

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2010

## OBSAH

01. 06. 2010	NEGRELLIHO VIADUKT UMOŽNIL SPOJIT PRAHU A DRÁŽDANY (1. ČERVNA 1850) .....	4
01. 06. 2010	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ LETOS OPRAVY DEVÍTI NÁDRAŽNÍCH BUDOV V PLZEŇSKÉM KRAJI .....	6
01. 06. 2010	NA ŽELEZNICI ZLEVNÍ JÍZDNÉ PRO ŠKOLNÍ VÝLETY I DO BRNA A OLOMOUCE .....	6
01. 06. 2010	ANKETA O NEJKRÁSNEJŠÍ NÁDRAŽÍ VSTUPUJE DO FINÁLE .....	6
01. 06. 2010	POLSKÉ DRÁHY CHTĚJÍ RYCHLOVLAK. VYJDE NA 190 MILIARD KORUN .....	7
02. 06. 2010	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU VÝHODNĚJŠÍ CESTOVÁNÍ PO ČR I NA SLOVENSKO .....	7
02. 06. 2010	ČESKO-RAKOUSKÁ ŽELEZNICE: KOLEJE ZŮSTANOU VYTRHANÉ (SLAVONICE – FRATRES) .....	8
02. 06. 2010	NOVÉ LOKOMOTIVY PKP SMĚJÍ DO ČESKA (ES64U4D PKP INTERCITY) .....	9
03. 06. 2010	NOVÁ LOKOMOTIVA ŠKODA 109E/ČD Ř. 380 POPRVÉ VEDE PŘI JÍZDNÍCH ZKOUŠKÁCH VLAK .....	9
03. 06. 2010	ŠKODA VAGONKA USPĚLA NA SLOVENSKU (671 ZSSK) .....	10
03. 06. 2010	DĚTSKÝ DEN V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (5. ČERVNA 2010) .....	11
03. 06. 2010	JÍZDY PARNÍCH VLAKŮ ČD V RÁMCI FESTIVALU „BRNO – MĚSTO UPROSTŘED EVROPY“ (5. ČERVNA 2010) .....	12
03. 06. 2010	PRAHA SOUHLASILA S PROJEDNÁVÁNÍM PŘESTAVBY MASARYKOVA NÁDRAŽÍ .....	12
03. 06. 2010	VLAKEM Z AŠE DO CHEBU A ZPĚT ZA 1 KČ (8. ČERVNA 2010) .....	13
03. 06. 2010	JABLONEC MÁ NOVOU ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU (JABLONEC NAD NISOU CENTRUM) .....	13
04. 06. 2010	V PLZEŇSKÉM KRAJI SE PŘEDSTAVÍ ŽLUTÉ VLAKY (PLZEŇ – DOMAŽLICE, 5. ČERVNA – 31. ČERVENCE 2010) .....	14
04. 06. 2010	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. STARÁ PAKA PRO DOZ .....	14
04. 06. 2010	REGIOJET PŘIPRAVUJE RYCHLÍKY ZE ZNOJMA DO H. BRODU .....	14
04. 06. 2010	STAVBA NOVÉHO NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ ZAČNE PŘÍŠTÍ ROK .....	15
07. 06. 2010	MODERNIZACE TRATI KOSTELEČ – SLAVONICE ZAČNE PŘÍŠTÍ ROK .....	15
07. 06. 2010	BEROUN STAVÍ PARKOVIŠTĚ U NÁDRAŽÍ, DOUFÁ, ŽE K NĚČEMU BUDE .....	16
07. 06. 2010	KLAUS PODEPSAL NOVÝ ZÁKON O VEŘEJNÉ DOPRAVĚ .....	16
07. 06. 2010	VLAKEM ZE STŘÍBRA DO PLZNĚ A ZPĚT ZA 1 KČ (10. ČERVNA 2010) .....	16
07. 06. 2010	SLAMEČKA NA VLÁDĚ OSTROUHAL, NEDOSTAL PENÍZE PRO ŽELEZNIČÁŘE .....	17
07. 06. 2010	V TROJZEMÍ BRÁNÍ SPOR O TRAŤ JEJÍ MODERNIZACI (LIBEREC – ZITTAU) .....	17
07. 06. 2010	TENDR ČD CARGO NA NOVÉ CISTERNY BYL V POŘÁDKU .....	18
08. 06. 2010	DOZORČÍ RADA ČD DNES SCHVÁLILA STRATEGII INVESTIČNÍHO FINANCOVÁNÍ ČD PRO ROKY 2010 A 2011 .....	18
09. 06. 2010	DRUHÁ ZMĚNA VLAKOVÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU: POUZE DÍLČÍ ÚPRAVY .....	18
10. 06. 2010	VYSOČINA CHCE ZA ROK SPUSTIT IDS .....	21

11. 06. 2010	ELEKTRICKÝ PROVOZ NA TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – ČESKÉ VELENICE – GMÜND NÖ BYL SLAVNOSTNĚ ZAHÁJEN.....	22
13. 06. 2010	ZE SEMIL A KOSTÁLOVA ZMIZELY NA TRATÍCH ČERVENÉ ČEPICE.....	22
15. 06. 2010	OSTRAVSKÝ ŽELEZNIČNÍ VELETRH PŘEDSTAVUJE OBŘÍ LOKOMOTIVU A NOVOU TRAMVAJ (CZECH RAILDAYS) .....	23
16. 06. 2010	ČD CHTĚJÍ ZKVALITNIT NÁDRAŽNÍ RESTAURACE, VĚTŠINA JICH NEVYHOVUJE .....	23
16. 06. 2010	PŘEDSTAVENSTVO ČD CARGO KVŮLI ŠPATNÉMU HOSPODAŘENÍ KONČÍ ...	24
16. 06. 2010	DO LUHAČOVIC NEPOJEDOU VLAKY, ČÁST TRATI JE PODMÁČENÁ.....	25
16. 06. 2010	RAKOUSKÁ ARLBERSKÁ DRÁHA JE UZAVŘENA PO NEHODĚ NÁKLADNÍHO VLAKU.....	25
17. 06. 2010	SRÁŽKA VLAKŮ SI V NĚMECKU VYŽÁDALA 16 ZRANĚNÝCH .....	25
17. 06. 2010	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE BOJKOVICE VČETNĚ REKONSTRUKCE ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ.....	26
17. 06. 2010	ČD CARGO MŮŽE KVŮLI ZMĚNĚ VEDENÍ PŘIJÍT O LICENCI .....	26
18. 06. 2010	NEJKRÁSNEJŠÍ NÁDRAŽÍ JE V CHOCNI .....	27
20. 06. 2010	VE VÍTKOVICÍCH MÁ VZNIKnout VĚTŠÍ LOKOMOTIVA NA ZEMNÍ PLYN (714)28	
20. 06. 2010	JANČUROVY VLAKY UŽ MAJÍ JÍZDNÍ ŘÁD. RYCHLÍK PŘEDJEDOU, PENDOLINO NE .....	28
22. 06. 2010	ČD NABÍZEJÍ LÍSTKY V SUPERMARKETECH POD CENOU, SPEKULANTI MAJÍ ŽNĚ.....	29
22. 06. 2010	ŽELEZNIČNÍ NEŠTĚSTÍ SI NA JIHU KONGA VYŽÁDALO PŘES ŠEDESÁT MRTVÝCH .....	30
22. 06. 2010	ČESKÉ DRÁHY VE ČTVRTEK OTEVŘOU NOVÉ PŮJČOVNY KOL NA LETOHRADSKU A ORLICKOÚSTECKU .....	30
22. 06. 2010	Z HARRACHOVA DO POLSKA POJEDOU VLAKY OD 2. ČERVENCE .....	31
22. 06. 2010	DRÁHY DOSTANOU PENÍZE NA VLAKY PRO SEVEROVÝCHOD ČECH.....	31
22. 06. 2010	ZASTUPITELSTVO VYSOČINY ODMÍTLO ZAVEDENÍ IDS.....	32
22. 06. 2010	NÁDRAŽÍ V CHOLTICÍCH CELÉ VYHOŘELO.....	32
23. 06. 2010	ŽALUDA SE NEMOHL DÍVAT NA UTRÁCENÍ PENĚZ ČD CARGA, PROTO MUSEL JEDNAT.....	32
24. 06. 2010	KOLAUDAČNÍ ROZHODNUTÍ: OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU ZÁBŘEH – KRASÍKOV .....	34
24. 06. 2010	REKONSTRUOVANÁ BUDOVA V JABLONCI NAD NISOU SLOUŽÍ CESTUJÍCÍ VEŘEJNOSTI.....	34
24. 06. 2010	EK ZAŽALUJE ČESKO KVŮLI POMALÉ LIBERALIZACI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	35
25. 06. 2010	STÁT BUDE MUSET SPLATIT SEDM MILIARD ZA PŮJČKU ŽELEZNIC .....	35
25. 06. 2010	TRAGICKOU NEHODU V KONGU ZŘEJMĚ ZPŮSOBIL OPILÝ STROJVEDOUCÍ	35
25. 06. 2010	REGIOJET SHÁNÍ OSOBNÍ VAGONY PRO SVÉ EXPRESY .....	36
25. 06. 2010	ŽELEZNIČNÍ SVÁTEK – OTEVŘEN JE DEPOZITÁŘ NTM, DO LUŽNÉ SE SJELY "PĚTASEDMY" (26. A 27. 6. 2010).....	36
26. 06. 2010	VLAKY BY MOHLY JEZDIT AŽ DVOUSTOVKOU, CHYBÍ ALE ZABEZPEČENÍ I ZÁKONY .....	37
28. 06. 2010	V ÚSTÍ VYKOLEJIL VLAK. JEDEN MRTVÝ A JEDENÁCT ZRANĚNÝCH .....	38
29. 06. 2010	STROJVEDOUCÍ JEL VE VAŇOVĚ 108 MÍSTO 50 KM/H. INSPEKTOŘI PROVĚŘUJÍ BRZDY.....	39

29. 06. 2010	DOZORČÍ RADA ČESKÝCH DRAH PROBERE V PÁTEK ODVOLÁNÍ ŠÉFA ŽALUDY .....	40
29. 06. 2010	ČESKÁ ŽELEZNICE BUDE JEZDIT NA ELEKTRINU OD ČEZU.....	40
29. 06. 2010	VISÍCÍ LOKOMOTIVA S PRASKLOU BRZDOU SE ZAPSALA DO DĚJIN SURREALISMU (PARIS MONTPARNASSE, 1895).....	41
30. 06. 2010	INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM I NA ZNOJEMSKU .....	42
30. 06. 2010	S ETIKETEM NOVĚ TAKÉ DO DÁNSKA.....	42
30. 06. 2010	PO NEHODĚ CITY ELEFANTU JEZDÍ OPĚT VLAKY OD PRAHY AŽ DO ÚSTÍ ....	43
30. 06. 2010	NOVÝ MINISTR DOPRAVY OTEVŘE ŽELEZNICI I KONKURENČNÍM DOPRAVCŮM (VÍT BÁRTA) .....	43
30. 06. 2010	ODVOLÁNÍ ŠÉFA DRAH ŽALUDY JIŽ BUDE NA NOVÉM MINISTROVI DOPRAVY .....	44

**01. 06. 2010 Negrelliho viadukt umožnil spojit Prahu a Drážďany (1. června 1850)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91506-negrelliho-viadukt-umoznil-spojiti-prahu-a-drazdany/>)

Již ve chvíli, kdy přijížděl do Prahy první vlak od Olomouce, připravovala se stavba dalšího úseku Severní státní dráhy, která měla pokračovat do saské metropole Drážďan. Trať měla vést po levém břehu Vltavy a Labe, pražské nádraží však stálo na pravém břehu. Projektanti se rozhodli překonat řeku hned v Praze, a připravili tak půdu pro vznik jednoho z nejvýraznějších městských mostů – viaduktu pojmenovaného později po novém šéfinženýrovi státní dráhy Aloisi Negrellim. Most, který je dnes v Praze druhý nejstarší, se otevřel 1. června 1850, když po něm projel první vlak do Lovosic, kde prozatím končila drážďanská trať.

Mezistátní rakousko-saská dohoda o výstavbě železnice, která propojí Vídeň, Prahu a Drážďany, byla podepsána už v roce 1842, samotná stavba ale začala až po dokončení olomoucko-pražské dráhy o tři roky později. Tehdy již velmi uznávaný inženýr Alois Negrelli – projektant alpských horských silnic – se do čela stavby nové trati dostal nešťastnou náhodou, když při nehodě v Chocni zahynul Jan Perner. Původně se předpokládalo, že právě autor trati z Olomouce do Prahy dovede železnici i do Saska.

**Největší viadukt tehdejší Evropy**

Pražský viadukt, který byl jednou z nejdůležitějších součástí pražsko-drážďanské dráhy, začal vznikat na jaře 1846. Velkorysá konstrukce byla dlouhá 1 110 metrů, klenulo se v ní 87 vysokých oblouků, z nichž osm stálo ve Vltavě. Původní jeho šířka činila 7,6 metru, po odstranění kamenného parapetu se rozrostla na devět metrů. Není divu, že se tehdy jednalo o největší železniční stavbu v Evropě. Zakázku na stavbu mostu dostaly firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny, kterým společnost Severní státní dráhy zaplatila jeden a půl milionu zlatých. Viadukt je postaven ze žuly ze Schwarzenberského lomu, který je dnes na dně orlické přehrady, pilíře potom měly pískovcové obklady. Při stavbě se poprvé ve větší míře použily zvedací stroje.

**Z Prahy až do Lovosic**

Trať, která přes most vedla, byla od počátku dvoukolejná, a na levém vltavském břehu přecházela v obrovské kolejiště bubenského nádraží. Bubenské nádraží bylo nadlouho největší v Praze, v jeho areálu vzniklo depo a ústilo do něj několik vleček z holešovického přístavu, později i z nedalekých jatek. Z bubenského nádraží později postavila svoji trať na Kladno také společnost Buštěhradské dráhy. Masivní kolejiště, které dnes pustne a z většiny částí už dávno neslouží původním účelům, fyzicky rozdělilo předměstí Holešovice a Bubny, která se paradoxně v té době administrativně spojila do jediného města – tehdy ještě politicky nezávislého na Praze. Nová trať "rozřízla" také Královskou oboru, a když opustila pražské předměstí, začala se vinout po vltavském břehu. V roce 1850 spojila s Prahou Kralupy – pro jejichž rozvoj měla železnice zásadní význam – stejně jako historickou Roudnici a Lovosice. Dále do Ústí nad Labem, Podmokel a Saska začaly vlaky jezdit v dubnu 1851.

**Most není zcela zachován**

Samotný začátek nové trasy – Negrelliho viadukt – doznal od svého vzniku několika změn. V roce 1871 vznikl krátký spojovací viadukt, po kterém je možné projet přímo od bubenského nádraží k Libni. V letech 1952 a 1953 byly nahrazeny tři oblouky nad Křížikovou ulicí v Karlíně betonovou konstrukcí, která měla usnadnit průjezd motorových vozidel. Součástí výstavby Severojižní magistrály bylo v roce 1981 nahrazení dalších oblouků v Holešovicích.

