milan Matzenauer krátkou lhůtu na soutěž obhajuje tím, že firma měla řadu nádraží v opravě a chtěla je co nejdříve pronajmout. Sám tvrdí, že je rád, že prostory získaly právě firmy Penty. Smlouvu prý mohl podepsat i bez soutěže. "Mám na to pravomoci, ale chtěl jsem předejít řečem, že nadřuzujeme Pentě. Hodně kolem toho naběhali, proto jsem rád, že to takto dopadlo," říká Matzenauer.

Firmám, které mají s drahami na pronájmy dvacetileté smlouvy, se nelíbí, že je obešly a prostory jim nenabídlily. "Naše žádosti včetně dispozičních studií leží na dráhách několik let," tvrdí šéf firmy JPServis provozující prodejny Pont Marek Cagašek.

## 19. 04. 2010 Uzavřené nebe přineslo jedněm těžké ztráty, druhým milionové zisky

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-42691890-uzavrene-nebe-prineslo-jednem-tezke-ztraty-druhym-milionove-zisky>)

Autobusová a železniční doprava si mne ruče. Jen České dráhy vydělaly o víkendu díky zastavení letecké dopravy přes 20 milionů korun. České dráhy utržily od pátku na svých pokladnách kvůli zastavené letecké dopravě za jízdenky na mezinárodní spoje přes 20 milionů korun, což je pětkrát více než obvykle. Řekl to mluvčí Petr Štáhlavský. "Přesné počty přepravených osob zatím nejsou k dispozici. Největší nápor zažilo pražské hlavní nádraží, více cestujících odbavila také ostatní pražská nádraží, ale i nádraží v Karlových Varech nebo v Mariánských Lázních," dodal mluvčí.

První posílené vlaky železničáři vypravili již v pátek krátce po poledni. Postupně byly posíleny prakticky všechny mezistátní spoje ve směru na Berlín, Hamburk, Vídeň, Budapešť, Mnichov a Norimberk o jeden až tři vozy. Zvláštní posily byly vypraveny také u lůžkových expresů do Moskvy. "České dráhy budou posilovat dopravu v návaznosti na obnovení leteckého provozu do dnešního dne, návrat posilových vozů do depa očekáváme v průběhu úterý. Noční vlaky s povinnou rezervací například do Moskvy ale budou posilovány až do středečního večera," uvedl Štáhlavský.

### V plném nasazení i autobusy

Mluvčí podotkl, že dráhy sice budou mít po vypořádání s ostatními evropskými železničními správami kvůli zastavení letecké dopravy vyšší tržby, ale na druhou stranu lze očekávat také vyšší náklady v souvislosti s nasazením většího počtu zaměstnanců, jejich přesčasovou prací, ale také s vyššími náklady souvisejícími s mimořádnými manipulacemi a nasazením posilových vozů. Společnost Eurolines, která provozuje mezinárodní autobusovou dopravu, musela například do Londýna posílit spoje až desetinásobně. Autobusy do Velké Británie ale odjedou až dnes po 17:00, protože o víkendu nebylo možné kvůli totálnímu přetížení zajistit přepravu přes kanál La Manche.

Vedle linky do Londýna měli lidé největší zájem o přepravy do Paříže, Frankfurtu, Bruselu, Barcelony, Kodaně, Hamburku a Amsterdamu. Na většinu těchto linek dopravce vypravil mimořádné spoje. Počet prodaných jízdenek od pátku přesáhl 3 000, což proti minulému víkendu představuje patnáctinásobný nárůst. Prodej přes web vzrostl o 300 procent. "O víkendu byl největší zájem ze strany cizinců, kteří potřebovali zajistit jízdenky na cestu zpět domů. Od dnešního rána registrujeme zvýšený zájem české klientely," uvedla ředitelka marketingu Pavla Lauermannová. Největší zájem zaznamenala kancelář firmy na pražském autobusovém nádraží na Florenci, která musela na víkend zdvojnásobit stav personálu.

### Student agency posiluje autobusy, ale na letech ztrácí

Společnost Student Agency (SA) nasadila na linky z Prahy do Londýna a Paříže, na kterých obvykle jezdí jeden autobus denně, desítky posilových vozidel. Většinou jsou do hodiny vyprodané, řekl v pondělí majitel firmy Radim Jančura. Na pražském nádraží na Florenci jsou údajně zástupy lidí. Firmu ale zastavený letecký provoz stojí miliony korun. "Patříme k největším prodejčům letenek v Česku a za každý den, co se nelétá, budeme zákazníkům vracet asi deset milionů korun. Posílené autobusové spoje nám tu ztrátu alespoň částečně nahradí," řekl Jančura.

Jedna z největších sítí autopůjčoven Hertz zaznamenala podle manažera Rostislava Sovíčka po uzavření nebe 300procentní nárůst požadavků o vrácení v Česku vypůjčených vozidel v zahraničí. "Snažíme se uspokojit maximum požadavků již od pátku, nicméně v průběhu víkendu jsme byli nuceni omezit další pronájmy s vrácením vozidel v zahraničí, neboť musíme počítat s tím, že při znovuotevření vzdušného prostoru, které může přijít již dnes v poledne, budeme muset obsloužit klienty s platnými rezervacemi," dodal.

Letecká doprava nad Českem, včetně provozu tuzemských letišť, byla obnovena dnes v poledne. Letadla nelétala od pátku kvůli mraku popela z erupce sopky na Islandu.

## 19. 04. 2010 Na drezíně zemřel strojvedoucí, vozík pokračoval v cestě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87423-na-drezine-zemrel-strojvedouci-vozik-pokracoval-v-ceste/>)

Z nádraží v Meziměstí na Náchodsku ujela odpoledne drezína. Podle informací Drážní inspekce se motorový vozík vydal na nekontrolovanou cestu směrem k česko-polským hranicím pravděpodobně kvůli zdravotním problémům strojvedoucího. Ten na stanovišti zřejmě zemřel a poté vypadl ven. Vozík však pokračoval v jízdě. Drezína zamířila z Meziměstí do Polska, během cesty projela jeden přejezd,

ale ještě před hranicemi se zastavila. "Během nekontrolované jízdy byla poškozena jedna výhybka," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Výše škody dosud nebyla vyčíslena. Kromě strojevodoucího se nikomu dalšímu nic nestalo. Případem se zabývá také náhodská policie, přivolaný lékař uvedl, že muž zřejmě podlehl infarktu. "Počkáme na výsledky nařízené zdravotní pitvy, ale s největší pravděpodobností tam nebude žádné cizí zavinění," řekla mluvčí policie.

## 20. 04. 2010 Havířov – Ostrava za 1 Kč (26. dubna 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-5969/>)

Cestujte 26. dubna z Havířova do Ostravy a zpět za pouhou jednu korunu... České dráhy, a.s., vyhlásí akviziční slevu ČD Promo Havířov – Ostrava. Akviziční sleva ČD Promo Havířov – Ostrava platí za těchto podmínek:

- zpáteční jízdenka platná pouze dne 26. dubna 2010 ve 2. třídě osobních a spěšných vlaků
- jízdenka se bude vystavovat v železniční stanici Havířov nebo Havířov-Suchá, a to vždy do stanice Ostrava-Svinov přes stanice Ostrava střed a Ostrava hl. n. (jízdenku lze použít i po kratší trase přes stanici Ostrava-Vítkovice)
- cena zpáteční jízdenky ČD Promo Havířov – Ostrava činí 1 Kč
- předprodej jízdenky není možný

## 20. 04. 2010 ČD nakoupí nové motorové vozy pro Vysočinu a Liberecko u společnosti Stadler (RegioShuttle)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5965/>)

Vítězem výběrových řízení na nákup zcela nových motorových vozů pro kraj Vysočina a pro Liberecký kraj je firma Stadler Pankow GmbH, člen skupiny švýcarské společnosti Stadler Rail. V závěru roku 2011 a v průběhu roku 2012 by měla dodat celkem 33 nízkopodlažních motorových vozů, 17 jich bude jezdit na Vysočině a dalších 16 bude nasazeno do provozu na Liberecku.



„Nové motorové vozy budou nabízet přibližně 70 míst k sezení. Ve voze musí být vytvořen také univerzální prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky, kola nebo lyže a sáňky. Samozřejmostí je vybavení pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem. Příjemnou atmosféru i v létě zajistí klimatizace. U provedení pro Liberecký kraj počítáme s rychlostí do 100 km/h, ale s možností provozu na naší nejstrmější trati z Tanvaldu do Kořenova. Vozy na Vysočině budou konstruovány pro rychlost do 120 km/h,“ popisuje základní parametry nových vozů náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek. Připomíná, že základní parametry moderních vozů byly konzultovány také se zástupci obou krajů: „Při výběrovém řízení jsme přihlíželi také k požadavkům regionů a jejich zástupců. Věřím, že budou s vítězným vozidlem spokojeni stejně jako naši cestující na Vysočině a Liberecku.“ Ti by se měli setkat s prvními vozy již v závěru roku 2011. Dodávka vozů by totiž měla proběhnout v rozmezí 20 až 29 měsíců od podpisu kontraktu.