**Pražské mosty přes Vltavu od nejstaršího k nejnovějšímu****1. Karlův most**

- kamenný most z let 1357 – 1402, nahradil pobožený Juditin most
- pro pěší; spojuje Staré Město a Malou Stranu

**2. Negrelliho viadukt**

- kamenný most z let 1846 – 1850
- železniční; spojuje Karlín, Štvanici a Holešovice

**3. Palackého most**

- kamenný most z let 1876 – 1878
- silniční a tramvajový; spojuje Nové Město a Smíchov

**4. Most Legií**

- kamenný most z let 1898 – 1901, nahradil řetězový most císaře Františka Josefa I. z roku 1841
- silniční a tramvajový; spojuje Nové Město a Malou Stranu
- 5. Vyšehradský most
- ocelový most z roku 1901, nahradil jednokolejný most obdobné konstrukce z roku 1871
- železniční; spojuje Výtoň a Smíchov
- 6. Štefánikův most
- současný železobetonový most postaven 1949 – 1951, nahradil řetězový most císaře Františka Josefa I. z roku 1868
- silniční a tramvajový; spojuje Staré Město a Holešovice
- 7. Čechův most
- železný most z let 1905 – 1908
- silniční a tramvajový; spojuje Staré Město a Holešovice
- 8. Hlávkův most
- železobetonový most z let 1909 – 1912
- silniční a tramvajový; spojuje Karlín a Holešovice
- 9. Mánesův most
- betonový most z let 1911 – 1914, nahradil Rudolfovu lávku
- silniční a tramvajový; spojuje Staré Město a Malou Stranu
- 10. Libeňský most
- betonový most z let 1924 – 1928, nahradil dřevěnou lávku z roku 1903
- silniční a tramvajový; spojuje Holešovice a Libeň
- 11. Jiráskův most
- železobetonový most z let 1929 – 1933
- silniční; spojuje Nové Město a Smíchov
- 12. Branický most ("most inteligence")
- železobetonový most z let 1949 – 1955
- železniční a pro pěší; spojuje Braník a Chuchli
- 13. Most Závodu míru
- železobetonový most z roku 1964, nahradil Zbraslavský most z roku 1896
- silniční; spojuje pravobřežní a levobřežní část Zbraslavi
- 14. Holešovický most
- betonový most z let 1966 – 1975
- železniční; spojuje Holešovice a Libeň
- 15. Trojský most ("rámusák")
- ocelový most z let 1981 – 1982, nahrazuje plánovaný Trojský most
- tramvajový; spojuje Holešovice a Troju
- 16. Most Barikádníků
- železobetonový most z let 1972 – 1980, nahradil Trojský most z roku 1928
- silniční; spojuje Holešovice a Libeň
- 17. Trojská lávka
- visutá lávka z let 1982 – 1984, nahradila pobořený most z roku 1976
- pro pěší; spojuje Bubeneč a Troju
- 18. Barrandovský most
- betonový most z let 1978 – 1988

- silniční; spojuje Braník a Hlubočepy
- 19. Komořanský most
- železobetonový most z let 2006 – 2010
- silniční; spojuje Komořany a Lahovice

## 01. 06. 2010 České dráhy plánují letos opravy devíti nádražních budov v Plzeňském kraji

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6811/>)

Klatovy, Tachov, Sušice, Blovice, Kaznějov, Chodová Planá, Holýšov, Svojsín a Bělá nad Radbuzou – to vše jsou objekty Českých drah v Plzeňském kraji, v nichž se začne letos se stavebními pracemi. Firma jen na západě Čech zatím vyčlenila prostředky na opravy a rekonstrukce ve výši 15,6 milionu korun. „Mezi největší stavební akce v Plzeňském kraji bude letos patřit I. etapa opravy nádražní budovy v Tachově za 3,5 milionu korun. Rekonstrukce za celkem 10 milionů korun bude zahrnovat kompletní opravu střechy včetně tesařských a klempířských prací a položení nové krytiny. Nádražní budova bude mít novou fasádu a nový moderní ráz dostanou i prostory pro cestující,“ upřesňuje Jiří Stuna, ředitel Regionální správy majetku Českých drah v Plzni. Hlavním cílem rekonstrukce je kromě modernizace vnějšího vzhledu objektu také zvýšit úroveň kultury cestování.

Ve stanici Sušice se s rekonstrukcí začalo už v loňském roce. Začala výměna oken, dveří a už je opravená střecha. Letos se dokončí výměna zbývajících oken, budova dostane novou fasádu, vymění se dlažba ve vestibulu a zmodernizuje se čekárna. Celkem České dráhy prostavějí částku 2,5 milionu korun. V Holýšově jsou připravené rozsáhlé opravy za 1,8 milionu korun. Nádražní budova bude mít novou střešní krytinu, bude se rekonstruovat sociální zařízení a opraví se vstupní hala. Výraznými úpravami projde také okolí nádražního objektu. V Blovicích vznikne nové WC přímo v budově nádraží, opraví se čekárna pro cestující. Akce za 1,5 milionu korun zahrnuje také opravu střechy a nový nátěr fasády. Ve stanici Bělá nad Radbuzou se opraví střecha včetně nové střešní krytiny. Plánovaný rozsah prací představuje náklady za 1,5 milionu korun. Částka ve výši 1,4 milionu korun ve stanici Klatovy bude vynaložena na výměnu střešní krytiny a klempířské práce v nádražní budově. V Kaznějově plánují České dráhy za 1,2 milionu korun opravit střechu nádražní budovy a rovněž vymalování čekárny. Střešní krytina se vymění také v nádražních objektech ve stanicích Chodová Planá a Svojsín, obě stavební akce budou stát 1,1 milionu korun.

## 01. 06. 2010 Na železnici zlevní jízdné pro školní výlety i do Brna a Olomouce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91663-na-zeleznici-zlevni-jizdne-pro-skolni-vylety-i-do-brna-a-olomouce/>)

Od září České dráhy rozšíří nabídku levnějších jízdének pro školní výlety i na Brno a Olomouc. Dosud zvýhodněný tarif využívaly pouze mimopražské školy na výlet do Prahy. Podle mluvčího drah Radka Joklíka na levnou školní jízdenku přijelo za necelé tři měsíce do hlavního města 33 000 dětí. Dráhy spustily akci v polovině března, kdy školám nabídly nový tarif, v jehož rámci mohou jet žáci odkudkoliv do Prahy za zpáteční jízdné ve výši 80 korun. Nabídka skončila koncem května, pokračovat bude opět až v září s rozšířenou platností i na Brno a Olomouc. "Poslední dny před ukončením jsme museli některé dálkové vlaky posilovat. Nejvíce dětí k nám přijíždělo z Brna, Opavy, Ostravy, Havířova, Olomouce a Českých Budějovic," vyjmenoval Joklík. Vůbec nejvíce dětí, celkem 1 961, dorazilo do Prahy z Brna. Projekt Děti na výlet do Prahy je součástí Junior programu Českých drah. Děti mohou levně cestovat pouze v úterý, ve středu, ve čtvrtek a o víkendu, pro pondělí a pátek, kdy jsou vlaky nejvytíženější, nový tarif neplatí. Kromě základních a speciálních škol mohou takto cestovat i dětské domovy. Předtím školy využívaly při cestách vlakem převážně skupinových slev. Náklady na výlet do Prahy se díky novému tarifu výrazně snížily především školám mimo Středočeský kraj.

## 01. 06. 2010 Anketa o nejkrásnější nádraží vstupuje do finále

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91680-anketa-o-nejkrasnejsi-nadrazi-vstupuje-do-finale/>)

Letošní ročník ankety o nejkrásnější nádraží zná své finalisty. Oproti minulým letům se zvýšil počet stanic, které leží na hlavních tratích. Pro jedno vybrané nádraží z deseti kandidátů je možné hlasovat do 10. června prostřednictvím e-mailu, hlas lze zaslat rovněž poštou na adresu Asociace EF CZ

Souznění, o.s., V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2. Z finalistů stojí rovná polovina u hlavních tratí. Hlasovat lze pro Červenku nebo Choceň, které leží na trati z Olomouce do Prahy, Roztoky u Prahy na trati Praha – Drážďany, jindřichohradeckou stanicí na dráze z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy nebo pro pohraniční nádraží v Železném Rudě.

Méně významné a vedlejší trati jsou ve finále ankety zastoupeny stanicí Dobrovice na trati z Mladé Boleslavi do Nymburku, hodickou zastávkou na lokálce z Kostelce u Jihlavy do Slavonic, Kopidlnem na dráze Nymburk – Jičín, nádražím Osek-město na horské trati z Mostu do Moldavy a Strážnicí na trati mezi Hodonínem a Veselím nad Moravou. Anketa, kterou pořádá asociace Entente Florale CZ, probíhá letos počtvrté. Vítězem prvního ročníku se stala Ostroměň. V roce 2008 bylo nejkrásnějším nádražím vyhlášeno trutnovské hlavní, vyhlášeno bylo i druhé a třetí místo, které obsadily Kamenice nad Lipou, respektive Šárovцова Lhota. Loni pořadatelé opět oznámili pouze vítěze, kterým se staly Zahradky u České Lípy.

## 01. 06. 2010 Polské dráhy chtějí rychlovlak. Vyjde na 190 miliard korun

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-44002200-polske-drahy-chteji-rychlovlak-vyjde-na-190-miliard-korun>)

Trať pro rychlovlaky má do roku 2020 spojit Varšavu se západopolskými městy Poznaň a Vratislav. Znamená to výstavbu asi 600 kilometrů nových kolejí a nákup drahých vlakových souprav ze zahraničí. Polský státní železniční podnik PKP hodlá do deseti let uvést do provozu první vysokorychlostní trať v zemi, jejíž výstavba bude stát až 30 miliard zlotých čili téměř 190 miliard korun. "Polské železnice zažily dvě desetiletí degradace. Je načase to zvrátit. Vysokorychlostní železnice jsou naším strategickým projektem," řekl šéf divize PKP pro železniční infrastrukturu Zbigniew Szafranski. Trať pro rychlovlaky má do roku 2020 spojit Varšavu se západopolskými městy Poznaň a Vratislav. Znamená to výstavbu asi 600 kilometrů nových kolejí a nákup drahých vlakových souprav ze zahraničí.

Szafranski, který pro projekt lobboval spolu s dalšími polskými činiteli v Evropském parlamentu, vyjádřil naději, že projekt bude zčásti financován z fondů Evropské unie. Dalšími zdroji by měl být státní rozpočet, soukromé investice a emise dluhopisů, uvedl náměstek polského ministerstva infrastruktury Juliusz Engelhardt. Szafranski s Engelhardtem odmítli předpovědi, že projekt rychlovlaků bude stejně jako předchozí plány modernizace polských železnic odložen k ledu. Dopravní infrastruktura je v Polsku dlouhodobě velkým problémem. Země má nedostatečně rozvinutou dálniční síť a vlaky zde jezdí v průměru pomaleji než v západní Evropě.

## 02. 06. 2010 České dráhy nabídnou výhodnější cestování po ČR i na Slovensko

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6833/>)

S druhou změnou jízdního řádu vstoupí v platnost nové tarifní nabídky, se kterými zákazníci Českých drah ušetří při cestování doma a na Slovensko. K oblíbeným eTiketům do zahraničí totiž přibude široká nabídka levných elektronických jízdenek na Slovensko a také zcela nové SporoTikety na cestování po České republice. Levnější bude cesta na pražské letiště a oblíbené eLišky začne dopravce prodávat i z menších měst.

Nabídka vychází ze strategie současného vedení Českých drah, které se snaží zvyšovat tržby prostřednictvím aktivní obchodní politiky a cíleného produktového marketingu. „Plošné zdražování je to poslední, co bychom chtěli dělat. Tak se sice přechodně vydělají peníze, nové zákazníky a jejich spokojenost tím ale nezískáme,“ vysvětluje náměstek pro obchod a marketing Miroslav Šebeňa. „Primárně se snažíme, aby naše příjmy rostly díky vyššímu prodeji jízdenek. Právě proto vytváříme obchodní nabídky, které nám lákají do vlaků více cestujících a od začátku roku už přinesly meziroční zvýšení tržeb o více než 41 milionů.“

### 1. Novinka pro výhodné vnitrostátní cestování – SporoTiket

Vedle oblíbených eTiketů do vybraných zahraničních destinací bude možné od 13. června na eShopu ČD a přes Kontaktní centrum koupit výhodné vnitrostátní SporoTikety. Do přímých dálkových spojů, jedoucích mezi krajskými městy si zákazníci budou moci koupit SporoTiket za atraktivní cenu, a to na podobném principu jaký zákazníci využívají u mezinárodních eTiketů. Počet jízdenek na relaci, den a vlak bude omezen. Cena se bude vyvíjet podle zájmu o cestování na určité trase a zákazník, který se rozhodne pro nákup včas, má větší šanci získat SporoTiket za výhodnou cenu. Jízdenky SporoTiket bude možné koupit výhradně elektronicky přes internetový obchod ČD nebo

přes telefonický prodej na lince 840 112 113, a to nejpozději 3 dny před nástupem cesty. Jízdenka platí pouze ve vlaku, pro který byla zakoupena, po přerušení jízdy pozbývá platnosti. Nabídka je základem pro další rozvoj tzv. dynamického tarifu ve vnitrostátním cestování a je určena zejména pro zákazníky, kteří dnes pro cestování po ČR zatím vlak příliš nevyužívají. Například pro trasu Praha – Brno bude cena jízdenky SporoTiket 190 Kč.

## 2. Nové eLišky – do více než 110 destinací

eLišku si bude možné nově koupit nejen mezi jednotlivými krajskými městy, ale také mezi krajskými městy a vybranými většími městy po celé republice, pokud je tarifní vzdálenost větší než 50 kilometrů. eLišky dopravce nabízí ve dvou cenových úrovních. Levnější eLišku můžete pořídit nejdéle tři dny předem. Poté, od 00:00 hodin dva dny před prvním dnem platnosti, bude zahájen prodej dražších eLišek. V obou případech prodej končí po vyprodání stanovaného kontingentu. Nově se eLiška bude dávat zakoupit také u pokladních přepážek ČD a nikoli pouze přes internet či automat jako doposud. Jízdenku eLiška si zákazník bude moci zakoupit také již od prvního dne vlastnictví aplikace In-zákazník, tedy i na předběžnou papírovou In-kartu / Rail plus s aplikací In-zákazník.

## 3. S novými eTikety levněji na Slovensko

České dráhy začnou od června na svém eShopu prodávat velmi výhodné eTikety do řady destinací na Slovensku. Cestující si budou moci vybrat denní i noční spoje, různých nabídek bude v prodeji téměř 60 v každém směru. Například z Chebu do Žiliny se nočním vlakem v lůžkovém kupé dostanete za 28 EUR (736 Kč), z Pardubic do Liptovského Mikuláše dojedete denním spojem za 15 EUR (395 Kč) a cestu z Českých Budějovic až do Košic pohodlně prospíte na lůžku za 30 EUR (789 Kč). V nabídce jsou samozřejmě eTikety na trasách Praha – Bratislava, Praha – Košice či Praha – Poprad-Tatry.

## 4. Na pražské letiště od léta za polovic

Také cesta na pražské letiště bude s akviziční slevou „Vlak+ letiště Praha“ levnější. Odkudkoliv z České republiky si od 13. června může zákazník koupit jednotlivou vnitrostátní jízdenku „Vlak+ letiště Praha“ vydanou do stanice Praha Letiště NAD a ta mu bude platit i pro cestu zpátky za cenu jednosměrného jednotlivého jízdného. Podmínkou je, že na zpáteční cestě bude mít cestující jízdenku orazítkovanou. Razítko dostanete na informační přepážce v příletových terminálech letiště Praha po předložení palubní vstupenky a osobního dokladu. Jízdenka platí 30 dnů a poslední den platnosti může být 11. prosince letošního roku. Jízdenky do stanice Praha Letiště NAD je možné koupit v kterékoli pokladně ČD. Cestující do stanice Praha hlavní nádraží dojedou vlakem, dále pak pokračují autobusovým spojem ČD Airport Express, který v půlhodinových intervalech spojuje pražské hlavní nádraží a oba terminály Letiště Praha.

ceník nových jízdních dokladů Českých drah prodávaných od 13. června 2010 je k dispozici na [http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/nove\\_tarifni\\_nabidky\\_cd.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/nove_tarifni_nabidky_cd.pdf) (ceny jsou platné k 13. červnu 2010 a mohou se měnit v závislosti na změně kurzu koruny vůči euru).

## 02. 06. 2010 Česko-rakouská železnice: koleje zůstanou vytrhané (Slavonice – Fratres)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=669856>)

Železniční spojení mezi Jihlavou a dolnorakouským Waidhofenem, pětitisícovým městečkem na řece Thaya (v ČR Dyje), to byl ještě nedávno společný cíl starostů v českém a rakouském příhraničí. Rakouští starostové však během pondělního jednání se zástupcem dolnorakouské vlády odsouhlasili náhradní řešení, jak oba regiony propojit: cyklostezkou a přeshraničním autobusovým spojením. "Takovému obratu nerozumím, ještě nedávno jsme společně podepisovali výzvu za revitalizaci železnice. Rozhodně budeme v této věci požadovat navazující jednání," uvedl pro Aktuálně.cz starosta Telče Roman Fabeš. Telč je spolu s dalšími obcemi členem Svazku obcí Železnice Kostelec – Slavonice.

Jihočeský hejtman Jiří Zimola však překvapený není: "Takový postup se dal od rakouské strany čekat. I já dlouhodobě pochybuji, že by byl případný provoz železnice rentabilní. Navíc její revitalizace by byla velmi finančně náročná." Podle veřejně dostupných informací by se obnova železničního spojení na rakouské straně pohybovala kolem 28 milionů eur. Železnice je na české straně v provozu, na hranici ovšem končí. Na rakouské straně jsou koleje na několika místech přerušeny. Zčásti jsou vytrhané a v místech, kde se železnice křížuje se silnicí, jsou koleje minimálně na dvou místech přelitá asfaltem.



### Místo železnice postavíme silnice

Vlastníkem rakouské trati bude od ledna 2011 dolnorakouská vláda. Její zástupce Friedrich Zibuschka vyjednal v pondělí s rakouskými starosty novou rezoluci, v níž se uvádí: "Ačkoli spolková země Dolní Rakousko již zahájila přípravné kroky, neprojevila centrální vláda o obnovení železnice Thayatalbahn dostatečný zájem. Poté, co navíc rakouské dráhy ÖBB zastavily provoz na trati, která navazuje na diskutovaný úsek, situace se zcela změnila." Místo revitalizace železnice dojde podle rezoluce k výstavbě silnic a obchvatů. To je opatření, kterým by chtěla dolnorakouská vláda reagovat na zintenzívnění turistického ruchu, k němuž dojde vznikem přeshraničního autobusového spojení a přeshraniční cyklostezky.

### Aktivisté: rakouští starostové obešli české sousedy

"Revitalizace železnice není z finančních důvodů možná," uvedl pro Aktuálně.cz Kurt Strohmayer-Dangl, starosta Waidhofenu. "Samotná obnova tratě by stála 28 milionů eur a následný provoz včetně údržby by stál ročně 2,8 milionů eur." Zda však nové řešení bude levnější, není zatím možné říci, protože podle jeho informací nebyly zatím provedeny cenové odhady. "Rozhodující bude, kolik se postaví obchvatů. Předpokládám, že by měly vzniknout dva nebo tři," doplnil Strohmayer-Dangl. "Litujeme krátkozrakého způsobu jednání dolnorakouské zemské vlády. To, že zemská vláda rozhodla o společném projektu takto jednostranně, aniž by uvědomila české sousedy, považujeme za krajně nezdvořilé," uvedl předseda spolku Neue Thayatalbahn Egon Schmidt.

## 02. 06. 2010 Nové lokomotivy PKP směřují do Česka (ES64U4D PKP Intercity)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91824-nove-lokomotivy-pkp-smeji-do-ceska/>)

Do Česka smí jezdit další typ univerzální elektrické lokomotivy od Siemensu přezdívané Taurus. Od konce května zajíždí do Bohumína stroj typu ES64U4D, který patří polské společnosti PKP Intercity. Poté, co Drážní úřad povolil jeho provoz na českých kolejích, začal se objevovat v čele spojů Eurocity z Varšavy do Vídně. Nahradil starší stroje polské výroby z druhé poloviny 80. let. Polské Taurusy používají v Česku zabezpečovací systém Mirel VZ1, který Drážní úřad schválil k řádnému provozu. Povolil také rekuperaci energie vzniklé při brzdění zpět do sítě. Prozatím však stroje zajíždějí pouze do Bohumína, kde jejich soupravu přebírají starší lokomotivy Českých drah.



Podtyp D lokomotiv ES64U4 je uzpůsoben k provozu na polských, německých, rakouských, českých, slovenských a maďarských kolejích. Vedle zabezpečovacího systému Mirel, který se používá v Česku, Slovensku a Maďarsku, je vybaven také polským systémem SHP a zařízením LZB/PZB používaným v Německu a Rakousku. Dopravce PKP Intercity si objednal deset těchto lokomotiv, kterým Poláci přezdívali také Husar. První obdržel na konci roku 2008, celá série má být podle mluvčí Siemensu Petry Svatošové dokončena během letošního června.

V Česku nyní jezdí tři typy lokomotiv Taurus. Vedle nově schválených ES64U4D jsou to stroje ES64U4C, které si pronajímají České dráhy od Rakouských spolkových drah a nasazují je na spoje Eurocity z Vídně přes Brno do Prahy, a starší dvousystémové stroje ES64U2, které si rovněž pronajímají ČD od rakouského dopravce a jezdí s nimi mezi Lincem a Českými Budějovicemi. Zkušebně jezdí na českých kolejích také nákladní verze Taurusu, lokomotiva ES64F4.

## 03. 06. 2010 Nová lokomotiva ŠKODA 109E/ČD ř. 380 poprvé vede při jízdách zkoušek vlak

Zdroj: Škoda Holding a. s. (<http://www.skoda.cz/holding/novinky/nova-lokomotiva-skoda-109e-cd-r-380-poprve-vede-pri-jizdnich-zkouskach-vlak-aid3220.html>)

Nová lokomotiva ŠKODA 109E ve čtvrtek 27. 5. 2010 poprvé vedla při jízdách zkoušek vlak. Nová fáze jízd zkoušek lokomotivy z plzeňské Škodovky na trati Plzeň – Beroun následuje po náročných testech na železničním okruhu ve Velimi. „Výsledky dosavadních jízd zkoušek byly v naprosté většině případů pozitivní a nemají zásadní vliv na konstrukci této lokomotivy," uvedl při této příležitosti Vladimír Malý, technický ředitel společnosti ŠKODA TRANSPORTATION, a. s. Lokomotiva ŠKODA 109E je nyní



ve schvalovacím procesu vedeného podle nejnovějších evropských předpisů TSI HRS. Dokončuje se posuzování schvalovací dokumentace dle příslušných norem a do jednoho měsíce má být zahájeno typové zkoušení. Dokumentaci lokomotivy schvaluje Eisenbahn-Cert (EBC) v Bonnu, notifikovaná osoba německého certifikačního úřadu.

Lokomotivy ŠKODA 109E jsou včerejší jízdou nasazeny do zkušební provozu bez cestujících. Po odjetí určitého počtu kilometrů, který stanoví Drážní úřad ČR, bude následovat zkušební provoz s cestujícími. Pokračují i práce na získání průkazu způsobilosti v České republice a jeho ekvivalentu v Německu a Rakousku. České dráhy objednaly celkem 20 lokomotiv ŠKODA 109E. Jde o první lokomotivu Českých drah pro komerční provoz s rychlostí 200 kilometrů v hodině. Nová lokomotiva je určena pro provoz na tratích železničních koridorů v České republice, Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. V těchto zemích umožní plynule přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy, a to se střídavým napětím 25 kV/50 Hz, nebo 15 kV/16,7 Hz, případně se stejnosměrným napětím 3 kV. Maximální výkon lokomotivy je 7,2 MW.

### 03. 06. 2010 Škoda Vagonka uspěla na Slovensku (671 ZSSK)

Zdroj: Škoda Holding a. s. (<http://www.skoda.cz/holding/novinky/skoda-vagonka-uspela-na-slovensku-aid3223.html>)

ŠKODA VAGONKA se sídlem v Ostravě je přímým pokračovatelem tradice výroby osobních kolejových vozidel s výrobním programem orientovaným na produkty v oblasti elektrických jednotek pro příměstskou dopravu, motorových souprav, lehkých regionálních vozidel a osobních přípojných vozů. Právě v oblasti elektrických jednotek pro příměstskou dopravu zaznamenala společnost ŠKODA VAGONKA minulý týden výrazný úspěch na slovenském trhu. Železniční společnost Slovensko se stala prvním odběratelem dvousystémové elektrické patrové jednotky 671 právě z dílen ostravské společnosti. V pátek 28. 5. 2010 představila železniční společnost Slovensko cestujícím tuto dvoupodlažní jednotku na nádraží v Žilíně. Veřejnost si mohla prohlédnout dvousystémového bratrance známého CityElefantu, se kterým by se první cestující měli svést v říjnu letošního roku. „V příštích dvou letech dodáme postupně podle smlouvy slovenské železniční společnosti desetikusovou sérii nových jednotek, které budou jezdit na tratích v okolí Žiliny a Košic,“ uvedl při slavnostním předání Tomáš Krsek, předseda představenstva a generální ředitel ŠKODA TRANSPORTATION. Smlouva na dodávku 10 dvoupodlažních elektrických jednotek 671 v celkové hodnotě 96, 2 milionu eur byla uzavřena se slovenským zákazníkem 30. prosince 2008.



#### Elektrická patrová jednotka řady 671

Elektrická patrová jednotka řady 671 umožňuje provoz na tratích elektrifikovaných systémem 3 kV DC, nebo 25 kV/50 Hz a doplňuje tak osvědčené řady EJ471(3kV DC) a EJ575 (25kV/50 Hz). Soupravy 671 jsou určeny na export, pro přepravu osob v okolí městských aglomerací Žilina a Košice, mohou však být provozovány i na jiných tratích, včetně ČD. Při vývoji a výrobě nových jednotek 671 byla použita moderní technologie. Skříně vozů jsou osvědčené koncepce z hliníkových profilů. Trakční pohon, soustředěný do dvou strojoven v motorovém voze, se vyznačuje vysokou účinností. Je založen na spojení asynchronních trakčních motorů a IGBT trakčních měničů. Součástí řízení trakčních měničů je rekuperace elektrické energie při dynamické brzdění do obou napájecích systémů. Vozidlo splňuje platné normy TSI, je také vybaveno systémem pro měření spotřeby elektrické energie dle EN norem, automatickou rychlostní regulací a bezdrátovým přenosem diagnostických údajů přes drážní mobilní síť GSM-R.

Výrobce samozřejmě myslel i na pohodlí a bezpečnost cestujících. Vozy jsou vybaveny jednotným typem pohodlných sedadel v uspořádání 2+2, k dispozici jsou zásuvky pro napájení PC. Oddíly pro cestující jsou vybaveny účinným systémem větrání, vytápění a klimatizace. K pohodlí cestujících přispívá i nízká úroveň vnitřního hluku. Pro nástup cestujících na invalidních vozících je řídicí vůz vybaven sklopnými rampami. Všechny prostory jsou monitorovány protipožárními čidly, strojovny jsou vybaveny automatickým hasícím zařízením. Komunikační terminály pro hlasovou komunikaci cestujícího se strojvedoucím a kamerový systém zvyšují bezpečnost v oddílech.

Maximální rychlost 160 km/h a dynamika jízdy umožňují dosáhnout vysoké efektivity při přepravě cestujících. K tomu přispívají i široké vstupní dveře pro rychlý, pohodlný a bezpečný nástup a výstup cestujících, včetně cestujících se zavazadly a dětskými kočárky. Pro přepravu jízdních kol jsou vyhrazeny prostory v čelních vozech. O cílové stanici, následující stanici a časech příjezdu jsou cestující informováni informačními tabulemi LED v oddílech pro cestující i nástupních prostorách a akustickým informačním systémem.

**Technické údaje:**

- Maximální rychlost:	160 km/h
- Rozchod:	1 435 mm
- Délka třívozové soupravy:	79 200 mm
- Šířka skříně:	2 820 mm
- Výška vozu:	4 635 mm
- Hmotnost soupravy:	166,7 t
- Počet sedadel:	307
- Počet míst pro invalidní vozíky:	4
- Výkon trakčních motorů:	4 x 500 kW
- Napětí trolejového vedení:	3 kV DC, 25kV / 50Hz

**03. 06. 2010 Dětský den v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka (5. června 2010)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6845/>)

České dráhy připravily na sobotu 5. června zábavný Dětský den v železničním muzeu Lužná u Rakovníka. Rodiče s dětmi, ale i příznivci železniční historie sem mohou přijet parním vlakem, který bude vyrážet před devátou hodinou z Loun. V areálu muzea na návštěvníky čekají dětské soutěže, projížďka parním motorovým vozem „Komarek“ nebo po úzkorozchodné drážce. Pro děti je také připraven Lesní závod, na kterém budou odpovídat na otázky o přírodě a pohádkách o mašinkách a budou plnit úkoly ze základů skautských dovedností. Podrobnosti o akcích železničního muzea Českých drah jsou umístěny na nových internetových stránkách [www.cdmuzeum.cz](http://www.cdmuzeum.cz).

Parní vlak poveze lokomotiva „Papoušek“ (477.043). Za jízdenku z Loun do Lužné u Rakovníka zaplatí cestující jedním směrem 100 Kč, děti od 6 do 15 let pak 50 Kč. V prodeji budou také jízdenky pro kratší úseky. Jízdenky budou prodávat průvodčí přímo ve vlaku. „Vlak vyjede z Loun v 8:50 a do Lužné dorazí deset minut před jedenáctou. Zpět do Loun se bude vracet v 15:50,“ upřesňuje František Kaplan z Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. „V železničním muzeu bude pro děti připravena řada soutěží a her. Velkým lákadlem bude jízda motorovým vozem s parním pohonem „Komarek“. V provozu se také předvede úzkorozchodná parní lokomotiva číslo 7 z roku 1937, kterou zapůjčilo Národní technické muzeum v Praze.“ V rámci Dne dětí proběhne také již tradiční Lesní závod, který organizuje skautský oddíl KON-TIKI z Loun. Trasa vede lesem v okolí muzea a je na ní řada stanovišť, kde budou účastníci plnit soutěžní úkoly z oblasti skautingu, znalostí o přírodě a o železničních pohádkách.

**Parní vlak Louny – Lužná u Rakovníka a zpět (5. června 2010)**

směr tam	žel. stanice	směr zpět
08:50	Louny	17:55
08:57	Louny město	17:50
09:08	Louny předměstí	17:45
09:12	Jimlín	17:24
09:16	Opočno u Loun	17:20
09:19	Touchovice u Loun	17:16
09:23	Hřivice	17:12
09:44	Domoušice	16:56
10:00	Mutějovice	16:48
10:21	Chrástřany	16:21
10:37	Rakovník	16:09
10:50	Lužná u Rakovníka	15:50

**Jízdné během Dětského dne 5. června 2010**

	dospělí	děti 6 – 15 let
- jednosměrná jízdenka z Loun až Domoušic do Lužné u Rakovníka nebo naopak	100 Kč	50 Kč
- jednosměrná jízdenka Mutějovice – Lužná u Rakovníka nebo naopak	60 Kč	30 Kč
- jednosměrná jízdenka z Chrášťan a Rakovníka do Lužné u Rakovníka nebo naopak	40 Kč	20 Kč

Cestující, kteří jsou držiteli In-karty nebo se prokáží jízdenkou ČD v libovolné hodnotě, která bude použita k cestě do Lužné u Rakovníka v den návštěvy muzea, si mohou zakoupit vstupenky do areálu muzea se slevou 20 %. Dospělí tak místo obvyklých 75 Kč zaplatí jen 60 Kč, děti od 6 do 15 let a důchodci pak místo 45 Kč jen 35 Kč. Nabídka neplatí pro cestující s jízdenkami na historické vlaky. Tato nabídka je součástí programu ČD Bonus.

**Nová internetová prezentace Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka**

České dráhy spustily novou internetovou prezentaci svého železničního muzea. Nově je umístěna na webových stránkách [www.cdmuseum.cz](http://www.cdmuseum.cz). Jsou tu informace o historii a o akcích muzea, fotogalerie, návštěvní kniha nebo popis jednotlivých exponátů. Chystá se také 3D průvodce po interiéru parních lokomotiv.

**03. 06. 2010 Jízdy parních vlaků ČD v rámci festivalu „Brno – město uprostřed Evropy“ (5. června 2010)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6846/>)

České dráhy zvou v rámci festivalu „Brno – město uprostřed Evropy“ všechny zájemce na sobotní jízdy parních vlaků. Z brněnského hlavního nádraží budou vypraveny vlaky do Šlapanic, Hrušovan u Brna a do Střelice. V čele bude vévodit lokomotiva 433.001 zvaná „skalíček“, která poveze historické vozy 3. třídy známé jako „rybáky“. V sobotu 5. června vyjede první parní souprava do Šlapanic z brněnského hlavního nádraží v 9:10. Zpět do Brna se vlak vrací v 9:53. Na jedenáctou hodinu je pak plánovaná druhá jízda, tentokrát do Hrušovan u Brna. Poslední jízda se uskuteční přesně v jednu hodinu, vlak vyrazí do Střelice. Předprodej jízdenek je již zahájen v ČD centru na brněnském hlavním nádraží. Zbývající jízdenky se budou prodávat i přímo u jednotlivých vlaků. Zpáteční jízdné stojí 80 korun. Děti a důchodci zaplatí poloviční jízdné.

**Jízdní řád parních vlaků 5. června 2010**

Z Brna do Šlapanic a zpět

9:10	Brno hl. n.	10:12
9:28	Šlapanice	9:53

Z Brna do Hrušovan u Brna a zpět

11:00	Brno hl. n.	12:01
11:20	Hrušovany u Brna	11:40

Z Brna do Střelice a zpět

13:00	Brno hl. n.	14:00
13:23	Střelice	13:43

**03. 06. 2010 Praha souhlasila s projednáváním přestavby Masarykova nádraží**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91896-praha-souhlasila-s-projednanim-prestavby-masarykova-nadrazi/>)

Pražští zastupitelé souhlasili s dalším projednáváním změn, které umožní přestavbu Masarykova, smíchovského nádraží a Nákladového nádraží Žižkov. Celkem dnes zastupitelé projednali čtyři materiály, které se týkaly desítek změn územního plánu. Souhlasili také s tím, aby město začalo

pracovat na dalších celoměstsky významných změnách, například na zahloubení magistrály u Národního muzea.