K tomu řekl Michael Daum, jednatel a ředitel společnosti Stadler Pankow: “Tato zakázka je pro naši firmu důležitým mezníkem. Poprvé dostáváme možnost dodat naše vozidla na český trh, a to 14 let poté, co Stadler poprvé v ČR prezentoval motorové regionální vozidlo. Přesně v červnu 1996 totiž firma předvedla své tříčlánkové vozidlo GTW. Již tehdy jsme věřili na velký potenciál českého trhu a ukazuje se, že naše odhady byly správné. To, co jsme si vždycky přáli, se stává skutečností. V mezidobí jsme už v ČR založili vlastní dceřinou společnost Stadler Praha. Ta v současné době zaměstnává 35 vysoce kvalifikovaných inženýrů, kteří se svojí prací podílejí na tvorbě budoucího úspěchu firmy Stadler.“

Vozidlo Regio-Shuttle RS1 je jednodílné nízkopodlažní vozidlo s diesel-mechanickým přenosem výkonu. Pohon zajišťují 2 naftové motory, které odpovídají nejnovějším emisním normám (stupeň IIIb). Prosvětlený a příjemný interier odpovídá i všem současným předpisům pro přepravu osob s omezenou možností pohybu. Vozidel typu Regio-Shuttle RS1 bylo různým zákazníkům doposud prodáno více než 400 kusů. “

Na Vysočině jsou tyto vozy určeny například pro tratě z Havlíčkova Brodu do Křižanova, přes Jihlavu do Počátek-Žirovnice nebo Světlé nad Sázavou a pro trať z Jihlavy do Třebíče. V Libereckém kraji pak budou jezdit například z Liberce do Frýdlantu v Čechách nebo z Liberce přes Tanvald do Harrachova.

Objeví se ale i na některých dalších lokálcích v regionu. Objem zakázky pro Vysočinu je ve výši 898 mil. Kč a Evropská unie by se měla podílet na jejím financování příspěvkem 200 mil. Kč. Zakázka pro Liberecký kraj pak představuje finanční objem 878 milionů Kč a Evropská unie by se na něm měla podílet přibližně 300 miliony Kč.

## 20. 04. 2010 Velká akvizice by mohla přinést do české dopravy vyšší kvalitu (DB, Arriva)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87565-velka-akvizice-by-mohla-prinest-do-ceske-dopravy-vyssi-kvalitu/>)

Českým drahám zřejmě přibude silná konkurence. Na železnice se chystají vjet Deutsche Bahn. Německý dopravce chce totiž koupit britskou společnost Arriva, která v Česku podniká. Konkrétní nabídku na převzetí Arrivy předloží Deutsche Bahn už ve čtvrtek, pokud ji o den dřív schválí dozorčí rada, což je podle odborníků téměř jisté. České dráhy však ze zesílení konkurence obavy nemají, tvrdí naopak, že se posílí spolupráce s německým dopravcem. Deutsche Bahn, jejichž zisk je dvacetkrát vyšší než výsledek Českých drah, chce za Arrivu zaplatit skoro 70 miliard korun. Za jednu akcii Arrivy by chtěly dát 740 pencí, což odhadem vyjde na 1,67 miliardy eur. Zároveň by německé dráhy měly převzít i dluhy britské firmy, ty činí zhruba miliardu eur.

Převzetí Arrivy by Deutsche Bahn přivedlo i do Česka. Arriva totiž v Česku provozuje jak autobusovou, tak vlakovou dopravu. Cestující by se tak mohli těšit na vyšší kvalitu a nižší ceny. "Protože usilujeme o integraci železniční dopravy v rámci Evropy, tak rozhodně můžeme očekávat, že tento vstup takového silného konkurenta pozvedne kvalitu služeb i sníží ceny," míní prorektor Českého vysokého učení technického v Praze Petr Moos.

České dráhy se německého obra nebojí. "Deutsche Bahn je velmi silný partner, a tím, že koupí společnost Arriva, tak samozřejmě ta spolupráce bude ještě užší a více se prohloubí, protože my spolupracujeme i se společností Arriva," podotkl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Arriva patří k největším osobním přeprávcům v Evropě zejména v autobusové dopravě. Působí ve 12 evropských zemích, kde zaměstnává celkem 44 tisíc lidí. Vedle Británie má na poli autobusové přepravy silné postavení v Dánsku, Nizozemsku a v Itálii. A právě o proniknutí na lukrativní zahraniční autobusové trhy Deutsche Bahn při akvizici jde. Podle dozorčí rady firmy by jim to mohlo ušetřit sedm až osm let, které by strávily expanzí.

## 20. 04. 2010 Bourané nádraží ve Vídni skrývalo válečný bunkr i tank (Wien Südbahnhof)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87431-bourane-nadrazi-ve-vidni-skrývalo-valecny-bunkr-i-tank/>)

Jižní nádraží, které bylo ještě loni jednou ze dvou nejrušnějších železničních stanic ve Vídni, mizí. Perony a hala, kterými mnoho Čechů po revoluci poprvé vstoupilo do západního světa, mají ustoupit plánovanému hlavnímu nádraží. Demolice původní stanice je ale plná překvapení. Budovy jižního nádraží totiž vznikaly po druhé světové válce a v jejich základech jsou kromě masivního bunkru ukryty zbytky munice. Cestující, kteří ještě v prosinci procházeli nádražním vestibulem, většinou neměli tušení o tom, že je pod nimi ukryt bunkr, v němž se za války před nálety skrývaly tisíce Vídeňanů. Jeho železobetonové stěny jsou místy až třímetrové. Pro dělníky, kteří likvidují budovu zrušeného nádraží, je to nadmíru těžký oříšek. "Používáme šestitunové bourací stroje, neustále jich pracuje osm až deset," řekla vedoucí demolice Elke Krammerová.

Bunkr není jedinou připomínkou války, která dělá stavebníkům starosti. Areál obklopují rušné ulice, přímo pod ním je v provozu podzemní trať příměstských vlaků. Každý nález čehokoliv, co vypadá jako munice, musí prozkoumat odborníci. Bagry už vykopal i celý tank. "Zaměstnáváme vlastního pyrotechnika, který je neustále přítomen tady na staveništi," podotkl vedoucí projektu hlavního nádraží Karl-Johann Hartig.



### Nové nádraží propojí všechny cestovní směry

Odbavovací hala jižního nádraží, jedna z dominant vídeňského městského okruhu, už zmizela. V místech, kudy dříve proudily tisíce cestujících, se přitom už zase staví. Vídeň netrpělivě čeká na centrální nádraží. Dosud přijížděly dálkové vlaky na několik hlavových nádraží, cestující potom museli kvůli přestupu cestovat napříč vídeňským centrem. Jejich existence byla důsledkem existence několika železničních společností, které nezávisle na sobě stavěly dráhy do různých směrů. Po zestátnění soukromých firem se původní stanice přestavovaly, ale nikdy zcela nepropojily. "První nádraží tady stálo od roku 1842, už po dvaceti letech ale nestačilo, poté zde vyrostlo první jižní nádraží," shrnul historii mizející stanice Christoph Blesl ze Spolkového památkového úřadu. Na stohektarovém pozemku teď vznikne průjezdní stanice, kde se budou setkávat vlaky ze Salcburku, Prahy i Budapešti. První část se pro cestující otevře v prosinci 2012 a bude vlastně celou novou městskou částí. Kompletně hotová má být stavba hlavního nádraží v roce 2016.



### 21. 04. 2010 O zakázku na dodávku elektřiny pro železnici se utkají ČEZ a E.ON

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-42777150-o-zakazku-na-dodavku-elektřiny-pro-zeleznici-se-utkaji-cez-a-e-on>)

Předpokládaná cena zakázky je 2,4 miliardy korun bez daně z přidané hodnoty, smlouvu chce podnik uzavřít na dobu od letošního července do konce roku 2011. Do výběrového řízení na dodavatele elektřiny pro českou železnici se přihlásily dvě společnosti, ČEZ a E.ON. Obě firmy ve středu svou účast v tendru potvrdily. České dráhy jména firem nezveřejnily, sdělily ale, že dostaly dvě nabídky. Předpokládaná cena zakázky je 2,4 miliardy korun bez daně z přidané hodnoty, smlouvu chce podnik uzavřít na dobu od letošního července do konce roku 2011. Vítěz by měl být znám do konce května.

Dráhy budou podle takzvaného francouzského modelu dodávat elektřinu i všem ostatním dopravcům na české železniční síti. Je to zásadní změna poté, co s koncem loňského roku vypadla z dodavatelského řetězce státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Změnu umožnil zákon loni, dráhy a další dopravci si od ní slibují výraznou úsporu nákladů. Dopravci dlouhodobě kritizovali SŽDC a tvrdili, že prodává elektřinu výrazně draž, než kolik činí ceny na burze.

České dráhy od ledna odebírají proud přímo od firmy ČEZ, která byla narychlo vybrána ve zkráceném tendru. Nyní dráhy hledají definitivního dlouhodobého partnera. "Dráhy jsou dlouhodobě náš významný zákazník, a tak je samozřejmé, že máme zájem, aby tomu tak bylo nadále," uvedl mluvčí ČEZ Ladislav Kříž.

### 21. 04. 2010 Chátrající nádraží nespádnou, slibují ČD Karlovarskému kraji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87671-chatrajici-nadrazi-nespadnou-slibuji-cd-karlovarskemu-kraji/>)

Nové moderní vlaky a především opravu chátrajících staničních budov slibují cestujícím i úřadům v Karlovarském kraji České dráhy. Skončit by tak mohla dlouholetá ostuda, kterou dělá krajskému městu jeho nádraží, stav budov ale kritizují i radnice dalších měst v kraji. ČD dosud argumentovaly, že nemají dost peněz na opravy nádraží a nákup nových vlaků. Teď se blýská na lepší časy, po uzavření dlouhodobé smlouvy s krajem jsou dráhy přesvědčeny, že peníze konečně budou.



České dráhy přitom už deset let nasazují na některé linky moderní motoráky Desiro. V současnosti jezdí mezi Chebem a Mariánskými Lázněmi a na přeshraničních tratích výchozích z Chebu. Jenomže vlaky drahám nepatří, ČD si jednotky pronajímají od německého dopravce Vogtlandbahn. Příští rok by se měly na tratích v Karlovarském kraji objevit také nové vlaky v barvách ČD. Šest souprav bude jezdit na tratích, kde jsou dnes na regionálních spojích k vidění soupravy starých vagonů s lokomotivou. "Na lince Mariánské Lázně – Cheb – Sokolov – Karlovy Vary a potom z Karlových Varů do Chomutova," upřesnil Vladimír Omelka, ředitel karlovarského Krajského centra osobní dopravy ČD.

### Karlovy Vary budou mít nové nádraží

Možná ještě více než stav vozového parku ale trápí města a obce v Karlovarském kraji stav nádražních budov. Přívětivé prostředí nenaleznou cestující v Sokolově, Františkových Lázních ani

Tršnici, dokonce ani na velkém pohraničním nádraží v Chebu. Docela nejhůře je na tom horní nádraží v Karlových Varech. Právě toto nádraží, které na první pohled vypadá spíše jako doupe loupežníků, se České dráhy nedávno rozhodly částečně zbourat a do dvou let postavit novou budovu. Původní investor, který měl stávající nádraží zrekonstruovat a dostat pak do dlouhodobého pronájmu, totiž při pohledu na stav budovy raději z Karlových Varů utekl.

### Opravy snad konečně začnou

Problémy jsou ale i s rekonstrukcích dalších staničních budov. "Problémem je, že nádraží jsou předimenzovaná," uvedl generální ředitel ČD Petr Žaluda. "Jsou stavěny v 19. století pro nějaký objem lidí," doplnil náměstek karlovarského hejtmána Petr Navrátil. Dráhy tak budou muset pro budovy najít i další využití nesouvisející přímo s železniční dopravou a odbavováním cestujících. Ředitel drah přesto věří, že se podaří stanice brzy zušlechtit. ČD nyní dostávají více peněz než dříve a k modernizacím je vážou i smlouvy s kraji. "Osobní doprava je zafinancována díky dlouhodobým smlouvám. To znamená, bude víc peněz na údržbu nádraží. Vytipujeme, která jsou v nejhorším stavu," uvedl Žaluda. Letos by měly České dráhy investovat do oprav nádraží v Česku přes 100 milionů korun, další stovky milionů korun chtějí získat z evropských fondů.

### EgroNet slaví 10 let

Během konání výstavy EXPO 2000 v Německu vzniklo v česko-bavorsko-sasko-duryňském pohraničí uskupení dopravců nazvané EgroNet. Jeho součástí jsou železniční společnosti České dráhy, Viamont, Vogtlandbahn a Německé dráhy a několik autobusových firem. ČD i Viamont si v rámci tohoto uskupení půjčují od německé Vogtlandbahn moderní vlaky. Sdružení EgroNet prodává i vlastní síťovou jízdenku, která platí v regionálních vlacích i některých autobusech v Karlovarském kraji a v německém příhraničí.

## 22. 04. 2010 Z Děčína do Prahy přijel první Jančurov rychlík

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87560-z-decina-do-prahy-prijel-prvni-jancurov-rychlik/>)

Mimořádný rychlík z Děčína do Prahy byl historicky prvním spojem železničního dopravce Regiojet, který patří podnikateli Radimu Jančurovi. Spojení zajistila dvojice dieselových jednotek Siemens Desiro, které budou od soboty dva týdny jezdit na regionálních linkách v Ústeckém kraji a v dalších měsících i v dalších regionech. Firma je má na operativní leasing. Protože budou cestující platit pouze pětikorunové jízdné, přijdou reklamní jízdy firmu podle Jančury asi na deset milionů korun. Dieselové Desiro je sice na českých kolejích poměrně často k vidění, Regiojet ale jeho prostřednictvím zavedl dosud nevídanou novinku – wi-fi připojení k internetu ve vlaku. Regiojet také slibuje odbavování cestujících prostřednictvím on-line terminálů.



Po rychlíku z Děčína do Prahy proběhne krátká prezentační jízda i v pátek, kdy pojedou desira z Děčína do Ústí nad Labem. Během dalších dvou týdnů budou motoráky jezdit ve dvouhodinovém intervalu na víkendových spojích z Děčína do Krupky, v pracovní dny potom zajistí přímé spojení Ústí nad Labem a Litvínova. Regiojet oznámil, že za cestu na jakoukoli vzdálenost bude přímo ve vlaku vybírat jízdné ve výši pěti korun. "Jízdy jsou prezentační. Chceme upozornit občany, že hejtmané všech krajů se rozhodli nevypsát výběrová řízení tak, jak jim to určuje evropské i české právo," zopakoval Radim Jančura své argeumenty po příjezdu svého prvního vlaku do Prahy. Většina krajů uzavřela dlouhodobé smlouvy na zajištění regionální železniční dopravy s Českými drahami. Regiojet podal několika krajům také mimosoutěžní nabídky na zajištění regionální dopravy vlastními prostředky. "Byli jsme připraveni podepsat zakázku na výrobu 50 vlaků," upozornil Jančura.

Po ukončení provozu v Ústeckém kraji se desira Regiojetu přesunou do Olomouckého kraje, kde mají jezdit od 8. května mezi Olomoucí a Uničovem. Další jízdy s dvojicí pronajatých vozidel plánuje společnost mezi Plzní a Domažlicemi a v okolí Brna. Kromě regionálních tratí by Student Agency ráda jezdila i na těch dálkových. Ministerstvo dopravy už slíbilo, že u nich výběrové řízení vypíše, napřed ale o něm musí informovat Evropskou unii. "Věříme, že se ministerstvo dopravy brzy rozhoupe a vypíše výběrová řízení na první soubory tratí, které si sami vybrali," doufá Jančura. Pracovní skupina ministerstva má tendry řešit už příští středu. První vlaky, které vítěz konkurzu pošle na koleje, by se v provozu měly objevit zhruba za 3 roky.

### Jančurova cesta od autobusů k vlakům

- 1996 – vznik autobusového dopravce Student Agency, Radim Jančura jediným vlastníkem
- 2006 – první zmínky o zavedení železniční linky Praha – Ostrava (později nazvané High Jet)

- 2008 – spolupráce Student Agency s francouzským železničním dopravcem Keolis
  - 2009 – vznik společnosti Regiojet (RJ) ve stroprocentním vlastnictví Student Agency
  - 2009 – společná účast RJ a Keolis ve výběrovém řízení v Libereckém kraji – skupina ze soutěže odstoupila, vyhrály ČD
  - 2009 – samostatná účast RJ ve výběrovém řízení v Plzeňském kraji – soutěž zrušena zadavatelem
  - 2010 – první předváděcí jízdy pronajatými motorovými vlaky
- 

## **22. 04. 2010 Trať Nový Jičín – Hostašovice definitivně končí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87733-trat-novy-jicin-hostasovice-definitivne-konci/>)

Železniční trať z Hostašovic do Nového Jičína je už definitivně minulostí. Zastupitelé Moravskoslezského kraje totiž neposkytli Správě železniční dopravní cesty požadovanou záruku, že na dráze poničené loni v létě povodní budou dlouhodobě jezdit vlaky. Kraj by tak musel na trati objednávat spoje, i kdyby jezdily zcela prázdné. SŽDC ale bez takové záruky nebude trať opravovat. V případě, že by kraj třeba za dva roky přestal objednávat vlaky z Hostašovic do Nového Jičína, přišla by 90milionová investice vniveč. "Jako řádní hospodáři podobnou záruku požadovat musíme. Nesmí nastat situace, že by trať byla sice obnovena, ale potom by byla provozována jen krátkodobě, nebo na ní nebyly vlaky objednány vůbec a vložená investice by se nevrátila," uvedl Jiří Šťastný ze SŽDC.