Opoziční zastupitelka Zuzana Drhová (SZ) dnes kritizovala to, že u návrhů na přestavbu nádraží chybí přesné stanovení cílů, co by v jednotlivých územích mělo být. V případě Nákladového nádraží Žižkov podle Drhové není například známo, jestli se v místě vystaví bulvár, průjezdná komunikace, parky nebo jestli povede do areálu veřejná doprava a podobně. Podle Drhové tím metropole dává bílanku na to, jak bude území vypadat. "Není jasné ani ponechání funkcionalistických budov, dosavadní studie totiž počítaly s demolicí těchto staveb. (...) Je třeba o nich uvažovat jako o jedné z budoucích industriálních památek Prahy," uvedla Drhová.

Projekty na přestavbu pražských nádraží už dříve vyvolaly nesouhlas veřejnosti, proti se v některých případech stavěli i památkáři. Jejich projednávání město na podzim přerušilo. Nejsledovanější byla zřejmě chystaná výstavba na místě dnešních kolejí na Masarykově nádraží.

### 03. 06. 2010 Vlakové spojení z Aše do Chebu a zpět za 1 Kč (8. června 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6856/>)

V úterý 8. června mohou obyvatelé a další zájemci z Aše a Chebu využít mimořádné akční nabídky Českých drah a vyzkoušet vlakové spojení mezi těmito dvěma městy. České dráhy tak chtějí umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet železniční dopravu tam, kde nabízejí kvalitní spojení vlakem. Cestovat za 1 Kč mohou zájemci kdykoli v úterý 8. června kterýmkoli spojem formou zpáteční jízdenky na trati Aš – Cheb a zpět nebo Cheb – Aš a zpět. Stačí si zakoupit u pokladny ve stanicích Aš, Aš město nebo Cheb zpáteční jízdenku do stanice Cheb, resp. Aš za 1 Kč a vyrazit například do práce, do školy nebo jen za zábavou. Pro cestu zpět do Aše respektive do Chebu lze jízdenku za 1 Kč využít až do půlnoci následujícího dne, tj. do 24:00 hodin dne 9. června 2010.

Jízdu vlakem z Aše do Chebu vyzkouší také starosta města Aše, který do Chebu přijede ranním spojem v 8:34 hod. Na chebském nádraží ho přivítají zástupci města Chebu a Karlovarského kraje. V prostorách této stanice se od 8:45 hod. uskuteční krátký brífink k rozvoji železniční dopravy v Karlovarském kraji. Karlovarský kraj je dalším regionem České republiky, kde se taková propagační akce koná. Jejím cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu tam, kde je kvalitní spojení.

#### Na Karlovarsko zamíří nové soupravy

Do tří let nahradí v Karlovarském kraji většinu současných souprav Českých drah pro regionální spoje nové motorové jednotky. České dráhy do nich investují přibližně půl miliardy korun. Jejich nákup podpoří Evropská unie prostřednictvím regionálních operačních programů. Zásadní změna v komfortu čeká do tří let všechny cestující na páteční trase z Mariánských Lázní přes Cheb do Karlových Varů a dále směrem do Kadaně v Ústeckém kraji. České dráhy na tyto spoje nasadí celkem 6 nových motorových souprav v hodnotě okolo půl miliardy Kč. Nákup přitom podpoří i regionální operační program částkou přibližně 200 milionů Kč.

#### Karlovarským krajem lepšími vlaky již několik let

České dráhy ve spolupráci s německou společností Vogtlandbahn provozují již 10 let na tratích Karlovarského kraje na své podnikatelské riziko bez úhrady prokazatelné ztráty motorové jednotky Desiro Classic. Ty nabízejí stejný komfort jako plánované soupravy Českých drah. Cestující se s nimi setkávají na trati ze Saska přes Vojtanov, Františkovy Lázně a Cheb do Bavorska. Souprava obsluhuje také dva páry spojů objednané Karlovarským krajem mezi Mariánskými Lázněmi a Chebem.

České dráhy již zahájily v Karlovarském kraji také modernizaci vlastních souprav. Na tratích z Chebu do Aše a do Lubů u Chebu jezdí částečně nízkopodlažní motorové jednotky Regionova. Soupravy Regionova nabízejí komfortní cestování vozíčkářům a mají instalované moderní toalety s uzavřeným systémem, které lze používat i ve stanicích. Jsou zařízeny novým interiérem s čalouněnými sedačkami, podhlavníky a loketními opěrkami. Jsou vybaveny audiovizuálním informačním systémem. Nástupní dveře se snadno ovládají tlačítky a za jízdy jsou blokovány.

### 03. 06. 2010 Jablonec má novou železniční zastávku (Jablonec nad Nisou centrum)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/91915-jablonec-ma-novou-zeleznicni-zastavku/>)

Nová železniční zastávka se otevřela cestujícím v Jablonci nad Nisou. Z jabloneckých vlakových stanic je nejbližší centru města, zastavují u ní i městské a příměstské autobusy. Zatím je zastávka

Jablonec nad Nisou centrum přístupná pouze z jedné strany, z Raisovy ulice. Dostupnost zastávky měla zlepšit plánovaná lávka k centru města, která však zatím nevznikla. Stavba zastávky včetně okolních úprav stála 11 milionů korun. Lávka dlouhá 120 metrů by měla vzniknout v budoucnu, měla by vést k muzeu skla a bižuterie. Její stavba ale bude stát několik milionů, o její výstavbě tak rozhodne až příští městské zastupitelstvo.

Podle předsedy jablonecké dopravní komise Jindřicha Berounského je Jablonec nad Nisou centrum první novou železniční stavbou ve městě od dokončení trati v roce 1894. "Očekáváme, že zastávka bude na frekventované trati z Harrachova do Liberce jednou z nejvyužívanějších," poznamenal Berounský. Na samotné jizerskohorské dráze z Liberce do Tanvaldu a Harrachova ovšem vznikají i další nové zastávky – Smržovka-Luční se otevřela na začátku roku, v nedaleké Desné se staví zastávky Pustiny a Riedlova Vila, staví se také ve Velkých Hamrech na trati z Tanvaldu do Železného Brodu.

#### **04. 06. 2010 V Plzeňském kraji se představí žluté vlaky (Plzeň – Domažlice, 5. června – 31. července 2010)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/90960-v-plzenskem-kraji-se-predstavi-zlute-vlakyl/>)

V sobotu vyjedou na frekventovanou železniční trať Plzeň – Domažlice žluté motorové vlaky společnosti RegioJet, dceřině firmy Student Agency. Jezdit budou osmkrát denně až do 31. července, poté provoz svých vlaků v regionu RegioJet ukončí. Chce tak veřejnosti představit svoji nabídku, kterou podal loni v listopadu Plzeňskému kraji, ale ten nakonec výběrové řízení na tři tratě zrušil a podepsal smlouvu na 11 let s Českými drahami. Vlaky budou jezdit do 19. června za pětkorunu tam i zpět, od soboty 20. června bude stát jízdenka z Plzně do Domažlic 61 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. "Chceme upozornit na podivné praktiky krajských politiků, kteří po předložení nabídek výběrové řízení zrušili a okamžitě podepsali jedenáctiletou smlouvu s ČD," dodal Jančura. Do soutěže se přitom přihlásily kromě ČD a RegioJetu ještě Viamont a ČSAD Semily. Všichni museli garantovat nasazení nových vozů od prosince 2011.

Podle vedení Plzeňského kraje garantují ČD zlepšení kvality vozového parku a kraj může kdykoli vyhlásit na tratě nová výběrová řízení. Podle hejtmanky Milady Emmerové (ČSSD) zvolil kraj "na základě dosavadních zkušeností s ČD jistotu" a rozhodnutí je podle všech právních rozborů a stanovisek v souladu s právem ČR i EU. "Tendr se týkal pouze tří lukrativních tratí (kromě domažlické také Plzeň - Blatno u Jesenice a Nýřany – Heřmanova Huť). Vzhledem k tomu, že máme v kraji výrazně ztrátovější spoje, je pro nás nabídka ČD pro zajišťování dopravy v celém kraji v průměru výhodnější," řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Bauer (ČSSD). Podle RegioJetu jsou ale nejvíce lukrativní tratě právě ty nejméně využívané a tedy nejvíce dotované, což není případ trati z Plzně do Domažlic. "Naše nabídka by na všech třech tratích ušetřila kraji 45 až 50 milionů korun ročně," uvedl obchodní šéf RegioJetu Jiří Schmidt. Plzeňský kraj po zrušení tendru uchazečům vzkázal, že s nikým jiným než s ČD jednat nehodlá. Výsadní postavení ČD a loňský postup krajů Jančura dlouhodobě kritizuje a v příštích dnech podá podnět k Evropské komisi.

RegioJet představením nízkopodlažních souprav Siemens zahájil v Plzeňském kraji "pozitivní propagační kampaň". "Chceme lidem ukázat, jak by mohla železnice vypadat, kdyby jejich krajské politiky dodržovali zákony a pravidla fair play," dodal Jančura.

#### **04. 06. 2010 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ**

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/100604-3vyhlaska.pdf>)

#### **04. 06. 2010 RegioJet připravuje rychlíky ze Znojma do H. Brodu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92024-regiojet-pripravuje-rychliky-ze-znojma-do-h-brodu/>)

Mezi Havlíčkovým Brodem a Znojmem by v prosinci 2011 mohly začít jezdit rychlíky společnosti RegioJet, která je dceřinou společností firmy Student Agency. Dopravce chce připravený projekt nechat do dvou týdnů připomínkovat městy na trase, pak ho předloží ministerstvu dopravy, informoval majitel Student Agency Radim Jančura. Společnost by chtěla, aby ministerstvo podpořilo novou

rychlíkovou linku částkou 15 až 20 milionů korun ročně. Na koordinaci by měly spolupracovat i Jihomoravský kraj a Vysočina.

Podle obchodního ředitele RegioJetu Jiřího Schmidta by mezi Znojmem a Havlíčkovým Brodem mohly jezdit rychlé spoje každé dvě hodiny. "Ze Znojma do Jihlavy by cesta trvala 90 minut, do Havlíčkova Brodu o 20 minut déle. Doba je srovnatelná s nejrychlejšími autobusovými spoji," řekl Schmidt. V současnosti mezi oběma městy žádný přímý spoj nejezdí, cestovat je možné regionálními zastávkovými vlaky s přestupem v Okříškách a Jihlavě. Cesta trvá skoro tři hodiny. "Spojení na Havlíčkův Brod je velmi špatné, lidé musí cestovat po lokálních tratích s několika přesedáními, cokoli by bylo lepší než stávající stav. Město projekt podpoří," podotkla mluvčí znojemské radnice Denisa Šipošová. Projekt by podpořil i jihlavský primátor Jaroslav Vymazal.

Regionální politici nedávno začali volat po rychlejším železničním spojení Znojma s Prahou, jehož součástí by rychlíky do Havlíčkova Brodu mohly být. Podle Jančury je projekt zatím jedinou konkrétní nabídkou na zajištění vlakové dopravy mezi Znojmem, Jihlavou a Havlíčkovým Brodem. "RegioJet nemusí být nakonec vybraným dopravcem. Pokud se otevře nabídkové řízení, jistě se přihlásí víc zájemců," podotkl Jančura. RegioJet připravil letos sérii reklamních jízd v Ústeckém, Olomouckém, Jihomoravském a Plzeňském kraji, kde cestujícím představuje pronajaté dieselové jednotky Desiro. Mateřská Student Agency zároveň koupila starší elektrické lokomotivy, shání i vagony a chtěla by začít jezdit s rychlíky na hlavních tratích.

#### 04. 06. 2010 Stavba nového nádraží v Ústí nad Orlicí začne příští rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92044-stavba-noveho-nadrazi-v-usti-nad-orlici-zacne-pristi-rok/>)

Nová nádražní budova v Ústí nad Orlicí by mohla začít vznikat příští rok. Projekt stavby, která nahradí dosud používanou historickou památku z 19. století, je z větší části hotov, o její definitivní podobě nyní jedná Správa železniční dopravní cesty s ústeckou radnicí. Nová budova má stát na opačné straně kolejí než ta stávající, a být tak lépe přístupná z centra města. Zároveň bude respektovat plánovanou úpravu staničního kolejíště. Rekonstrukce kolejí a nástupišť by měla začít společně se stavbou nové budovy. Ústecký starosta Richard Pešek přizval k posouzení návrhu budovy od SŽDC architektky Karla Blanka a Přemysla Kokeše. "Řekli jsme si připomínky k podobě nového nádraží na kerhartické straně," uvedl starosta. Podoba nového nádraží se zřejmě ještě trochu změní, podle radnice je fasáda příliš nevýrazná a měl by se také změnit tvar střech.

Stará budova, která měla být původně stržena, zůstane díky úspěšné občanské iniciativě zachována. Zatím však není jasné, co v ní bude poté, co odbaví posledního cestujícího. "Mám strach, že zůstane v současném stavu, nikdo ji neopraví a bude to mrtvá budova, protože opravy by stály desítky milionů korun," uvedl Pešek. Po otevření nové odbavovací budovy a přestavbě kolejíště má letohradské nástupiště a starou budovu s novostavbou spojit podchod. Auta budou k nové odbavovací budově moci přijet po estakádě na vysokých sloupech, chybět nebude parkoviště pro 120 vozů. Projekt nádraží má být definitivně dokončen na podzim, stavba může začít příští rok.

#### 07. 06. 2010 Modernizace trati Kostelec – Slavonice začne příští rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92197-modernizace-trati-kostelec-slavonice-zacne-pristi-rok/>)

Na konci roku 2011 by měla začít modernizace železniční trati z Kostelce u Jihlavy do Slavonic. Rekonstrukce dráhy, která sice každoročně přiláká mnoho turistů, je ale beznadějně pomalá a ve špatném stavu, potrvá zhruba dva roky. Podle informací Správy železniční dopravní cesty by se náklady na úpravy zastaralé železniční tratě měly pohybovat kolem 850 milionů korun. Trať dostane nové zabezpečovací zařízení, které umožní dálkové ovládání provozu, modernizují se železniční přejezdy. Díky zrušení pomalých jízd přes přejezdy i po dalších úpravách bude možné zvýšit traťovou rychlost a zkrátit dobu cestování. "V současné době probíhá příprava projektové dokumentace stavby," uvedl Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty.

Nástupiště jednotlivých stanic a zastávek budou zvýšena tak, aby bylo nastupování do vlaku pohodlnější. Přibudou i dálkově ovládaná osvětlení, rozhlas a bezpečnostní kamerové systémy. Trať z Kostelce do Slavonic, která prochází také dalšími historickými městy, Telčí a Dačicemi, je dlouhá 50 kilometrů. Kvůli špatnému stavu kolejí a zastaralému zabezpečení trati však vlaky jezdí velmi pomalu a cesta mezi oběma konečnými stanicemi trvá zhruba hodinu a půl.

**07. 06. 2010 Beroun staví parkoviště u nádraží, doufá, že k něčemu bude**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92221-beroun-stavi-parkoviste-u-nadrazi-doufa-ze-k-necemu-bude/>)

U berounského nádraží vzniká záchytné parkoviště P+R pro 184 automobilů. Bude určeno především lidem, kteří dojíždějí za prací do Prahy, nechtějí však dlouhou cestu k nádraží umístěnému na okraji města absolvovat pěšky. Stavbu parkoviště za 16,5 milionu korun financuje město, část peněz získalo z Evropské unie, informoval místostarosta Tomáš Havel. Parkoviště by se mělo otevřít na konci července. Stavbou parkoviště radnice naznačuje, že věří v brzkou stavbu nové rychlé trati do Prahy. Zatím totiž na parkoviště zřejmě mnoho lidí nezamíří.

Z Berouna do Prahy dnes nejezdí vlakem mnoho lidí. Autobusem je cesta rychlejší, ačkoli se lidé většinou nedostanou přímo do centra a musí přestupovat na metro. Radnice ale věří, že časem probudí vlaky větší zájem. Železničnímu spojení Berouna s Prahou by především pomohla stavba tunelu, díky němuž by mohly vlaky jezdit kratší trasou. Havel podotkl, že se tato akce připravuje mnoho let a postupně se navyšuje její cena, mimo jiné kvůli úpravám projektu. Bruselským úředníkům se nyní zdá příliš drahá a uvažuje se o úspornějším řešení, připomněl. Je ale přesvědčen o tom, že výstavba se nakonec uskuteční. "Vzhledem k tomu, že z hlavního města budou hotovy koridory na všechny strany a od západních hranic povede koridor přes Cheb, Plzeň a až do Berouna a jediný úsek, který nebude, bude mezi Berounem a Prahou, tak si myslím, že se to nějakým způsobem bude muset řešit," podotkl místostarosta.