Podle hejtmana Moravskoslezského kraje Jaroslava Palase dá kraj víc peněz raději autobusovým dopravcům. Jejich služby přijdou region ročně na 725 tisíc korun, naproti tomu provoz na železniční trati stojí 4,7 milionu korun. Vyplatil by se pouze, kdyby vlakem jezdilo tolik lidí, že by jako náhradu musely autobusové společnosti vypravit hned několik vozidel. Jenomže podle kraje jezdilo vlaky mezi Hostašovicemi a Novým Jičínem nanejvýš dvacet lidí.

Obnovení trati žádal především Nový Jičín, který měl prostřednictvím hostašovické dráhy přímé železniční spojení do Valašského Meziříčí. Naopak další obce ležící na trase postupně přestaly podporovat opravu zničených kolejí, nyní by chtěly místo železnice raději cyklostezku. Kraj byl ale pro konečné zrušení trati již od chvíle, kdy ji velká voda poničila tak, že na ní České dráhy musely zastavit provoz a všechny spoje nahradit autobusem. "Nepřekvapuje mě to, protože o osudu železniční trati bylo rozhodnuto už dávno. Bereme to jako fakt a budeme se s tím muset nějakým způsobem srovnat," komentoval poslední rozhodnutí krajského zastupitelstva novojičínský starosta Ivan Týle.

Trať sloužila cestujícím skoro přesně 110 let. V roce 1889 ji otevřela jako součást své sítě severomoravských lokálek společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda. V Hostašovicích odbočovala od trati z Valašského Meziříčí do Frýdlantu nad Ostravicí a zajistila spojení Nového Jičína s Valašskem. Slavnostní zahájení provozu připadlo na 1. 6. 1889. Neslavně ukončila provoz blesková povodeň 24. 6. 2009. Nový Jičín se zrušením trati přijde o svoji železniční zvláštnost. Má totiž dvě nádraží, která nejsou nijak propojena. Nadále však bude možné cestovat pouze ze stanice Nový Jičín-město, odkud jezdí spoje do Suchdola nad Odrou na hlavní trati Přerov – Ostrava.

---

## **22. 04. 2010 Deutsche Bahn převezme britskou Arrivu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/87753-deutsche-bahn-prevezme-britskou-arrivu/>)

Britská železniční a autobusová společnost Arriva, která v Česku podniká souhlasila se svým převzetím německými železnicemi Deutsche Bahn za 1,6 miliardy liber (zhruba 47 miliard korun). Oznámily to dnes firmy. Spojením podniků vznikne jeden z největších evropských provozovatelů autobusové a železniční dopravy. Generální ředitel Deutsche Bahn Rüdiger Grube uvedl, že akvizice by měla firmě pomoci v další expanzi v Evropě.

Arriva provozuje autobusové a železniční služby ve dvanácti evropských zemích. Předseda společnosti Richard Broadbent uvedl, že dohodnutá cena plně odráží hodnotu podniku. Společnost Deutsche Bahn se na domácím trhu potýká se zostřenou konkurencí, takže by ráda rozšířila aktivity v zahraničí. "Aktivity společnosti Arriva posílí strategickou pozici Deutsche Bahn v Evropě, zejména díky úspěšnému zaměření Arrivy na stále více liberalizované a rychle rostoucí přepravní trhy v Evropě, které jsou předmětem strategického zájmu Deutsche Bahn," uvedl Grube.

---



## 22. 04. 2010 Regio-Shuttle se představí už na začátku května v Jihlavě, v Praze a v Liberci

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6002/>)

České dráhy a společnost Stadler Pankow GmbH, člen švýcarské skupiny Stadler Rail, představí na začátku května moderní motorový vůz Regio-Shuttle RS1 v Jihlavě, v Praze a v Liberci. První vozy stejného typu budou od konce roku 2011 jezdit na spojích Českých drah na Vysočině a v Libereckém kraji. Poprvé se nový motorový vůz z Německa, který je určený pro regionální dopravu, představí 4. května v Jihlavě, další den v Praze a 6. května v Liberci. Do 20 měsíců od podpisu smlouvy, tedy v závěru roku 2011, by se měly objevit na tratích v Česku také první vozy Regio-Shuttle RS1 v majetku a v barvách Českých drah. Celkem 17 vozů bude obsluhovat tratě na Vysočině a 16 vozů v Libereckém kraji. V obou krajích tak do dvou let dojde k razantní změně v kvalitě vlakových souprav Českých drah. Spolu s modernizovanými soupravami Regionova, které již jezdí v obou krajích, tak do konce roku 2012 bude většina vlakových souprav na Vysočině a v Libereckém kraji nová nebo zmodernizovaná, podstatná část spojů bude zajištěna bezbariérovými soupravami.

České dráhy zahajují největší investiční program v oblasti modernizace osobních souprav v historii české železnice. V letošním roce budou vypsána výběrová řízení a následně uzavřeny kontrakty na modernizaci současných a nákup úplně nových osobních souprav a lokomotiv v hodnotě přibližně 16 miliard Kč. Nové klimatizované a bezbariérové vlaky začnou jezdit během dvou až tří let prakticky ve všech krajích České republiky. Mezi nově nakoupenými vlaky budou desítky dvouvozových motorových jednotek (do této skupiny souprav patří např. i soupravy Siemens Desiro Classic) nebo moderní nízkopodlažní „pantografy“.

## 22. 04. 2010 České dráhy rekonstruovaly další nádražní budovu v Jihočeském kraji (Písek)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6004/>)

Výpravní budova ve stanici Písek město je dalším objektem, který České dráhy v jižních Čechách rekonstruovaly. Nová střešní krytina, nová okna a nový nátěr fasády, to vše jsou změny, kterých si cestující všimnou na první pohled. „V rámci výměny krytiny byl také revidován krov, budova má nové hromosvody. Součástí rekonstrukce byla také výměna oken, fasáda má nové štukování a nový nátěr. Kamenný sokl je očistěn tryskáním a nově vyspárován. Rekonstrukce objektu si vyžádala částku 3,1 milionu korun,“ upřesňuje Jiří Stuna, ředitel Regionální správy majetku Českých drah v Plzni.

Na začátku letošního roku byla také dokončena rekonstrukce nádražní budovy v Třeboni. Investice za 3 miliony korun zahrnovala výměnu střešní krytiny, oken, osvětlení a prostor pro cestující. V loňském roce České dráhy opravily také výpravní budovy v Blatné na Strakonicku a v Plané nad Lužnicí na Táborsku. V Blatné se vyměnila stávající okna a dveře za plastová. Fasáda v rámci rekonstrukce prošla novým štukováním a má nový nátěr. Úpravu doznaly i přílehlé plochy. Obdobnými úpravami prošla také restaurační budova v Plané nad Lužnicí. Kromě nové střechy a s tím spojenými pracemi se měnila stávající dřevěná okna za plastová. Fasáda budovy má novou štukovou omítku s nátěrem.

## 23. 04. 2010 Naděje pro Jančuru: ODS chce donutit kraje, aby zkrátily smlouvy s drahami

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-42853750-nadeje-pro-jancuru-ods-chce-donutit-kraje-aby-zkratily-smlouvy-s-drahami>)

Regionální železnice by se měla otevřít soukromým dopravcům, konkurence zlepší služby, plánuje ODS. ODS se chce v případě své účasti v příští vládě zasadit o otevření železničního trhu v krajích. Strana by se mimo jiné snažila donutit sociálnědemokratické hejtmany ke zkrácení desetiletých smluv s Českými drahami. Na páteční tiskové konferenci to uvedl místopředseda ODS a bývalý ministr dopravy Petr Bendl.

Hlavní pákou na kraje mají být peníze. "Jsme připraveni podmínit poskytování státní dotace otevřením trhu v krajích," uvedl Bendl. Na mysli měl přitom loňské memorandum, ve kterém se stát zavazuje přispívat krajům po deset let na železniční dopravu zhruba 2,7 miliardy korun ročně. Kraje by podle představ ODS měly s drahami uzavřít smluvní dodatky, které by umožnily na lokální tratě vstoupit soukromým dopravcům. Občanští demokraté, budou-li ve vládě, budou trvat také na vstupu konkurence na rychlíkové tratě.