**07. 06. 2010 Klaus podepsal nový zákon o veřejné dopravě**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92248-klaus-podepsal-novy-zakon-o-verejne-doprave/>)

Prezident Václav Klaus podepsal nový zákon o veřejné dopravě, který mimo jiné sjednocuje pravidla zadávání dopravních zakázek a určuje kvalitu vozidel nebo chrání investice dopravců, oznámil to prezidentův mluvčí Radim Ochvat. Zákon začne platit od 1. července. Podle nového zákona je páteří veřejné dopravy železnice, na kterou navazují autobusové spoje. Na zákon čekají kraje, obce a dopravci několik let. Ministr dopravy Gustav Slamečka jeho přípravu označil za svůj nejdůležitější úkol pro období úřednické vlády. Dosud byla úprava zadávání zakázek na dopravní obslužnost roztržitější a často odlišná. "Zákon sjednocuje pravidla pro obce, kraje a stát při zadávání veřejné dopravy," uvedl Slamečka. Je podle něj také jednou ze základních podmínek pro vpuštění konkurence na rychlíkové železniční spoje.

Základním principem při zadávání zakázky na dopravní obslužnost zůstává soutěž, podle zákona ale existují čtyři výjimky. Stát, kraje a obce nemusejí vypisovat soutěž o železniční dopravu, městskou hromadnou dopravu, při náhlé potřebě, například během přírodních kalamit, a na takzvané malé zakázky. Zákon ukládá ministerstvu financí povinnost zvážit navýšení dotací vždy, když se dopravcům zvýší náklady o více než deset procent kvůli rozhodnutí státu, například při zvýšení daně z přidané hodnoty. Dopravcům nový zákon garantuje ochranu investic. Pokud například po deseti letech provozování dopravy o zakázku přijdou, nástupnický dopravce bude muset převzít vozidla, která jeho předchůdce koupil ve druhé polovině trvání smlouvy. Pravidlo platí jen pro vozy, které společnost pořídí se souhlasem objednatel, například kraje.

**07. 06. 2010 Vlakem ze Stříbra do Plzně a zpět za 1 Kč (10. června 2010)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6890/>)

Ve čtvrtek 10. června mohou obyvatelé a další zájemci ze Stříbra využít mimořádné akční nabídky Českých drah a vyzkoušet vlaková spojení mezi těmito dvěma městy. České dráhy tak chtějí umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet železniční dopravu tam, kde nabízejí kvalitní spojení vlakem. V úseku Stříbro – Plzeň byla v loňském roce dokončena přestavba III. železničního koridoru, což umožnilo zrychlení regionální i dálkové dopravy. Cestovat za 1 Kč mohou zájemci kdykoli ve čtvrtek 10. června kterýmkoli spojením formou zpáteční jízdenky na trati Stříbro – Plzeň a zpět. Stačí si zakoupit u pokladny ve stanici Stříbro (od 4:35 do 23:35 hodin) zpáteční jízdenku do stanice Plzeň hlavní nádraží za 1 Kč a vyrazit například do práce, do školy nebo jen za zábavou. Pro cestu zpět do Stříbra lze jízdenku za 1 Kč využít až do půlnoci následujícího dne, tj. do 24:00 hodin dne 11. června 2010.

Jízdu vlakem ze Stříbra vyzkouší také představitel města Stříbra, který do Plzně přijede spojením v 9:52. Na plzeňském hlavním nádraží ho přivítají zástupci Plzeňského kraje. V PendlCafé v prostorách nádraží se od 10 hodin uskuteční krátký brífink k rozvoji železniční dopravy v Plzeňském



kraji. Plzeňský kraj je dalším regionem České republiky, kde se taková propagační akce koná. Jejím cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu tam, kde je kvalitní spojení.

### Na Plzeňsko zamíří nové soupravy

Už v průběhu roku 2012 uvedou České dráhy do pravidelného provozu v Plzeňském kraji moderní motorové jednotky. Pro elektrizované tratě se v dlouhodobém horizontu počítá s novými pantografy. Moderní soupravy budou nízkopodlažní a umožní snadné cestování vozíčkářům, maminkám s kočárky nebo cykloturistům. Budou vybaveny klimatizací, uzavřeným systémem WC s možností použití ve stanici, moderním interiérem s polstrovanými sedačkami nebo audiovizuálním informačním systémem. Celková investice do modernizace regionálních vlaků v Plzeňském kraji může dosáhnout během osmi let až 2,5 miliardy Kč. Nejpozději v průběhu roku 2012 budou v Plzeňském kraji postupně uváděny do provozu nové motorové jednotky. Bude jich bude nejméně devět a obslouží především spoje na trati z Plzně do Domažlic. Nové motorové jednotky nabídnou cestujícím výrazně komfortnější cestování. Kromě nových vlaků vyjedou na trať Plzeňského kraje také další modernizované soupravy, regionální částečně nízkopodlažní soupravy Regionova a modernizované osobní vozy.

## 07. 06. 2010 Slamečka na vládě ostrouhl, nedostal peníze pro železničáře

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/92267-slamecka-na-vlade-ostrouhl-nedostal-penize-pro-zeleznicare/>)

Ministerstvo dopravy se dnes na vládě setkalo s nepochopením. Kabinet mu nepřidal peníze, které potřebuje na odstupné pro propuštěné železničáře. Méně prostředků dostalo i na kompenzace za slevy, které poskytují komerční dopravci z nařízení státu. Zatímco minulý týden ministr Gustav Slamečka žádal vládu o 200 milionů, dnes z jejího jednání odešel pouze s polovinou.

Na dráze se v rámci restrukturalizace propouští více, než se čekalo. "Oproti plánovaným 3 910 propuštěným se dneska uvažuje o 4 150. Je to nárůst o 240 lidí," informoval Slamečka. V důsledku toho chybí v doprovodném sociálním programu na letošek 121 milionů korun. Ministerstvo našlo 50 milionů ve svém rozpočtu, po vládě proto dnes žádalo mimořádnou dotaci 71 milionů korun. Ale nedostalo. Kde teď potřebné peníze vzít, Slamečka netuší. Například Českým drahám došly prostředky v sociálním programu k 1. dubnu. Na peníze od státu mají nárok propuštění v rámci restrukturalizace a transformace železnice. Týká se třech organizací – Správy železniční dopravní cesty, Českých drah a ČD Cargo. Před třemi lety vláda vložila do programu na léta 2008 až 2010 celkem 684 milionů korun, na jednoho propuštěného zaměstnance tak v průměru připadala částka 175 tisíc korun. Peníze se podle plánu měly propuštěným vyplácet ve dvou částech až do roku 2012.

### 100 milionů jako kompenzace na slevy

O něco úspěšnější bylo ministerstvo dopravy s žádostí o peníze na kompenzace za slevy, které poskytují komerční dopravci například žákům, invalidům nebo ústavním činitelům. Vláda na ně dnes resortu přičkla 100 milionů korun. I to je ale méně, než Slamečka původně žádal. Pokud uvolněné peníze nebudou stačit, bude muset ministerstvo dopravy vládu žádat o peníze znovu. Placení kompenzací dopravcům ukládá státu evropské nařízení, které platí od loňského prosince. Podle ministerstva dopravy se výše takových kompenzací těžko odhaduje. Začátkem příštího roku se má proto celý systém vyhodnotit a je možné, že se slevy omezí, aby kompenzace příliš nezatěžovaly státní rozpočet. Státní kompenzace se týká pouze komerčních dopravců, ministr dnes jmenoval jako příklad Student Agency. U dopravců v takzvaném závazku veřejné služby je dorovnání slev započteno v dotaci z veřejných rozpočtů.

## 07. 06. 2010 V Trojzemí brání spor o trať její modernizaci (Liberec – Zittau)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92282-v-trojzemi-brani-spor-o-trat-jeji-modernizaci/>)

Ministerstvo zahraničí, polské velvyslanectví a možná i vlády obou zemí se musí sejít k jednání kvůli třem kilometrům kolejí v Trojzemí. Polsko totiž nechce opravit svůj úsek trati, zatímco česká strana už do ní investovala sto milionů korun. Opravě brání také spor o půl století starou smlouvu o užívání tratě. Zanedbaný tříkilometrový úsek železniční trati u polské Bogatyně se stává mezinárodním problémem. Je součástí česko-německé trati, která spojuje Liberec a Žitavu a Varnsdorf. Léta neudržovaným úsekem jezdí vlaky z bezpečnostních důvodů maximálně třicetikilometrovou rychlostí. Navíc hrozí, že už nebudou jezdit vůbec. "Pokud se na té trati neudělají nějaké minimální opravné práce, tak by to mohlo opravdu nastat," uvedla vedoucí libereckého krajského odboru dopravy Stanislava Jakešová.

Podle mezistátní smlouvy z roku 1964 se má Polsko o trať starat. Česko přitom za užívání trati platí. Jednání s polskou stranou teď ale vážnou. Podle starosty Hrádku nad Nisou Martina Půty bychom se měli zajímat, kam se peníze dostaly. V úseku mezi Hrádkem a Žitavou utraceny nebyly. "Vzhledem k tomu, že na polské straně nemáme partnera k jednání, tak jsme oslovili i velvyslanectví Polské republiky, aby nám pomohlo," řekl radní Libereckého kraje pro dopravu Martin Sepp (ČSSD).

Polské dráhy odhadly rekonstrukci trati na osmdesát milionů korun. Není ale pro ně prioritou. Česko a Německo řešily podobný problém už s vážnou stavbou silnice Trojzemím. Nakonec na ni daly Polsku celkově čtyři sta milionů korun. Platit opravu železniční trati Liberecký kraj ale odmítá. Zlepšení se na trati Trojzemím dočkají cestující od prosince. Nový dopravce na ni nasadí moderní vlaky, které i po českých kolejích mohou jezdit až stokilometrovou rychlostí. Přes Polsko se bude v lepším případě jenom popojíždět.

## 07. 06. 2010 Tendr ČD Cargo na nové cisterny byl v pořádku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/92294-tendr-cd-cargo-na-nove-cisterny-byl-v-poradku/>)

Tendr státního nákladního dopravce ČD Cargo na nákup 50 cisteren za zhruba 200 milionů korun byl podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) v pořádku. Na tendr si stěžoval jeden z neúspěšných zájemců. Na základě jeho podnětu se na jaře začal tendrem antimonopolní úřad zabývat. Úřad ale neshledal důvody pro zahájení správního řízení. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže neuznal námitky proti zákonnosti tendru, a žádné správní řízení, v němž by za případné pochybení mohla firmě hrozit i pokuta, proto nezačal. "Mohu potvrdit, že úřad přezkoumal zadání veřejné zakázky a konstatoval, že v této věci neshledal důvody pro zahájení správního řízení," uvedl místopředseda úřadu Kamil Rudolecký.

Tendr na pořízení 50 cisternových vozů za 200 milionů korun vyhlásilo ČD Cargo loni před Vánoci. V dubnu ho u antimonopolního úřadu napadla společnost IRS Industries, která si stěžovala na údajně diskriminační pravidla soutěže. Firma poukazovala například na to, že státní podnik vypsal tendr krátce před Vánoci, čímž zkrátil případným zájemcům čas na přípravu nabídky. ČD Cargo se tomu bránilo tím, že doba na podání nabídek byla o sedm dní delší, než vyžaduje zákon. Další výtka stěžovatele se týkala kritérií, podle kterých chtělo ČD Cargo vybrat vítěze. Cena v nich měla váhu jen 45 procent, 30 procent mělo technické řešení a 25 procent navýšení pokuty, pokud firma dodá cisterny pozdě. Podle propočtů IRS tak mohla soutěž prohrát i firma, která by nabídla vagony za 100 milionů korun, s firmou, jež by za ně chtěla 200 milionů. Dražší firmě by totiž stačilo, aby výrazně navýšila smluvní pokutu.

## 08. 06. 2010 Dozorčí rada ČD dnes schválila strategii investičního financování ČD pro roky 2010 a 2011

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6904/>)

Po Řídicím výboru dnes projednala a následně schválila „Strategii investičního financování ČD, a.s., 2010 a 2011“ také Dozorčí rada ČD. Dokument počítá s tím, že národní dopravce ještě letos na podzim získá mezinárodní rating v investičním pásmu a následně bude moci vstoupit na mezinárodní kapitálový trh emisí dluhopisů až do výše 300 milionů EUR (7,5 mld. Kč). České dráhy tak podpoří financování obnovy vozového parku ekonomicky nejvýhodnějším způsobem, a to dokonce bez dodatečných nároků na státní rozpočet.

Bez masivní a rychlé obnovy vozidlového parku by České dráhy přestaly být konkurenceschopné v podmínkách otevírajícího se dopravního trhu. Díky nízké míře stávajícího zadlužení a desetiletým smlouvám jsou České dráhy schopny financování takové masivní obnovy zajistit, z části i vydáním dluhopisů. „Financování svých investic řeší prostřednictvím emisí dluhopisů prakticky všechny velké železniční společnosti, například v Německu, Rakousku nebo ve Francii,“ říká generální ředitel Českých drah Petr Žaluda.

## 09. 06. 2010 Druhá změna vlakového jízdního řádu: pouze dílčí úpravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-6905/>)

V neděli 13. června začíná platit druhá změna vlakového jízdního řádu. V regionální dopravě dochází pouze k dílčím úpravám jízdních řádů, v dálkové dopravě budou změny také minimální. Změny vycházejí z požadavků objednatelů dopravy.

**Praha a Středočeský kraj**

V souvislosti s dodáním dalších moderních nízkopodlažních jednotek CityElefant dojde k výraznému rozšíření těchto vlaků na trati 171 z Prahy do Berouna. Původní „pantografy“ řady 451 se na této trati objeví již pouze ve špičkách pracovních dní – především na posilových vlacích do Řevnic. Takřka u všech spojů do Berouna tak bude k dispozici oddíl 1. třídy. O sobotách a nedělích tak nebudou v pražské a středočeské aglomeraci již staré „pantografy“ vůbec vypravovány. K žádným dalším změnám v jízdním řádu v regionální dopravě ve středních Čechách nedochází.

**Plzeňský kraj**

Na trati 175 Rokycany – Nezvěstice byl od nového jízdního řádu zaveden nový koncept provozu s navýšením jeho rozsahu. Od 13. června dojde k dalšímu rozšíření: osobní vlak z Rokycan do Příkopic zastávky ve 13:33 (Os 27826) bude nově prodloužen až do Příkopic a v Rokycanech nebude čekat na žádné přípoje. V souvislosti s tím pojedou osobní vlaky z Příkopic zastávky do Rokycan ve 14:07 už z Příkopic (odjezd ve 14:03). Vychází se tak vstříc požadavkům cestujících veřejnosti. Na trati 185 Horažďovice předměstí – Klatovy bude v pátek, sobotu a další vybrané dny prodloužen vlak, který odjíždí z Horažďovic předměstí do Sušice v 19:12 (Os 17572), nově až do Klatov (příjezd ve 20:40).

Na trati 190 Plzeň – České Budějovice bude na základě výsledků přepravního průzkumu rozšířen provoz vlaku z Horažďovic předměstí do Plzně hl.n. v 16:44. Tento vlak doposud jezdil jen v pracovní dny, nově pojedou také o víkendech a svátcích. Naopak osobní vlak z Horažďovic předměstí do Plzně hl.n. ve 20:44 bude jezdit nově jen v pracovních dny. V osobním vlaku, který odjíždí z Plzně hl.n. do Horažďovic předměstí v 19:09, bude řazen vůz vhodný pro přepravu jízdních kol jako spoluzavazadel také ve sváteční dny.

**Karlovarský kraj**

V regionální dopravě dochází v důsledku přemístění depa kolejových vozidel Karlovy Vary z dolního na horní nádraží k optimalizaci spojů, a to především omezením minimálně obsazených vlaků. V návaznosti na ukončení dlouhodobé výluky na trati 170 v úseku Mariánské Lázně – Cheb a zároveň kvůli potřebě obsluhy průmyslového parku, dochází k nepatrným časovým úpravám vybraných vlaků na trati 146 Cheb – Luby u Chebu (osobní vlak Os 27220 z Chebu do Lubů u Chebu bude odjíždět v 18:20) a na trati 170 Praha – Plzeň – Cheb (Os 7375 z Chebu do Plané u Mariánských Lázní bude nově odjíždět ve 14:32).

**Ústecký kraj**

Druhá změna jízdního řádu nebude mít v Ústeckém kraji žádný dopad na časové polohy regionálních vlaků. Fakt, že nebylo zapotřebí v rámci změny jízdního řádu přistoupit k žádným výrazným změnám, svědčí o tom, že většině cestujících aktuálně platný jízdní řád vyhovuje, jak z hlediska zajištění základní dopravní obslužnosti, tak z hlediska zajištění dopravy za zábavou, sportem nebo turistikou. Další dobrou zprávou je jistě i to, že na Děčínsko byly dodány dvě nové jednotky Regionova, jejichž zařazením do pravidelného turnusu dochází ke zlepšení komfortu cestování.

**Jihočeský kraj**

V Jihočeském kraji dojde k několika dílčími změnám. Krajský koordinátor dopravy JIKORD požaduje změny a přeorganizování veřejné dopravy na několika tratích na základě požadavků samospráv obcí a měst. Na trati Horní Dvořiště – České Budějovice a na návazné trati do Lipna nad Vltavou dojde k reorganizaci ranního spojení do Českých Budějovic. První ranní vlak dojedou do Českých Budějovic před šestou hodinou, což zaměstnancům, jejichž směna začíná v 6:30, zajistí lepší nástup do zaměstnání. Druhý vlak, který jede přímo z Lipna nad Vltavou, přijede před půl osmou ráno, což jistě uvítají studenti, kteří si tak budou moci přispát.

Ke změnám také dochází na trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice. V ranních hodinách přestanou jezdit vlaky, končící v Třeboni, a budou nahrazeny školními autobusy. Naopak v odpoledních hodinách dojde u některých spojů k rozšíření četnosti jízd a podle požadavků obcí na této trati přibude v pracovní dny i nový večerní vlak, určený k odvozu z odpoledních směn z Veselí nad Lužnicí. Na trati České Budějovice – Protivín dojde k pozitivní změně, neboť bude zrušeno omezení pro některé ranní vlaky, které pojedou i o školních prázdninách. K rozšíření spojů dojde i o dopolední pár vlaků v pracovní dny z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic a zpět. Na trati Dívčice – Netolice nepojede první a poslední pár vlaků.

**Liberecký kraj**

V Libereckém kraji dochází pouze k drobným změnám. Na trati Liberec – Tanvald – Harrachov budou večerní vlaky z Liberce do Tanvaldu nebo Desné s odjezdy z Tanvaldu ve 20:15, 21:15 a 22:15 nově

zastavovat na zastávce Nová Ves nad Nisou, naopak budou projíždět Jablonec nad Nisou dolní nádraží. Podobné to bude i u vlaků v opačném směru: z Tanvaldu do Liberce v 19:38 (v pracovní dny), z Kořenova do Liberce v 19:59 a 21:03 (tento vlak jede v pátek a sobotu už z Harrachova ve 20:56). V osobním vlaku z Frýdlantu v Čechách do Nového Města pod Smrkem s odjezdem v 6:45 (Os 16354) bude nově v pracovní dny poskytována rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol, a k dispozici bude vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku. Stejná služba bude nově poskytována v pracovní dny v osobním vlaku z Nového Města pod Smrkem do Frýdlantu v Čechách v 6:13 (Os 16355) a naopak skončí v osobním vlaku z Benešova nad Ploučnicí do České Lípy hl.n. ve 22:59 (Os 6681). Osobní vlak z Hrádku nad Nisou do Liberce v 15:02 bude nově zastavovat na zastávce Machnín.

### **Pardubický kraj**

Také v Pardubickém kraji dojde od 13. června 2010 jen k drobným změnám v regionální dopravě. První okruh úprav se týká zvýšení počtu zastavujících vlaků ve stanici Opatov, odkud budou cestující nově moci použít ve směru do České Třebové osobní vlaky s odjezdy v 9:44, 15:46 a 17:44. Druhá změna upravuje také odpolední trasu motorového vlaku z České Třebové (odj. 15:39) do Svitav. O víkendu dojde ke zlepšení večerního spojení do Chrudimi a Hlinska v Čechách – osobní vlak s odjezdem z Pardubic hl.n. ve 20:37 pojedje v nynější poloze jen v pracovních dnech, o víkendu bude posunut jeho odjezd až na 20:55. Tím se nejen vyhoví připomínkám cestujících na zajištění přípoje od vlaku EC 379 ze severních Čech a Prahy a také vlaku IC 540 z Ostravy a Olomouce ve stanici Pardubice hl.n., ale dosáhne se rovněž přestupní vazby od R 995 z Liberce a Hradce Králové ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem.

### **Královéhradecký kraj**

Na území Královéhradeckého kraje vycházejí změny z požadavků krajského objednatele regionální dopravy, společnosti OREDO. Na trati 026 Týniště nad Orlicí – Otovice zastávka se v pracovní dny zavádí nový osobní vlak z Broumova do Teplic nad Metují v 9:00 (Os 25153) s přípojem ve směru Trutnov. Ranní spěšný vlak z Meziměstí do Starkoče ve 4:19 (Sp 1741) pojedje nově i v sobotu, doposud jezdil jen v pracovní dny. Osobní vlak z Teplic nad Metují do Náchoda v 5:46 (Os 5123) pojedje nově už z Meziměstí (odjezd v 5:36). Osobní vlak z Hronova do Meziměstí v 8:01 (Os 5160) pojedje nově až do Broumova. V letní sezóně sem bude prodloužen také osobní vlak z Náchoda do Meziměstí v 7:58 (Os 5120). Víkendový osobní vlak z Meziměstí do Nového Města nad Metují v 9:17 (Os 5129) pojedje v letní sezóně do 29. srpna už z Broumova (odj. 9:00), naopak páteční vlak z Broumova do Náchoda v 19:00 (Os 5139) nepojede v úseku Meziměstí – Náchod. Spěšný vlak z Meziměstí do Starkoče ve 4:19 a osobní vlak z Meziměstí do Náchoda v 6:46 (Os 5125, jede v pracovní dny mimo období letních prázdnin) nově zastaví v Náchodě-Bělovsi.

Na trati 047 Trutnov – Teplice nad Metují v úseku Radvanice – Teplice nepojedou vlaky Os 15750/15751. Zmíněný Os 15751 pojedje jen z Meziměstí do Broumova, a to o víkendech. Osobní vlak z Doudleb nad Orlicí do Dobrušky v 6:27 (Os 15222) pojedje v úseku Častolovice – Týniště nad Orlicí ve všechny pracovní dny, tedy nejen ve dnech školního vyučování. Na trati 040 Chlumec nad Cidlinou – Trutnov přibude od září v pracovní dny pár osobních vlaků v úseku Trutnov (odj. 14:40) – Hostinné a zpět (odj. 15:02). Spěšný vlak z Trutnova hl.n. do Kolína v 16:16 (Sp 1872) nově zastaví také na zastávce Skřivany. Osobní vlak z Hradce Králové hl.n. do Rychnova nad Kněžnou v 6:04 (Os 20202) bude v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí nově zastavovat na všech zastávkách.

### **Jihomoravský kraj**

Zahrnutí Znojemska do integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje si vyžádá zastavení ranního spěšného vlaku v Rakšicích, který bude navazovat na autobus linky 164 z Pohořelic. Osobní vlak Brno – Tišnov, vyjíždějící z Brna hl.n. v 15:40, nově zastaví v Čebíně a Hradčanech. V Babicích nad Svitavou nově zastaví v pátek a sobotu osobní vlak přijíždějící do Brna hl.n. ve 23:55. Drobné minutové úpravy časových poloh se týkají šesti vlaků mezi Znojmem a Moravskými Budějovicemi (vlaky se stávajícími odjezdy ze Znojma v 4:24, 6:44 a 15:59 a s příjezdy do Znojma v 14:49, 16:47 a 17:51). Osobní vlak jezdící v pátek a sobotu z Veselí nad Moravou (22:55) do Kyjova nově nepojede a místo něj pojedje v sobotu a neděli osobní vlak z Veselí nad Moravou (odj. 3:55) do Kyjova (příj. 4:22). První ranní osobní vlak z Veselí nad Moravou (3:55) do Brna hl.n. (příjezd 5:50) tak pojedje denně. V Blatnici pod svatým Antonínkem zastaví poslední osobní vlak z Vrbovců do Veselí nad Moravou (příj. 20:57).

### **Olomoucký kraj**

České dráhy chystají v Olomouckém kraji pouze jednu drobnou změnu. Osobní vlak z Přerova do Vsetína ve 14:15 (Os 3227) pojedje nově o 7 minut později, tedy ve 14:22. Do Hranic na Moravě bude mít tento vlak pravidelný příjezd ve 14:53 a do Vsetína 15:47. České dráhy tak reagují na žádost

cestujících, kteří přestupují na tento vlak ze směru od Břeclavi. Ostatní spoje zůstávají ve stejném rozsahu jako doposud.

### Kraj Vysočina

Na Vysočině dojde jen k několika úpravám. Nejvýraznější změna nastane v úseku Křižanov – Velké Meziříčí. Aby mohl podle požadavku cestujících ranní vlak dojet až na Velké Meziříčí zastávku, pojedí z Křižanova již v 6:08, po přípoji od osobního vlaku z Brna. Vlak v opačném směru (odj. v 6:28) pojedí z Velkého Meziříčí zastávky též v pracovní dny. Kromě této změny nastane jen několik drobných minutových změn časových poloh. Například vlaky ze Studence do Rudíkova pojedou o několik minut dříve (v 15:06 a 17:05), z Telče do Slavonic pojedí později vlak v 18:02 (dnes v 17:57). Podobně pojedí o několik minut později spoj z Havlíčkova Brodu do Kolína (ve 13:17) či z Moravských Budějovic na Šumnou ve 14:00 a 16:08 hod. Jízdní řád nostalgických parních vlaků na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice bude ve dnech 1. a 7. srpna doplněn o dva vlaky mezi Slavonicemi a Dačicemi.

### Moravskoslezský kraj

Výrazného zlepšení se dočkají cestující na Opavsku a Hlučínsku. Ve vlacích na linkách S11 Opava východ – Hlučín a v pracovní dny rovněž na lince S12 Kravaře ve Slezsku – Chuchelná České dráhy nově nasadí částečně nízkopodlažní jednotky Regionova, které jsou vhodné pro přepravu handicapovaných cestujících a jízdních kol. Na trati 326 z Hostašovic do Nového Jičína horního nádraží, poškozené loňskými povodněmi, je touto celostátní změnou jízdního řádu zveřejněn výlukový jízdní řád, který zde platí již od 1. února letošního roku do odvolání. V Novém Jičíně nezajíždějí náhradní autobusy k hornímu nádraží, ale jedou z autobusové zastávky „Nový Jičín, Tonak“. Dobrou zprávou je, že ve Valašském Meziříčí dochází u posledního večerního spojení k navázání přípoje od Kojetína na Ostravu.

### Zlínský kraj

Ani ve Zlínském kraji nepřinese druhá změna jízdního řádu výrazné úpravy jízdního řádu. Osobní vlak z Uherského Hradiště do Kunovic ve 20:32 (Os 12275) pojedí nově už ze Starého Města u Uherského Hradiště, a to ve 20:18. Dojde také k několika úpravám v časech odjezdů vlaků. Například osobní vlak z Přerova do Vsetína ve 14:15 (Os 3227) pojedí o sedm minut později (z Přerova ve 14:22, z Hranic na Moravě ve 14:55), dále vlak z Vizovic do Otrokovic v 18:15 (Os 14234) bude odjíždět nově o 15 minut později, tedy v 18:30. U některých spojů dojde ke zrušení zastavení na zastávkách: např. vlaky z Otrokovic do Vizovic v 18:40 (Os 14233) nebo z Vizovic do Uherského Hradiště v 19:23 (Os 14236) nově projedou Zlín-Louky, Zlín-Malenovice a Otrokovice-Trávníky (u ostatních spojů na trati bude zastavení jen na znamení). U vlaku z Otrokovic do Vizovic v 5:20 (Os 4255) bude zrušeno zastavení na znamení v celé trase jízdy.

### Změny v dálkové dopravě

V dálkové dopravě dojde jen k drobným změnám. Rychlíky z Olomouce hl.n. do Ostravy-Svinova v 7:07 a 11:07 nebudou nově zastavovat v Miloticích nad Opavou. Tato změna se týká také rychlíku v opačném směru z Krnova do Olomouce hl.n. v 5:09. Na trati z Prahy do Českých Budějovic dojde od 2. změny jízdního řádu v souvislosti s rozsáhlou výlukovou činností a náhradní autobusovou dopravou k omezení služby úschova během přepravy a přepravy handicapovaných cestujících. Týká se to rychlíků v pracovní dny mezi cca 8 a 17 hodinou. Od 13. června budou nasazeny do pravidelného provozu bistrovozy s oddíly 1. třídy (typ ARmpee) – v rychlících Praha – Norimberk a zpět (R 350 / R 353), Praha – Mnichov a zpět (R 354 / R 357) a Praha – Wiener Neustadt a zpět (EC 74 / EC 75). Poté, co budou dodány další vozy z této série, objeví se ve vybraných vlacích EC z Prahy do Žiliny.

## 10. 06. 2010 Vysočina chce za rok spustit IDS

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92647-vysocina-chce-za-rok-spustit-ids/>)

Na Vysočině by v příštích dvou letech měl vzniknout integrovaný dopravní systém. V části regionu má začít fungovat v polovině příštího roku, v celém kraji v lednu 2012. Vedení kraje připravuje zavedení čipových jízdenek platných v novém systému a optimalizaci jednotlivých linek. Zda se plány skutečně splní, rozhodne na svém červnovém zasedání krajské zastupitelstvo. Podle hejtmanova náměstka Libora Joukla bude zavedení IDS stát skoro dvanáct milionů korun, jeho fungování potom každý rok asi osm milionů. "Každé zlepšení služeb něco stojí," podotkl Joukl. Kraj věří, že díky zvýšení komfortu cestování zároveň přivede do prostředků hromadné dopravy více cestujících.

Vedle jízdenek platných ve vlacích, autobusech i jednotlivých systémech MHD, bude součástí nového systému výrazná změna vedení jednotlivých linek tak, aby na sebe lépe navazovaly. Žádné spoje by

neměly zmizet. "Chceme zachovat rozsah železniční i autobusové sítě, ale chceme zlepšit kvalitu," řekl náměstek. Zavedení IDS s sebou většinou přináší velké změny hlavně v autobusové dopravě, jednotlivé linky se přizpůsobují sobě navzájem a také vlakovým spojům. Na Vysočině s více než 510 tisíci obyvateli podle studie denně dojíždí do práce nebo do školy téměř 110 tisíc lidí. První okresy s integrovanou dopravou mají být v polovině roku 2011 Havlíčkovobrodsko a Žďársko, zbylé tři oblasti se do IDS zapojí na začátku roku 2012.

### 11. 06. 2010 Elektrický provoz na trati České Budějovice – České Velenice – Gmünd NÖ byl slavnostně zahájen

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

V pořadí první stavbou, která se zabývala elektrizací tratě České Budějovice – České Velenice byla stavba „Elektrizace trati České Velenice – České Budějovice 1. etapa“, realizována v letech 2006 – 2009. Ta svým rozsahem zahrnovala trať od velenického zhlaví v železniční stanici České Budějovice, až po konec traťového úseku Nové Hradky – Č.Velenice, kde je návaznost na navazující stavbu „Optimalizace tratě Č.Velenice – Veselí nad Lužnicí – 1. stavba“.

Celková změna kolejového řešení železniční stanice České Velenice, nové řešení nástupišť, nová mostní konstrukce přes řeku Lužnici, moderní zabezpečovací zařízení a především kompletní elektrizace pro střídavou trakci 25 kV 50 Hz, to je výčet hlavních činností, které byly realizovány v rámci stavby v obvodu železniční stanice České Velenice. Dnes byl slavnostně zahájen elektrický provoz na trati České Budějovice – České Velenice – Gmünd NÖ.

Investorem je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace, Stavební správa Plzeň. Význam této stavby zdůraznil generální ředitel SŽDC, Ing. Jan Komárek: „Cílem optimalizace bylo uvedení železniční stanice České Velenice do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům v rámci interoperability pro tratě evropského železničního systému, včetně zvýšení bezpečnosti jak z pohledu drážní dopravy, tak i z pohledu cestující veřejnosti.“

Začátek stavby je v km 163,100 na státní hranici s Rakouskem. Konec stavby je ve směru trati na České Budějovice v km 166,000 a ve směru trati na Veselí nad Lužnicí v km 1,868. Stavební úpravy v železniční stanici České Velenice byly realizovány v areálu stávající železniční stanice. Stavba se v celém rozsahu nachází v katastrálním území České Velenice. Realizací stavby bude zajištěna traťová rychlost pro klasické soupravy do 100 km/hod, zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a třídy zatížení D4.

V roce 2008 proběhly přípravné práce, vyžadující krátkodobé denní výluky traťové koleje na Nové Hradky, hlavní výluky proběhly vzhledem k postupu prací až v roce 2009. Postup prací shrnul ředitel stavby Tomáš John z akciové společnosti Viamont DSP: „K dnešnímu dni je již stavba téměř dokončena. Cestující jistě zaznamenali největší změnu, kompletně zrekonstruovaná nástupiště s úrovnovým nástupem do vlakových souprav a bezbariérové přístupy k těmto nástupišťům.“

Projektovou dokumentaci vypracoval SUDOP Praha, a.s. Zhotovitelem stavby je „Sdružení České Velenice“, jehož členy jsou stavební společnosti Viamont DSP a.s., Ústí nad Labem a FIRESTA – Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Brno. Celkové investiční náklady stavby včetně přípravy a 7% rezervy, představují částku 851,362 mil. Kč bez DPH. Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Doprava, příspěvek v maximální výši činí 512.907.314,- Kč.