Podle bývalého ministra dopravy přinese vstup soukromých dopravců výhody oběma stranám – cestující se dočkají lepších služeb, stát ušetří prostředky určené na financování veřejné dopravy. "Je možné, že České dráhy uhájí všechny nebo většinu svých linek. Pokud se tak stane v transparentních a otevřených tendrech, bude to samozřejmě naprosto v pořádku," uvedl Bendl v tiskové zprávě. Kraje uzavřely desetileté smlouvy s ČD na provozování regionální dopravy koncem loňského roku. Následně se staly terčem kritiky některých stran a soukromých dopravců, kterým vadí dlouhodobé zablokování trhu.

#### Jízdenka za pět korun jako protest

Mezi nejhlasitější kritiky hejtmanů patří majitel společnosti Student Agency Radim Jančura, který od soboty bude v krajích provozovat propagační žluté vlaky na vlastní náklady. Konkurenci na železnici podporují vedle ODS i TOP 09, KDU-ČSL a Strana zelených, naopak ČSSD a KSČM jsou víceméně proti. Podle posledních průzkumů veřejného mínění není vyloučené, že po volbách sestaví vládní koalici s menšími stranami právě ODS, ačkoli skončí až na druhém místě. Železniční doprava v krajích vyjde letos veřejné rozpočty na osm miliard korun, z toho dodá stát zmíněných 2,7 miliardy korun, zbytek zaplatí krajské úřady.

### 26. 04. 2010 RegioJet svezl tisíce lidí, zpoždění byla i hodinová

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88026-regiojet-svezl-tisice-lidi-zpozdeni-byla-i-hodinova/>)

Zpoždění v řádu desítek minut, v některých případech i skoro hodinu připravil cestujícím na první víkend provozu svých vlaků železniční dopravce RegioJet. Ačkoli své prezentační jízdy na tzv. Kozí dráze z Děčína do Krupky společnost výrazně propagovala, nebyla připravena na počet zájemců, kteří se o víkendu přijeli svážet po trati, kde běžné vlaky již dva roky nejezdí. Kvůli nečekaným návalům se výrazně prodloužily naplánované pobyty ve stanicích. Podle provozního ředitele RegioJetu Jana Paroubka zprvu zkomplikoval cestování také technický stav nepoužívané trati. Větší zpoždění měly vlaky v sobotu, v neděli se již situace zlepšila. "Přijali jsme provozní opatření k eliminaci zpoždění. Hned v sobotu jsme oba vozy soupravy rozpojily, jezdily každý zvlášť a na trati se křížovaly," vysvětlil Paroubek, jak se podařilo dopravci situaci zlepšit.



Ačkoli zpožděním RegioJet přinejmenším konkuroval Českým drahám, které by chtěl vystřídat v řadě regionů na místních linkách i na některých rychlících, dostali cestující v jeho vlacích odpovídající náhrady – průvodčí od nich nevybírali jízdné, naopak rozdávali tatranky a džusy. Po Kozí dráze budou vlaky RegioJet jezdit i příští víkend. V pondělí firma vypraví své vlaky také na trať mezi Litvínovem a Ústím nad Labem. "V pracovní dny problémy neočekáváme. Vlaky využijí hlavně lidé dojíždějící za prací a studenti," doplnil Paroubek.

K reklamnímu provozu, který má společnost představit cestujícím, si RegioJet pronajal dvě dieselové jednotky Siemens Desiro, které přebarvil do firemní žluté. Kromě výbavy běžné pro regionální dopravu nabízí cestujícím jako první železniční dopravce v Česku bezdrátové připojení k internetu. RegioJet, který patří společnosti Student Agency podnikatele Radima Jančury, se od loňska snaží získat zakázku na provozování regionální dopravy. Všechny kraje ale zatím mají smlouvy s Českými drahami.

### 26. 04. 2010 Jízdní řád v březnu: 93,6 procent spojů včas

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6031/>)

Jízdní řád osobní dopravy Českých drah byl v březnu 2010 splněn na 93,6 %. Za první tři měsíce jde o nejlepší výsledek v plnění jízdního řádu. Dobré výsledky souvisí s příznivým počasím i s faktem, že ještě nezačala hlavní stavební sezóna doprovázená množstvím výluk. Tradičně nejčastějším důvodem zdržení vlaků byly zásahy tzv. vyšší moci, kam spadají různé nehody včetně usmrcení civilních osob a sebevražd. Ty patří mezi faktory, které zásadním způsobem dokáží ovlivnit přesnost vlaků. Například 15. března byla u Nelahozevsí usmrcena osoba, což vyvolalo zrušení dvou spojů a zpoždění dalších 17 vlaků. Srážka bagru s vlakem 26. března v Chuchli na frekventované trati z Prahy do Berouna vyvolal dokonce nutnost odřeknutí 19 vlaků, 2 vlaky musely jet po náhradní trase a dalších 31 spojů bylo zpožděno. Zásahy tzv. vyšší moci se podílely na zpoždění vlaků ze 39 %. Přibližně 24 % zpoždění bylo vyvoláno závadami na tratích a zabezpečovacích zařízeních a přes 16 % spojů se zdrželo v důsledku čekání na spoje při přestupu cestujících. Většina zpožděných

vlaků však dojela se zdržením jen do 15 minut. Zpoždění nad 15 minut mělo jen 1,5 % spojů z celkem 224 872 vlaků vypravených v březnu. Je to přibližně o půl procenta méně než v únoru.

## 26. 04. 2010 Konkurenční boj v praxi: dráhy posílají proti žlutým vlakům nové soupravy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/konkurencni-boj-v-praxi-drahy-posilaji-proti-zlutym-vlakum-nove-soupravy-1tg-/eko-doprava.asp?c=A100426\\_135925\\_eko-doprava\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/konkurencni-boj-v-praxi-drahy-posilaji-proti-zlutym-vlakum-nove-soupravy-1tg-/eko-doprava.asp?c=A100426_135925_eko-doprava_vem))

Cestující vlakem mezi Ústím nad Labem a Mostem zažijí během následujících dvou týdnů nebývalý luxus. Většinu spojů jim budou zajišťovat moderní nové soupravy. České dráhy rychle zareagovaly na reklamní jízdy žluté flotily společnosti RegioJet mezi Litvínovem a Ústím nad Labem. Na trať posílají i ve všední dny soupravy City Elefant, které tu jezdí zatím jen o víkendech. "Každý cestující si tak může v nadcházejících dvou týdnech vyzkoušet komfort, který poskytují moderní soupravy Českých drah," řekl mluvčí Petr Štáhlavský.

RegioJet patřící Student Agency od dnešního dne jezdí s diesellovými soupravami Siemens Desiro. "Nasazení nových vlaků od drah jsme si všimli. Ukazuje to, že konkurence donutí České dráhy vylepšovat své služby a vozit lidi novějšími soupravami," uvedl obchodní ředitel Jiří Schmidt. Dráhy nasadí City Elefanty na spoje v trase Děčín – Most v pracovní dny na následující dva týdny. Tedy přesně na dobu, kdy bude koleje brázdit RegioJet. Nové soupravy budou dráhy vypravovat na každý druhý spoj. Pro cestující to bude nebývalá změna. Dosud se totiž ve všední dny vozí vagóny, které jsou 20 až 25 let staré. Podle Štáhlavského nebudou nové vozy nikde chybět. "Jsou to soupravy, které máme jako zálohové," vysvětlil. Zájem o svezení žlutými vlaky je v porovnání s víkendem nižší. Vlaky na rozdíl od víkendu jezdí už bez zpoždění.

## 27. 04. 2010 Švestková dráha bude letos v provozu déle (Lovosice – Most)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88169-svestkova-draha-bude-letos-v-provozu-dele/>)

Víkendové vlaky budou letos jezdit po tzv. Švestkové dráze z Lovosic do Mostu o dva měsíce déle než v předchozích letech. Obce, které od roku 2008 platí provoz motoráků jezdících pod masivem Českého středohoří, sehnaly více peněz, první vlak tak vyjede již 5. června a jezdit se bude až do konce září. Zatím jezdily osobní vlaky na Švestkové dráze pouze v červenci a srpnu.

Vlaky ze Švestkové dráhy budou nově jezdit až do Litoměřic. Na horním litoměřickém nádraží také proběhne slavnostní zahájení provozu 5. června. "Počítáme i s připojením cyklovagonu. Předpokládáme totiž, že právě cyklisté jej ve snaze navštívit zajímavá místa Českého středohoří v hojně míře využijí," uvedl litoměřický místostarosta Jaroslav Tvrdík. Očekává, že počet přepravených pasažérů stoupne z loňských 1 700 na plánovaných pět tisíc. Obce totiž za provoz na dráze letos zaplatí více peněz než dříve. "Předpokládáme, že se náklady zvýší na 550 tisíc korun," řekl koordinátor provozu Karel Mikolášek. Loni stály víkendové vlaky na Švestkové dráze celkem 400 tisíc korun. Paradoxem je, že letos přispěje nejvyšší částkou asi 200 tisíc korun Ústecký kraj. Přitom sdružení obcí zajišťující provoz dráhy vzniklo právě proto, že od roku 2008 kraj přestal vlaky objednávat. Nyní se uskutečňuje poptávkové řízení na provozovatele. V minulých dvou letech jezdil po trati historický motorový vůz M131.1280, který patří sdružení Zubnické museální železnice.

Na Švestkovou dráhu, která měří 44 kilometrů, vyjel první vlak v roce 1898. Její trasa vede Českým středohořím z Lovosic přes Čížkovice, Třebenice, Dlažkovice, Podsedice, Třebívlice a Libčeves do Mostu. Název Švestková dráha používali sudetští Němci kvůli švestkovým sadům a alejím, jimiž lokálka projížděla.

## 27. 04. 2010 Pražským semmeringem bude jezdit výletní vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88205-prazskym-semmeringem-bude-jezdit-vyletni-vlak/>)

Výletní vlak, ve kterém budou platit jízdenky na pražskou městskou hromadnou dopravu, bude od začátku května jezdit o víkendech po vyhlídkové trati tzv. Pražského semmeringu. Provoz potrvá až do října. Třikrát, respektive čtyřikrát denně pojedou tzv. Pražský motoráček z hlavního nádraží přes Smíchov, Žvahov, Jinonice a Stodůlky do Zličína a zpět, informovala pražská organizace ROPID, která v Praze a okolí plánuje veřejnou dopravu.

Podle informací ROPIDu budou ve vlaku platit časové průkazy pražské MHD podobně jako v jiných městských a příměstských spojích. Jednotlivé jízdenky se budou v motoráku uznávat ode dne vyhlášení, uznávat se budou ale pouze předem označené přestupní lístky za 26 korun. Cestující si budou moci pořídit jízdenku i ve vlaku od průvodčího podle ceníku dopravce KŽC Doprava. Na Pražském motoráčku se cestující podle informací ROPIDu setkají s historickým motorovým vozem řady M262.0 z poloviny minulého století, který může být případně nahrazen vozem řady M286.1 z roku 1968.

Pražský semmering je pojmenován podle horské semmerinské dráhy jižně od Vídně. Trať začíná na Smíchově, kde se odděluje od plzeňské trati, odkud stoupá nad Prokopské údolí, které překonává po několika viaduktech a cestujícím se postupně otevírá neobvyklý výhled na Prahu. Pražský semmering pokračuje ze Zličína ještě dále do Hostovic, kde se napojuje na pražsko-kladenskou dráhu. Trať postavila podobně jako hlavní trať do Kladna společnost Buštěhradské dráhy v 70. letech 19. století.

## 27. 04. 2010 Vysočina se chce do tří let zbavit starých motoráků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/88234-vysocina-se-chce-do-tri-let-zbavit-starych-motoraku/>)

Na Vysočině nebudou za tři roky jezdit žádné staré regionální vlaky. Řekl to náměstek hejtmana Libor Joukl, podle kterého všechny motoráky ze 70. a 80. let minulého století projdou rekonstrukcí na tzv. Regionovy, doplní je série nových jednotek Regioshuttle a rekonstrukcí projdou také patrové vozy, které jezdí v regionu na elektrizovaných tratích v soupravách s lokomotivou. "Mělo by dojít ke kompletní obnově vozového parku buď novými, nebo repasovanými vozy. Všechno by to mělo být hotovo v průběhu roku 2012," řekl náměstek.

Na Vysočině by se mělo objevit třináct z 33 nových motoráků, jejichž nákup nedávno oznámily České dráhy. Zbytek bude jezdit v Libereckém kraji. Na kratších tratích budou nadále jezdit rekonstruované Regionovy, kterých je na Vysočině už deset. "Bude to určitě znamenat větší komfort pro cestující," popsala hlavní přínos nových a modernizovaných vozidel Lenka Horáková, ředitelka krajského centra Českých drah. Ačkoliv nové dieselové jednotky budou moci jezdit až o 40 kilometrů rychleji než stárnoucí motorové vozy řady 810, cestování na lokálkách se nezrychlí. Neumožní to stav tratí. Svoji 120kilometrovou rychlost tak nové motoráky využijí především na hlavních tratích, které jsou ovšem elektrizované.

K modernizaci vozového parku nutí České dráhy dlouhodobé smlouvy na provozování regionální dopravy, které loni uzavřely se všemi kraji. Jako první půjdou nová vozidla do Libereckého kraje, kde dráhy vyhrály ve výběrovém řízení, na Vysočinu a také do Ústeckého kraje, kde pozornost cestujících zaujala moderní vozidla nasazená na regionální linky konkurenčním dopravcem Regiojet.

## 28. 04. 2010 Významná změna tarifních podmínek Zlínské integrované dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6048/>)

V sobotu 1. května 2010 dochází k významné změně Smluvních přepravních a tarifních podmínek Zlínské integrované dopravy. Na trati 331 Otrokovice – Vizovice začnou platit nové tarifní podmínky v integrovaném dopravním systému. Jízdenky s platností 40 minut v hodnotě 12 a 6 korun i vícenásobné jízdenky budou platit pouze pro městskou hromadnou dopravu. Nově bude zaveden jízdní doklad jednotlivá jízdenka Zlínská integrovaná doprava. Upravena jsou i pásma platnosti předplatních časových jízdenek.

Nový jízdní doklad bude mít dvě označovací pole. Pole pro ČD má platnost 30 minut od označení a pole pro městskou hromadnou dopravu (autobus, trolejbus) má platnost 20 minut. Celková doba platnosti jízdenky od prvního označení je včetně přestupu mezi vlaky a hromadnou dopravou 70 minut v pracovní dny, o víkendech a svátcích 85 minut. Cena jízdenky je 14 korun pro dospělé cestující od 15 let. Děti ve věku od 6 do 15 let hradí poloviční částku.

Předplatní časové jízdenky pro kombinaci MHD s vlakem budou nyní označeny písmenem „i“ za označením pásma (např. A B i) apod. Bez tohoto nového označení nebudou doklady ve vlacích ČD platné. Cestujícím, kteří mají kupóny, jejichž platnost přesahuje datum 1. května 2010, zůstává platnost v původním rozsahu. Dále dojde k rozdělení pásma „D“ na dvě pásma „D“ a „E“. Pásmo „D“ bude platit od zastávky ČD Zlín-Příluky do stanice Lípa nad Dřevnicí. Pásmo „E“ pak ze stanice Lípa nad Dřevnicí do stanice Vizovice.

**29. 04. 2010 Průjezd železničním uzlem Kolín dokončen**

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

Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: „Dokončená stavba splňuje všechny parametry potřebné pro moderní a komfortní provoz jak dálkové, tak regionální dopravy. Odpovídající jsou nyní i podmínky pro bezbariérový pohyb osob zdravotně postižených. Pro příchod na nástupiště je k dispozici pět schodišťových plošin. Vstup do hlavní nádražní budovy umožňuje nová rampa. Nevidomí a slabozrací lidé mohou pro samostatný a bezpečný pohyb využívat nový orientační systém.“

Stavba „Průjezd železničním uzlem Kolín“ byla zahájena v listopadu roku 2006 a ukončena v dubnu letošního roku. Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové náklady stavby činily 1,78 miliardy korun. Generálním projektantem byla akciová společnost SUDOP Praha. Vedoucím sdružení zhotovitelů byla akciová společnost EUROVIA CS. Předseda představenstva a generální ředitel společnosti EUROVIA CS Ing. Martin Borovka ke stavbě uvedl: “V rámci tohoto projektu bylo použito unikátní řešení elektronického zabezpečení, železniční uzel v Kolíně je tedy nejen moderní, ale také bezpečný.“ Dalšími členy sdružení byly akciové společnosti OHL ŽS a Metrostav a společnost s ručením omezeným AŽD Praha.

Železniční stanice Kolín leží v křížení dvou celostátních drah. Trati Česká Třebová – Praha (součást I. tranzitního koridoru) a trati Havlíčkův Brod – Nymburk a je rovněž stanicí odbočnou pro regionální trať Kolín – Ledečko. Začátek stavby je na trati Česká Třebová – Praha je v km 343,700 v návaznosti na stavbu Modernizace trati Kolín – Přelouč a konec v km 350,071 v návaznosti na stavbu Modernizace traťového úseku Poříčany – Kolín. Z důvodu rekonstrukce železničního mostu (křížení s tratí Havlíčkův Brod – Nymburk) zasahuje stavba i do této trati. Na železničním svršku bylo do hlavních kolejí vloženo 11 704 metrů nového kolejového roštu tvaru UIC 60 na betonových pražcích s pružným upevněním. Dále bylo vloženo 34 kusů nových výhybek tvaru UIC 60, 4 kusy výhybek tvaru S 49 nových, 4 kusy stejného tvaru regenerovaných a 11 kusů výhybek regenerovaných typu R 65.