### 13. 06. 2010 Ze Semil a Kostálova zmizely na tratích červené čepice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92875-ze-semil-a-kostalova-zmizely-na-tratich-cervene-cepice/>)

Téměř čtvrt miliardy stála modernizace části pardubicko-liberecké železniční trati. Provoz mezi Starou Pakou a Železným Brodem se teď obejde bez výpravčích i dalších profesí. Některá nádraží tak osíří, což se nelíbí starostům. Červené čepice zmizely ze Semil a Kostálova a v Železném Brodě usedly k počítačům. Dálkové řízení provozu bude podle Českých drah především bezpečnější a rychlejší. "Změny se projeví nejspíš až v příštím grafikonu," říká přednosta provozního obvodu ČD Turnov Jiří Bubák. Výpravčí-dispečer Pavel Pilař sám řídí provoz na 25kilometrovém úseku trati. Odchází z ní téměř pětadvacet zaměstnanců, hlavně výhybkáři a závoráři. Polovina z nich jde do důchodu. Mluví ČD Praha Radek Joklík sdělil, že zbytek zaměstnanců je requalifikováno, případně jsou převeleni na jiná pracoviště. Nikdo prý propuštěn nebude.

Starostové obcí, které opouští staniční personál, se obávají, co se bude dít na nádražích. Podle drah na ně dohlédne dispečer pomocí kamerového systému. Automatizace provozu stála Správu železniční dopravní cesty 230 milionů korun. Sama trať ale zůstává pořád stejná. Napřímení a nebo elektrifikace by byly mnohem dražší.

## 15. 06. 2010 Ostravský železniční veletrh představuje obří lokomotivu a novou tramvaj (Czech Raildays)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/92909-ostrovsky-zeleznicni-veletrh-predstavuje-obri-lokomotivu-a-novou-tramvaj/>)

Ve výstavním prostoru u ostravského hlavního nádraží začal největší český železniční veletrh Raildays. Novinky od 42 vystavovatelů si mohou návštěvníci prohlédnout také ve středu a ve čtvrtek. Oproti předchozímu ročníku, kdy Rakouské spolkové dráhy poslaly na Raildays svoji soupravu Siemens Viaggio Comfort známou jako Railjet, nemá veletrh podobně velké lákadlo pro návštěvníky. K vidění je řada zajímavých exponátů, například obří šestinápravová diesellová lokomotiva Voith Maxima i její menší bratranec Bombardier Traxx.

Třebovská firma CZ Loko, která se zabývá rekonstrukcemi lokomotiv, představila svoji úpravu hned dvou slavných typů diesellových strojů od někdejší ČKD – Brejlovec řady 753.7 a Kocour řady 742.7. Obě rekonstrukce si objednal nákladní dopravce ČD Cargo. Zastoupení má také Siemens prostřednictvím elektrické lokomotivy Taurus polského dopravce PKP Intercity. PKP představují také zrekonstruovaný vůz první třídy, k vidění je také například nový bistrovůz ČD, který jezdí v běžném provozu například na rychlíku Praha – Mnichov. Z neželezniční produkce představily Krnovské opravy a strojírna tramvaj Vario LF1 Plus, výrobce autobusů SOR přivezl nový trolejbus a elektrobuses. Svoji produkci představují i firmy, které vyrábějí jednotlivé součásti pro železniční vozidla – například producenti pantografů, kol nebo sedaček. Na své si přijdou i milovníci historie. Ve výstavním prostoru stojí motorák "Hurvínek" a také autobus Škoda 706 RTO Lux.

## 16. 06. 2010 ČD chtějí zkvalitnit nádražní restaurace, většina jich nevyhovuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93156-cd-chteji-zkvalitnit-nadrazni-restaurace-vetsina-jich-neyhovuje/>)

České dráhy plánují zlepšit služby a pověst nádražních restaurací. Je jich přes 200 a celých 70 procent nevyhovuje představám o moderní gastronomii. Letos začnou se sjednocením smluv pro všechny nájemce, které budou obsahovat i provozní řád zařízení. Jednotné nájemní smlouvy mají dát provozovatelům restaurací mimo jiné jasná pravidla, která zásadně omezí provoz hracích automatů, upraví prodej tvrdého alkoholu, otevírací dobu, povolí kouření jen v určitých hodinách nebo umožní vstup auditorů ČD Restaurant. "Celou síť je nejprve nutné vyčistit a modernizovat, a to jak po stránce provozní, tak po stránce stavebně-technické," uvedl Marek Štangl, ředitel dceřiné společnosti drah ČD Restaurant.

České dráhy teď chtějí jednotnými smlouvami nastavit lépe pravidla. Omezit provoz výherních automatů, upravit otevírací dobu, prodej tvrdého alkoholu nebo povolení kouřit. "Součástí zavedení těchto smluv je jednání s každým nájemcem restaurace o jeho možnostech a představách budoucí spolupráce. Cílem těchto jednání je i dohoda s provozovatelem o možných investicích z jeho strany do modernizace interiéru a gastronomického vybavení dle platných hygienických norem," upřesnil Štangl. Pro nádražní restaurace, které nevyhovují delší dobu, budou České dráhy hledat nové nájemce. V rámci nového přístupu drah k nádražním restauracím se změnila i činnost firmy ČD Restaurant. Ta nebude provozovat žádné restaurace, jak bylo plánováno při vzniku firmy v roce 2007, nýbrž se soustředí na správu smluvních vztahů s nájemci a kontrolu kvality služeb v celé restaurační síti. České dráhy vlastní ve firmě ČD Restaurant 40 procent akcií, 60 procent patří společnosti Varonisa. Ta se stala akcionářem loni, když získala podíly od společností B.H.S. Bohemia, ENIMA PRO a Jídelní a lůžkové vozy.

### Co chystají dráhy pro nádražní restaurace:

- zavedení jednotné nájemní smlouvy Gastro do všech provozoven v síti ČD včetně detailního provozního řádu
- postupné rekonstrukce a modernizace stávajících restaurací
- posílení spolupráce s kvalitními nájemci (nabídka dalších provozoven, motivace k investicím do restaurací, apod.)

- ukončení spolupráce s nekvalitními nájemci
- spolupráce s partnery ČD Restaurant při obsazování provozoven a hledání provozovatelů formou výběrových řízení

## 16. 06. 2010 Představenstvo ČD Cargo kvůli špatnému hospodaření končí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/93199-predstavenstvo-cd-cargo-kvuli-spatnemu-hospodareni-konci/>)

Celé představenstvo ČD Cargo, včetně předsedy Josefa Bazaly končí. Odvolala je dnes valná hromada železniční nákladní společnosti. O odvolání rozhodlo vedení mateřských Českých drah. Důvodem je podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského "nedostatečná spolupráce Carga s mateřskou firmou při řešení neuspokojivého hospodaření". V představenstvu ČD Cargo končí Josef Bazala, Václav Andryšek, Rodan Šenekl a Bohdan Heczko. Nahradí je generální ředitel Českých drah Petr Žaluda a jeho náměstci Michal Nebeský a Milan Matzenauer. Bazala skončí zřejmě i jako ředitel Carga. "Nový generální ředitel společnosti bude vybrán v řádném výběrovém řízení," uvedl k tomu Šťáhlavský. "Společnosti ČD není dlouhodobě umožněno zjistit, do jaké míry byly a jsou problémy v hospodaření ČD Cargo způsobeny globální finanční krizí, nebo rezervami v řízení firmy. Tento stav je předmětem opakované kritiky statutárních orgánů ČD," zdůvodňuje vedení drah personální změnu v dceřiné firmě. Dále se ke změně ve vedení ČD Cargo nechce mateřská firma vyjadřovat, dokud nebude dokončen audit hospodaření nákladního dopravce.

Sám čerstvě odvolaný šéf společnosti Josef Bazala ale uvedené důvody k odvolání vedení odmítl. "Společnost ČD Cargo vždy řádně plnila veškeré úkoly a požadavky mateřské společnosti, a to včetně požadavků při mimořádném auditu," uvedl Bazala. Odmítl také, že by ČD Cargo s vedením Českých drah nekomunikovalo. "Generální ředitel Žaluda byl členem představenstva ČD Cargo od samého začátku až do prosince loňského roku. Další člen představenstva Michal Nebeský je členem dozorčí rady. Od prosince je pan Žaluda členem správní rady," vyjmenoval Bazala funkce členů vedení holdingu Českých drah ve vedení ČD Cargo. Informace se tak k nim dostávaly nejenom jako k představitelům mateřské firmy, ale také jako ke členům orgánů samotné dceřiné společnosti.

Ministr dopravy podle svého mluvčího Karla Hanzelky o chystané změně nevěděl, informace dostal až dnes v poledne emailem. Hanzelka večer po společné schůzce řídicího výboru ČD a dozorčí rady drah uvedl, že žádné personální změny v ČD nejsou. Odvolání představenstva ČD Cargo je v pravomoci představenstva Českých drah. Připomněl, že ministr dopravy Gustav Slamečka šéfy podřízených dopravních organizací již dříve požádal, aby v období mezi volbami nečinili nevratné změny. České dráhy tvrdí, že situaci v ČD Cargo dlouhodobě kritizovaly také Řídicí výbor a Dozorčí rada Českých drah, ve kterých má své zástupce ministerstvo dopravy. Právě ministerstvo teď ale označuje krok Českých drah za nečekaný a požaduje vysvětlení. V závislosti na tom pak zváží další kroky.

### Za ztrátu prý může malá poptávka

ČD Cargo skončilo loni ve ztrátě 378 milionů korun před zdaněním. Za rok 2008 přitom měla firma hrubý zisk 474 milionů. Společnost propad vysvětlovala poklesem poptávky v důsledku krize. Z červených čísel se přitom Cargu nedaří dostat ani letos. V prvním čtvrtletí vykázalo 50milionovou ztrátu. Špatné výsledky však podle ředitele Bazaly nemohou být v tomto případě pádným důvodem k odvolání vedení firmy. "Musíme srovnávat s okolím. Naše ztráta je jedna z nejmenších v Evropě. Všechny sousední železniční správy dosáhly mnohem větší ztráty," uvedl Bazala.

Bazala se dostal do čela představenstva ČD Cargo už při vzniku společnosti v roce 2007, následně přešel z funkce generálního ředitele Českých drah do stejné pozice v Cargu. Do čela mateřských Českých drah poté nastoupil Žaluda. Je přitom veřejným tajemstvím, že oba manažeři se nemají příliš v lásce. Bazala vedl České dráhy krátce v roce 1995 a od května 2005 až do přestupu ke Cargu. O Žaludovi média před volbami spekovala jako o jednom z manažerů, který by mohl svou pozici opustit v případě, že bude vládnout ČSSD.

Na hospodaření ČD Cargo si chce kromě drah posvítit i ministr dopravy Gustav Slamečka, který ve firmě nařídil mimořádný audit. Jeho výsledky by měly být zveřejněny koncem července. Bazala je ovšem přesvědčen, že výsledky auditu ukážou, že odvolání představenstva společnosti bylo bezdůvodné. Karel Hanzelka, mluvčí ministerstva dopravy: "Připadá nám poněkud nestandardní, že jedna státní firma odvolala vedení jiné státní firmy, aniž by to vědělo vedení ministerstva dopravy."



**16. 06. 2010 Do Luhačovic nepojedou vlaky, část trati je podmáčená**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93205-do-luhacovic-nepojedou-vlaky-cast-trati-je-podmacena/>)

Znamé lázeňské středisko v Luhačovicích se nejspíš bude muset na dva měsíce obejít bez železniční dopravy. Část trati mezi Luhačovicemi a Újezdcem u Luhačovic totiž ohrožuje sousední říčka Šťávnice, která koleje nebezpečně podemílá. Trať sice jistí provizorní opěrná stěna, ale povodně podmáčely okolní půdu a hrozí další sesuvy. Zhruba dvacetimetrový úsek železniční tratě poblíž Luhačovic už několik let zajišťuje opěrná stěna. "Bez té opěrné stěny, která tady byla zbudována, a která evidentně nestačí a není to trvalé řešení, by určitě ta trať nevydržela a určitě by uplavala," uvedl starosta Luhačovic František Hubáček (ODS). Po povodních tam byla část břehu znovu odplavena a jde téměř o havarijní stav. Koleje dělí v těchto místech od říčky Šťávnice necelé tři metry. Správa železnic se proto rozhodla jednat. "Plánujeme opravné práce na tomto náspu tak, abychom zabezpečili jeho původní vlastnosti, aby vlaky tady mohly projíždět zase standardní traťovou rychlostí," doplnil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Tomáš Drvota. Podle Hubáčka by od 5. srpna měly začít práce a postavena pilotová stěna, která celý úsek zpevní.

V létě v Luhačovicích vrcholí lázeňská sezóna a do města budou cestovat stovky lidí. Řada z nich dosud přijížděla vlakem, to letos zřejmě nepůjde. "Ta výluková činnost samozřejmě bude spočívat ve vyloučení kompletní vlakové dopravy v tom daném úseku," uvedl Drvota. Podle starosty Luhačovic tam budou zajištěny náhradní autobusy. Práce na opravě nebezpečného úseku by podle předběžných odhadů měly trvat dva měsíce.

**16. 06. 2010 Rakouská Arlberská dráha je uzavřena po nehodě nákladního vlaku**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93243-rakouska-arlberska-draha-je-uzavrena-po-nehode-nakladniho-vlaku/>)

Značně frekventovaná rakouská Arlberská dráha bude nejméně do pondělí uzavřena. Trať těžce poškodila nehoda nákladního vlaku, který vezl z Rumunska do Francie nová auta. Podle Rakouských spolkových drah (ÖBB) vlak vykolejil v oblouku, do kterého najel dvojnásobkem povolené 60kilometrové rychlosti. Při havárii utrpěl lehké zranění strojvedoucí, který byl v šoku hospitalizován. Ačkoli několik vagonů vylétlo z trati do přilehlého autokempinku, nikdo další nebyl zraněn. Výsledky vyšetřování naznačují, že vlaku mohly selhat brzdy. Strojvedoucí vypověděl, že na jeho snahy vlak zpomalit souprava "stěží reagovala". Nehoda vlaku dlouhého 550 metrů poškodila koleje a vyvrátila sloupy napájecího vedení. Náprava škod přijde ÖBB zřejmě na miliony eur. Rekonstrukce zničeného úseku potrvá několik dní. "Nejdříve vyklidíme osobní auta, pak se pokusíme vagony opět nasadit na koleje. Pokud to nepůjde, budeme je muset rozřezat," uvedl mluvčí ÖBB Rene Zumtobel.

Do pondělí zůstává vyloučena železniční doprava mezi stanicemi Bludenz a Landeck-Zams. Zavedena je náhradní autobusová doprava, které však cesta trvá asi o dvacet minut déle než vlakům. Noční vlaky z Rakouska do Švýcarska jsou odkláněny ze Salcburku přes Německo. Odkloněn je i spoj EN 466/467, který veze přímé vozy Praha – Curych. Dráhy upozornily, že se jim nemusí podařit dodržet naplánované řazení vagonů na jednotlivých spojích. V některých případech nebudou na osobních vlacích zařazeny vagony na přepravu automobilů. Po Arlberské dráze, která vede z Bludenzu do Innsbrucku, jezdí přes 100 osobních vlaků denně, jde o hlavní železniční spojení Vídně, resp. Salcburku se Švýcarskem.

**17. 06. 2010 Srážka vlaků si v Německu vyžádala 16 zraněných**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/93292-srazka-vlaku-si-v-nemecku-vyzadala-16-zranenych/>)

Při střetu dvou vlaků se ve středu pozdě večer na severu Německa v oblasti Hannoveru zranilo 16 lidí. Jedna osoba byla zraněna těžce, uvedla agentura DPA. Havárie nákladního a osobního regionálního vlaku, v němž cestovalo 66 osob, se stala krátce před půlnocí u města Peine v Dolním Sasku, sdělil mluvčí hannoverské policie. Těžce se zranil strojvedce osobního vlaku, který musel být hospitalizován. Lehké zranění utrpělo 15 cestujících. Někteří z nich byli ošetřeni na místě, jiní v nemocnici, odkud byli pak propuštěni. Strojvedce z nákladního vlaku vyvázl z nehody bez újmy. Před nehodou z dosud neznámých příčin vykolejilo pět vagonů nákladního vlaku a jeden vagon se převrhl na trať určenou pro osobní soupravy. Do tohoto vagonu narazil regionální osobní vlak a jeho lokomotiva a dva vagony vykolejily. Německá železnice dnes také oznámila, že některé úseky trati na trase Hannover – Braunschweig budou nejméně do pondělí uzavřeny.