V rámci zabezpečovacího zařízení bylo pro železniční stanici Kolín použito unikátní řešení se dvěma elektronickými stavědly ESA11 umístěnými ve dvou nových technologických budovách. V jedné z těchto budov je umístěna i dopravní kancelář se třemi obslužnými pracovišti a velkoplošným zobrazením situace ve stanici. Nově vybudované zařízení umožňuje ovládat z jednoho počítače více než 1 700 vlakových a posunových cest, je zde instalováno přes 200 návěstidel, ovládáno je 160 výhybek a položeno bylo více než 300 km kabelů. Součástí nového zabezpečovacího zařízení je pět přejezdů typu PZZ-RE a nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie AHP-03 s hradlem „Dobešovice“ na trati Kolín – Ratboř. Pro zajištění sjízdnosti výhybek v hlavních a předjízdových kolejích a navazujících výhybkách dopravní cesty průjezdu železničním uzlem Kolín v zimním období byl instalován nový elektrický ohřev výhybek.

Ostrovní nástupiště číslo 2 a 3 v železniční stanici Kolín byla upravena na délku 400 metrů, výška nástupištní hrany je nyní 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější nástup a výstup cestujících. Zrekonstruována jsou také nástupiště číslo 1 a 1A a na nástupiště na zastávkách Kolín dílny a Kolín zastávka a přibylo nové zastřešení. Ve stanici a na zastávkách Kolín dílny a Kolín zastávka je nový elektronický (hlasový a vizuální informační systém).

V obvodu stavby bylo rekonstruováno 8 mostních objektů, 10 propustků, 923 metrů zárubních zdí a 833 metrů opěrných zdí. Nově byla postavena lávka pro pěší, která nahradila úrovněvé křížení místní komunikace a železniční trati u zastávky Kolín zastávka. Vystavěno bylo 276 m protihlukových stěn a individuální protihluková opatření byla provedena na 280 objektech.

**Technické údaje:**

Délka rekonstruovaného úseku:	6,4 km
Regenerovaný svršek R 65:	954 m
Nový svršek S 49:	497 m
Nový svršek UIC 60:	11 704 m
Nové výhybky UIC 60:	34 ks
Nové výhybky S 49:	4 ks
Regenerované výhybky S 49:	4 ks
Regenerované výhybky R 65:	11 ks

Regenerovaný svršek S49:	1 547 m
Nové stožáry trakčního vedení:	271 ks
Nový elektrický výhřev výhybek:	76 ks
Rekonstrukce mostů:	8 ks
Rekonstrukce propustků:	10 ks
Rekonstrukce zárubních zdí:	923 m
Rekonstrukce opěrných zdí:	883 m
Nová lávka pro pěší:	1 ks
Protihlukové zdi:	276 m
Individuální protihluková opatření:	280 objektů

### **29. 04. 2010 Turistická sezóna začíná tradiční jízdou vlaku „Peklík“ z Českých Budějovic do Netolic (1. 5. 2010)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6077/>)

České dráhy vypraví ve státní svátek 1. května už tradičně historický parní vlak „Peklík“ z jihočeské metropole přes Dívčice do Netolic. Tato nostalgická jízda symbolicky otevře letošní jihočeskou sezónu s párou. Ve vlaku budou řazeny historické osobní vozy třetí a druhé třídy, cyklovůz a bufetový vůz. Pro zájemce bude k dispozici i otevřený vyhlídkový vůz. Soupravu povede parní lokomotiva „Kafemlejnek“ (310.093). Celodenní rodinné jízdné stojí 200 Kč a vztahuje se na jízdy obou parních vlaků Peklík i Jakub Kubata. Také letosje přeprava kol zdarma. „V Netolicích přivítá cestující z historického vlaku divadelní spolek Tyl. Na nádraží připravil Stifterův pošumavský spolek nádražní razítkovací poštu a pohádkovou kancelář,“ upřesňuje Pavel Kosmata z Krajského centra osobní dopravy ČD v Českých Budějovicích. „Další program je připravený nejen v Netolicích, ale i v Dívčicích a pro cyklisty je určený okruh po rozkvetlých sadech v okolí Malovic a Chelčic označený jako „Ovocnářská stezka“ v rámci Slavnosti květů. Jízdenky na parní vlak je možné koupit přímo ve vlaku u průvodčích. Další informace získáte na telefonu 972 544 691.

#### **základní cena (České Budějovice – Netolice)**

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

#### **úsek Netolice – Dívčice**

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

#### **Doprovodný program**

- 10:10 Příjezd parního vlaku Peklík do Netolic se členy divadelního spolku Boček z Vimperka
- 10:15 Uvítání cestujících Spolkem divadelních ochotníků Tyl Netolice a průvod do města; cyklisté, kteří přijedou na akci Slavnost květů se přesunou na zámek Kratochvíle, kde j v 10.30 hodin start
- 10:25 Před muzeem v Netolicích zazní dudy Milady Bejčkové
- 10:30 slavnostní zahájení výstav v Muzeu O. Kudrny v Netolicích (fotografická výstava netolického rodáka Antotnína Holuba „Z Netolic do světa a ze světa zpět do Netolic“, výstava bonsaí Jiřího Churáčka a výstava „Pošumavské lokálky -115 let železnic do Netolic“)
- 11:30 – 13:00 K poslechu hraje ROCK BAND Netolice
- 12:00 Odjezd parního vlaku z Netolic do Dívčic
- 12.45 – 13.45 K poslechu v Dívčicích znějí dudy Milady Bejčkové

- 14:00 Odjezd parního vlaku z Dívčic do Netolic  
 13:00 – 14:00 Šansonový kabaret Stín na náměstí v Netolicích  
 14:30 – 15:30 Koncert vážné hudby v salonku netolického muzea  
 16:00 Odjezd historického vlaku Peklík z Netolic do Českých Budějovic

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

**Parní vlak Peklík z Českých Budějovic do Netolic (platí 1. 5. 2010)**

8:30	České Budějovice	17:45
8:35	České Budějovice severní zastávka	17:41
8:49	Hluboká nad Vltavou	17:32
9:01	Zliv	17:21
9:11 (přij.)	Dívčice	17:05 (odj.)
9:35 (odj.)	Dívčice	16:34(přij.)
9:47	Libějovice	16:24
9:53	Malovice u Netolic	16:16
9:58	Holečkov	16:12
10:03	Netolice zastávka	16:07
10:09	Netolice	16:00

**Parní vlak Jakub Kubata z Netolic do Dívčic a zpět (platí 1. 5. 2010)**

12:00	Netolice	14:34
12:07	Netolice zastávka	14:28
12:12	Holečkov	14:23
12:16	Malovice u Netolic	14:18
12:24	Libějovice	14:12
12:34	Dívčice	14:00

**29. 04. 2010 Parním vlakem ČD napříč Valašským královstvím (1. května 2010)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6081/>)

V sobotu 1. května vypravují České dráhy společně s Kroměřížskou dráhou zvláštní vlak „Napříč Valašským královstvím“ z Rožnova pod Radhoštěm do Bylnice. Vlak bude tažen parní lokomotivou 433.002 „Matěj“. V cílové stanici se uskuteční Mistrovství světa v otáčení parní lokomotivy na točně pod záštitou hejtmána Zlínského kraje pana Stanislava Mišáka a radní kraje paní Mileny Kovaříkové. Na vítěznou dvojici čeká pohár, na ostatní cestující nádherná krajina Bílých Karpat, strážní hrad Brumov nebo svezení nejdelším železničním tunelem ve Zlínském kraji.

Parní vlak vyrazí z Rožnova pod Radhoštěm krátce před půl osmou a do Bylnice přijede osm minut před jedenáctou. Trasa vede přes Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč a Brumov. V čele vlaku pojedou parní lokomotiva 433.002 zvaná „Matěj“, která se stane hlavní aktérkou Mistrovství světa v otáčení parní lokomotivy. Soutěžit budou vždy dvojice starší 18 let a jejich úkolem bude pomocí rumpálu otočit parní lokomotivu o 360°. Rekord soutěže bude zapsán do České knihy rekordů. Po vyhlášení výsledků bude z Bylnice vypraven speciální osobní vlak, který všechny zájemce přepraví zdarma do Brumova.

**Pravidla Mistrovství světa v otáčení parní lokomotivy na točně v Bylnici:**

- Zúčastnit se mohou pouze dvojice, každý musí být starší 18 let.
- Zápisné se nevybírání, přihlášení, účast v soutěži je zdarma, stejně jako vstup pro veřejnost.
- Soutěžit může maximálně 20 dvojic.
- Přihlásit se lze na [www.otacenilokomotivy.estranky.cz](http://www.otacenilokomotivy.estranky.cz) nebo přímo ve vlaku v bufetovém voze do příjezdu do Bylnice.

- Úkolem dvojice bude pomocí rumpálu otočit parní lokomotivu o 360°, součástí měřeného výkonu je odzávorování točny, otočení lokomotivy a následné uzávorování.

Cena zpáteční jízdenky z Rožnova do Bylnice je 200 korun, jednosměrné 160. Cestující, kteří pojedou v úseku Vsetín – Bylnice zaplatí za zpáteční jízdné 160 korun, v jednom směru 100. Nejkratší trasa z Horní Lidče do Bylnice a zpět stojí 80 korun, za jeden směr pak každý zaplatí 60 korun. Děti do 6 let cestují zadarmo a mládež od 6 do 15 let zaplatí vždy poloviční jízdné.

#### Jízdní řád parního vlaku z Rožnova pod Radhoštěm do Bylnice 1. května 2010

tam	stanice	zpět
8.22	Rožnov pod Radhoštěm	18.10
8.28	Zubří	18.07
8.34	Střítež nad Bečvou	18.03
8.39	Zašová	17.59
8.55	Valašské Meziříčí	17.50
9.06	Bystřička	17.33
9.17	Jablůnka	17.27
9.37	Vsetín	17.19
9.47	Léskovec	17.01
9.53	Valašská Polanka	16.56
9.58	Lužná u Vsetína	16.51
10.13	Horní Lideč	16.41
10.17	Valašské Příkazy	16.33
10.21	Poteč	16.29
10.27	Valašské Klobouky	16.24
10.36	Návojná	16.15
10.45	Brumov	16.12
10.52	Bylnice	16.00

#### 29. 04. 2010 Pokračuje komplexní rekonstrukce nádražní budovy ve stanici Klášterec nad Ohří

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6082/>)

České dráhy v loňském roce zahájily rekonstrukci výpravní budovy v Klášterci nad Ohří. Je to jedna z největších investičních akcí Českých drah v Ústeckém kraji. „Komplexní rekonstrukce zahrnuje úpravy budovy i jejího bezprostředního okolí. Vedle nové fasády se mění okna a dveře, rekonstruje se střecha včetně klempířských prvků. Součástí akce je i zcela nová kanalizace a zpevněné plochy prvního nástupiště a okolí výpravní budovy. Rekonstrukce zdárně pokračuje, i když pracovní harmonogram narušila nečekaně dlouhá a tuhá zima. Termín dokončení 30. června by neměl být ohrožen,“ vysvětluje Patrik Konopásek, ředitel Regionální správy majetku Českých drah v Ústí nad Labem. Rekonstrukce si vyžádá náklady téměř 13 milionů korun. Hlavním cílem akce je kromě modernizace vnějšího vzhledu objektu také zvýšit úroveň kultury cestování.

Výrazných změn doznají také prostory pro cestující. Rekonstrukcí haly vzniknou bezbariérové vstupy. Zřizují se nová WC pro cestující a vznikne i WC pro hendikepované v systému Euroklíč, po železniční stanici Rumburk, druhé tohoto typu v Ústeckém kraji. Euroklíč umožňuje hendikepovaným použít toalety, aniž by museli žádat zaměstnance ČD o klíč, a zároveň zůstane účelně ochráněn majetek Českých drah. Vůbec první eurozámek byl nainstalován před dvěma lety na nádraží ve středočeských Strančicích, následovaly Mariánské Lázně a v současné době přibýlo dalších 11 stanic.

ČD zatím investují do speciálních „eurozámků“ pro hendikepované vlastní peníze, později bude možné čerpat na tento projekt prostředky z fondů EU. Cílem mezinárodního projektu Euroklíč je na důležitých místech postupně zpřístupnit sociální zařízení a schodišťové plošiny hendikepovaným pomocí univerzálního „euroklíče“. V Evropě je v současné době registrováno přibližně sto tisíc obdobných „eurozámků“.



V loňském roce České dráhy dokončily mimo jiné rekonstrukci nádražní budovy ve stanici Rumburk. Vznikla bezbariérová WC, opravená je hala a prostory pro cestující. V uplynulých pěti letech České dráhy opravily v Ústeckém kraji například nádražní budovy v České Kamenici, v Dolních Beřkovicích, ve stanici Děčín horní nádraží, v Mělníce nebo v Roudnici nad Labem.

## 29. 04. 2010 Parním vlakem ČD na oslavy 110 let Posázavského Pacifiku (1. května 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6085/>)

V sobotu 1. května uplyne přesně 110 let od zprovoznění nejkrásnějšího a zároveň stavebně nejnáročnějšího úseku Posázavského Pacifiku mezi stanicí Jílové u Prahy a odbočkou Skochovice. U příležitosti tohoto výročí vyjede z nádraží v Praze-Braníku v tento den parní vlak v čele s lokomotivou Čtyřkolák (434.2186) z roku 1917. Souprava bude sestavena z historických vozů 3. třídy s dřevěnými lavicemi včetně bufetového vozu. Cestující z parního vlaku mohou navštívit zdarma výstavu o historii tratě Posázavského Pacifiku v Regionálním muzeu v Jílovém u Prahy a dostanou také 50% slevu na vstup do muzejních zlatých štol.

Přichystány jsou celkem dvě jízdy z Prahy-Braníka do Jílového u Prahy a zpět. První spoj odjíždí z Prahy-Braníka v 9:46, druhý pak ve 13:18. „Dopolední vlak z branického nádraží v 9:46 je již naplněn, proto cestujícím doporučujeme využít spoj, který odjíždí z branického nádraží ve 13:18. V tuto chvíli je nejvolnější parní vlak, který jede ve směru z Jílového do Prahy v 11:20,“ říká dozorčí provozu ČD Petr Pavlík, který parní jízdy spoluorganizuje. „V Jílovém u Prahy je možné využít kyvadlovou autobusovou dopravu od stanice do Regionálního muzea na výstavu 110 let Posázavského pacifiku nebo navštívit zlaté štol.“

Předprodej jízdenek a místenek probíhá ve stanici Praha-Braník denně od 7 do 18 hodin. Podrobnější informace poskytnou zaměstnanci železniční stanice Praha-Braník na tel.: 972 228 853 (pokladna), 972 228 851 (výpravčí) nebo 972 228 101 (dozorčí).

Od 1. května bude v Regionálním muzeu v Jílovém u Prahy otevřena výstava, která návštěvníkům přiblíží historii, projektování samotné stavby železniční trati a rozvoj jejího provozu od počátku až po současnost. Na nádvoří muzea bude v tento den postavena a provozována modelová zahradní železnice, připravuje se vydání výroční turistické známky, zvláštního razítka a pamětních lepenkových jízdenek. Pro cestující z parního vlaku bude vstup na výstavu zdarma a poskytnuta 50% sleva pro vstup do muzejních historických zlatých štol.

Podrobnosti o výstavě je možno získat na [www.muzeumjilove.cz](http://www.muzeumjilove.cz). Výstava bude otevřena od 1. května do 30. října 2010. V průběhu výstavy bude připraven doprovodný program, přednášky, besedy, projekce dobových fotografií a filmů.

### Informace o trati Posázavského Pacifiku

Posázavským Pacifikem se nazývá železniční trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Čerčany do Světlé nad Sázavou a měří 157 km. Kolejovou úvratí v Čerčanech je rozdělena na dva úseky, dolní a horní. Celá trať byla budována postupně po několika úsecích a v dobách svého vzniku se jednalo o důležitou dopravní tepnu v Posázaví. Největší slávy Posázavský Pacifik pamatuje z dob po vzniku první samostatné Československé republiky ve dvacátých a třicátých letech 20. století. Pacifikem vyráželo za dobrodružstvím takové množství cestujících, že až dvanáctivozové soupravy vlaků jezdících v přepravní špičce jeden za druhým nestačily. Někteří z trempů odmítali cestovat v přeplněných vozech a cestovali na střeších a náraznících železničních vozů. Ti, kteří chtěli vystoupit na zastávce v Libřici (u Davle) museli nastupovat do prostředních vozů, protože dlouhé soupravy vlaků stály přední a zadní částí, při zastavení na této zastávce, v přilehlých tunelech. Právě v těchto dobách dostala železniční trať i své jméno „Posázavský Pacifik“.

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

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

**Jízdní řád Posázavského Pacifiku (platí 1. května 2010)**

tam	stanice	zpět
9:46	13:18 Praha-Braník	12:20 17:00
9:59	13:32 Praha-Zbraslav	12:08 16:45
10:08	13:46 Vrané nad Vltavou	12:00 16:35
10:24	13:58 Davle	11:49 16:16
10:30	14:04 Petrov u Prahy	11:34 16:07
–	14:11 Luka pod Medníkem	11:27 15:59
10:44	14:17 Jílové u Prahy	11:20 15:52

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

**Jízdné v Posázavském Pacifiku (1. května 2010)**

jízdenka Praha – Jílové u Prahy a zpět	200 Kč
jízdenka Praha – Jílové u Prahy (jednosměrná)	160 Kč
jízdenka mezi jednotlivými zastávkami	60 Kč
úseková jízdenka Praha – Davle nebo Davle – Jílové u Prahy	100 Kč
místenka	20 Kč
sleva pro děti od 6 do 15 let	50 %
děti do 6 let bez nároku na místo k sezení	zdarma