## 17. 06. 2010 Slavnostní zahájení rekonstrukce železniční stanice Bojkovice včetně rekonstrukce zabezpečovacího zařízení

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

Dnes byla symbolickým poklepáním na kolejnici oficiálně zahájena rekonstrukce stávajícího kolejiště v žst. Bojkovice včetně návazné rekonstrukce zabezpečovacího zařízení. Stanice Bojkovice leží na železniční trati číslo 341, v úseku mezi Starým Městem u Uherského Hradiště s Vlárským průsmekem ve Zlínském kraji. Cílem stavby je rekonstrukce stávajícího kolejiště v žst. Bojkovice a návazné rekonstrukce technologických zařízení. „Stavba, kterou spolufinancuje Evropská unie z Operačního programu Doprava, představuje rekonstrukci železničního svršku a spodku na slavičinském zhlaví stanice, včetně podstatné části staničních kolejí. Rekonstrukce železničního spodku a svršku řeší přeložení stávajícího směrově nevhodně umístěného slavičinského zhlaví ve směru k výpravní budově, čímž dojde k přesunutí úrovněového přejezdu ze stávající polohy do zhlaví stanice. Všechna instalovaná technologická zařízení budou připravena pro možnost jejich následného dálkového ovládání v některé z navazujících staveb,“ popsal stavbu Jiří Mlynář, ředitel Stavební správy Olomouc ze Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Dále dojde k vybudování oboustranného nástupiště mezi kolejemi číslo 1 a 3 a zároveň i jednostranného nástupiště u koleje číslo 5. Součástí stavební části je i realizace nového objektu pro technologická zařízení a dopravní kancelář. Z technologického hlediska stavba obsahuje modernizaci stávajícího staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a dále nezbytné úpravy v oblasti silnoproudu včetně zřízení nové elektrické přípojky a trafostanice. Všechna technologická zařízení budou rovněž umožňovat fungování integrovaného transevropského železničního systému (interoperabilita). Rekonstrukci žst. Bojkovice lze charakterizovat po stránce směrového a výškového řešení jako úsek složitý. Stavební práce budou probíhat ve velmi husté průmyslové, dopravní a obytné zástavbě. „Věřím, že i přes tyto náročné okolnosti, které budou mít vliv i na běžný život v našem městě, nakonec moderní železniční stanice přinese požadovaný efekt. Město Bojkovice se bude snažit vycházet maximálně vstříc celé stavbě“, slíbila místostarostka města Květoslava Ogrodníková.

Zhotovitelem stavby je „Sdružení SBT + SIGNALBAU – žst. Bojkovice“, jehož členy jsou Subterra a.s. (vedoucí účastník sdružení) a SIGNALBAU a.s. Projektantem stavby je MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. „Společnost Subterra se touto stavbou vrací do oblasti působnosti Správy dopravní cesty Zlín, kde dříve realizovala mimořádně velké koridorové stavby. Jsem proto rád, že se po letech opět můžeme podílet na modernizaci další části moravské železnice,“ řekl Antonín Formánek, ředitel divize 3 společnosti Subterra, která stavbu jako vedoucí účastník sdružení řídí. Stavba „Rekonstrukce žst. Bojkovice včetně rekonstrukce zabezpečovacího zařízení“ je navržena na spolufinancování Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava. Celkové náklady na rekonstrukci stanice jsou plánovány na 224 387 305,- Kč bez DPH. Příspěvek z Fondu soudržnosti se předpokládá ve výši 188 809 650,- Kč, což činí 85,00 % způsobilých výdajů projektu. Zbývající část je spolufinancována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

### Základní údaje o stavbě

Název stavby	Rekonstrukce žst. Bojkovice včetně rekonstrukce zabezpečovacího zařízení
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Olomouc
Projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Dodavatel	"Sdružení SBT + SIGNALBAU - žst. Bojkovice" složené z firem Subterra a.s. (vedoucí účastník) a SIGNALBAU a.s. (účastník sdružení)
Doba realizace	15. 12. 2009 - 15. 11. 2011
Umístění	železniční trať č. 341, Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk v km 127,635 - 132,440 (včetně Bojkovice město); Zlínský kraj, katastrální území Bojkovice a Záhorovice

## 17. 06. 2010 ČD Cargo může kvůli změně vedení přijít o licenci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/93368-cd-cargo-muze-kvuli-zmene-vedeni-prijit-o-licenci/>)

Dceřiná společnost Českých drah pro nákladní dopravu ČD Cargo neplní po středěnní výměně představenstva podmínky licence pro provozování drážní dopravy. Noví členové představenstva

včetně Petra Žaludy totiž nemají odbornou způsobilost, tedy především předepsanou praxi. Upozornili na to drážní odboráři z organizace SOSAD a potvrdil to ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým.

Představenstvo Carga v čele s předsedou Josefem Bazalou ve středu odvolala valná hromada firmy, jejíž funkci plní vedení Českých drah včetně generálního ředitele Žaludy. Do nového představenstva se jmenovali Žaluda a jeho náměstci z ČD Michal Nebeský a Milan Matzenauer, nikdo z nich však podmínky pro licenci nespĺňuje. V Českých drahách mají z představenstva odbornou způsobilost náměstci Antonín Blažek a Jiří Kolář. "Mají teď 30 dnů na ohlášení změny v představenstvu. Pakliže nám ohlásí změnu, tak my prověříme odbornou způsobilost osob a na základě toho případně zahájíme řízení o odebrání licence," zdůraznil Kodým. Pro zásah během třicetidenní lhůty podle něj není důvod, neboť ČD Cargo zaměstnává stovky lidí s potřebnou odborností, ohrožení chodu firmy nebo bezpečnosti tak nehrozí. Dlouhodobě však firma s vedením bez odborné způsobilosti fungovat nemůže. Jedinou možností, jak o licenci nepřijít, je doplnění představenstva potřebným odborníkem.

### Odvolání vedení ČD Carga trnem v oku politikům

Překvapivé odvolání vedení státního železničního dopravce bez vědomí ministra dopravy se nezamlouvá ani politikům. Vhodné není ani načasování do povolebního období. "Je třeba zabránit tomu, aby se takové věci děly, zejména v mezidobí, kdy dochází k personálním změnám, to nahrává k různým spekulacím, které jsou nedobré pro fungování drah. Existují domněnky, že je možné manipulovat s auditem a podobně," upozornil místopředseda ODS Petr Bendl. Až se ujme své funkce nová vláda, měla by podle něj prošetřit, zda skutečně existují zásadní důvody pro odvolání představenstva ČD Cargo.

Rozladění nad postupem Žaludy dnes vyjádřil i ministr dopravy Gustav Slamečka. Ačkoliv po formálně-právní stránce bylo podle něj vše v pořádku, ministři vadí, že se o výměně dozvěděl až ex-post. Nepřesvědčili ho ani důvody změny. "Nedostal jsem uspokojivou odpověď, proč se to muselo stát zrovna teď a touto formou," uvedl Slamečka a upozornil na výzvu premiéra Jana Fischera, který žádá odklad velkých personálních změn na dobu po sestavení nové vlády. Za dva měsíce prý může vypadat jinak i management Českých drah.

## 18. 06. 2010 Nejkrásnější nádraží je v Chocni

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93455-nejkrasnejsi-nadrazi-je-v-chocni/>)

Historické nádraží v Chocni ovládlo letošní ročník ankety o nejkrásnější nádraží v České republice. Zaujmout cestující dokázalo nádraží přesto, že leží na hlavní trati z Prahy do České Třebové a musí se vyrovnat s požadavky na bezbariérový přístup nebo s průjezdy vlaků 160kilometrovou rychlostí. Choceň je jedním z východočeských železničních uzlů, z trati Česká Třebová – Praha zde totiž odbočuje hlavní trať na Týniště nad Orlicí a Broumov a také lokálka do Vysokého Mýta a Litomyšle. Nádraží získalo přes 900 hlasů z celkových 3 500. Minulé ročníky soutěže o nejkrásnější nádraží vyhrály Ostroměř u Hořic, Trutnov a Zahrádky u České Lípy.



Choceňské nádraží prošlo v letech 2003 až 2005 modernizací, lidé podle pořadatelů soutěže ocenili především její výsledek. Novorenesanční budova z roku 1875 reprezentuje majestátnost železnice, je ale zároveň moderně vybavena a v létě navíc vyzdobena květinami. "Cílem je ocenit dobrou práci lidí, kterým na jejich nádraží či stanici opravdu záleží, ty ostatní motivovat k zodpovědnějšímu přístupu a jistě, nikoli na posledním místě, napomoci ke zvýšení zájmu veřejnosti o cestování vlakem," uvedl vedoucí projektu Pavel Bureš. Soutěž o nejkrásnější nádraží by měla také povzbudit lidi, kteří pečují o další stanice. "Když se z oken díváte na krásné nádraží a komunikujete s milým příjemným personálem, tak je to cesta, jak vrátit lidi zpátky na železnici," řekla pořadatelka ankety Drahomíra Kolmanová.

Do finále soutěže se z 35 přihlášených dostaly vedle Chocně také stanice Červenka na Olomoucku, Dobrovice u Mladé Boleslavi, zaznamenaná v povídce Bohumila Hrabala Ostře sledované vlaky, dále Hodice mezi Jihlavou a Telčí, Kopidlno u Jičína, Osek - město u Litvínova, Roztoky u Prahy, Jindřichův Hradec, lidovými ornamenty zdobená budova nádraží ve Strážnici na jižní Moravě a Železná Ruda - Alžbětín, kde budovu nádraží protíná česko-německá státní hranice. Drahomíra Kolmanová prozradila, že během soutěže dlouho byla jasným favoritem na vítěze červenobílá budova jindřichohradeckého nádraží. Nakonec neuspěla, příznivci ji ale mohou přihlásit i příští rok. Podobné to bylo i s letos vítěznou Chocní, kterou loni v soutěži o nejkrásnější nádraží porazily Zahrádky u České Lípy.

**20. 06. 2010 Ve Vítkovicích má vzniknout větší lokomotiva na zemní plyn (714)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93618-ve-vitkovicich-ma-vzniknout-vetsi-lokomotiva-na-zemni-plyn/>)

Vítkovice Group a Výzkumný ústav železniční připravují po zkušební rekonstrukci posunovací lokomotivy na pohon stlačeným zemním plynem (CNG) podobnou úpravu větší lokomotivy. České dráhy jim poskytly diesellovou lokomotivu řady 714, která se používá k posunu k vedení lehkých regionálních vlaků. Výrobci by chtěli, aby tato lokomotiva po rekonstrukci na CNG začala jezdit v řádném provozu. První lokomotivou, kterou Vítkovice Group po roce práce upravily k pohonu zemním plynem, je lehký posunovací stroj řady 703 známý jako "Prasátko" o výkonu 250 kilowattů. Rekonstrukci představily na veletrhu Raildays v Ostravě, v provozu je ale už od ledna. "Lokomotiva má prokazatelně nižší množství emisí ve výfukových plynech proti naftovým motorům. Při měření hluku se prokázalo jeho snížení až o 13 decibelů při maximálních otáčkách motoru," uvedl ředitel společnosti VÍTKOVICE Doprava Jaromír Scelavík s tím, že první jízdy potvrdily snížení nákladů na pohonné hmoty o 30 až 40 procent. Větší lokomotiva by měla po rekonstrukci dosahovat výkonu až 500 kilowattů. Oproti diesellové verzi je to o 100 kilowattů méně, k vedení lehkých souprav by však měl takový výkon lokomotivě postačit. ČD podle své mluvčí Kateřiny Šubové očekávají, že úprava stroje sníží provozní náklady a umožní ekologičtější provoz.

**20. 06. 2010 Jančurovy vlaky už mají jízdní řád. Rychlík předjedou, pendolino ne**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/jancurovy-vlak-uz-maji-jizdni-rad-rychlik-predjedou-pendolino-ne-1cv-/eko-doprava.asp?c=A100620\\_143139\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/jancurovy-vlak-uz-maji-jizdni-rad-rychlik-predjedou-pendolino-ne-1cv-/eko-doprava.asp?c=A100620_143139_eko-doprava_fih))

Společnost RegioJet, která chce od března příštího roku začít konkurovat Českým drahám na trati mezi Ostravou a Prahou, už dostala přiděleny časy v chystaném jízdním řádu. Její spoje by měly trasu mezi oběma městy urazit za 3 hodiny a 33 minut. To je o více než půl hodiny pomaleji než pendolino. Oproti ostatním vlakům však pojedou vlaky RegioJetu kratší dobu. Firma Radima Jančury už v květnu koupila devět lokomotiv, které její vlaky potáhnou. Nyní ji čeká další nesnadný krok – sehnat vhodné vagony. Zatím podle informací MF DNES probíhají jednání s možnými dodavateli. Mašiny budou moci jet maximální rychlostí 140 kilometrů v hodině, pendolino má v Česku povoleno o dvacet více.

Většina spojů RegioJetu má zajíždět dál než do Ostravy. Polovina z osmi párů skončí jízdu v Českém Těšíně, dva zajedou do Trince a jeden až do Žiliny. Na rozdíl od ostatních expresních vlaků chce Jančura po cestě zastavovat v Ústí nad Orlicí a naopak vynechat Českou Třebovou. "Ústí má pro nás větší potenciál," vysvětluje provozní ředitel firmy Jan Paroubek. Ústečanům by se cesta do Prahy zkrátila oproti současným rychlíkům o dvacet minut.

**Jak dlouho pojedou vlaky**

Trasa	Pendolino	EuroCity	RegioJet	Rychlík
Praha – Pardubice	53	66 (58*)	61	70
Praha – Olomouc	126	153	151	179
Praha – Ostrava-Svinov	176	217	213	**

\* EuroCity pokračující do Brna, \*\* přímé rychlíky během dne nejezdí, časy v minutách

Pramen: návrh GVD 2010/11

Dopravce by chtěl, aby jeho spoje vyjížděly z pražského hlavního nádraží, zatím to však nemá jisté. "Budou ještě probíhat jednání, kapacita hlavního nádraží je prý omezena," uvedl Paroubek. "Při sestavování jízdních řádů mají přednost vlaky, které jezdí v závazku veřejné služby (tzn. že jejich ztrátu hradí stát či kraje, pozn. red.)," upozorňuje Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty, která jízdní řády sestavuje. Zástupci RegioJetu jsou však optimističtí a věří, že se pro ně místo na hlavním nádraží najde.

Další nepříjemností pro Jančurovu firmu je fakt, že třeba v Olomouci na jeho vlaky nenavazují přípoje ve směru na Přerov a Zlín. "S tímto rizikem jsme však do projektu šli. Je logické, že na sebe lépe navazují spoje, které platí stát a kraje," říká Paroubek. Zatím není jasné, zda jízdenky na vlaky RegioJetu půjdou koupit i v pokladnách Českých drah, nebo bude mít firma samostatné kiosky. "Byli jsme ve věci prodeje jízdenek RegioJetu kontaktováni a proběhla úvodní jednání," popisuje mluvčí ČD Petr Štáhlavský. RegioJet předpokládá, že se bude významná část jízdenek prodávat přes internetový rezervační systém, podobně jako tomu je u autobusů Student Agency, která RegioJet ovládá. České dráhy chtějí také vyřešit otázku případného poplatku za využívání nádraží pro RegioJet a další

soukromé dopravce. "Náklady za provoz veřejných prostor zatím nesou pouze České dráhy. Tato problematika je nyní v jednání," dodal Štáhlavský.

### Kde zastaví RegioJet

Praha hl. nádraží, Praha-Libeň, Pardubice, Ústí nad Orlicí, Zábřeh na Moravě, Olomouc, Hranice na Moravě, Ostrava-Svinov, Ostrava hl. nádraží.

### Od pondělka na Plzeňsku za plné jízdné

RegioJet zároveň pokračuje v propagačních jízdách motorovou jednotkou Siemens Desiro v jednotlivých krajích. Od pondělka však přichází s novinkou - mezi Plzní a Domažlicemi začne provozovat spěšné vlaky, v nichž za cestu nezaplatíte reklamní pětikorunu, ale částku ve výši zákaznického jízdného Českých drah. "Chceme si tak ozkoušet, jak moc se změní poptávka při zavedení běžného jízdného," vysvětluje krok Paroubek. Jeho firma bude zároveň akceptovat všechny slevy jako žakovské či zpáteční jízdné. Dosud byla podle něj na této trase o cesty žlutými vlaky obrovská poptávka - služeb RegioJetu využilo přes dva tisíce lidí denně. Dopravce by na této trase rád jezdil v novém jízdním řádu, který bude platit od prosince, pravidelně, s velkou pravděpodobností by však potřeboval příspěvek od kraje. "Aby se mezi Domažlicemi a Plzní užívaly vlaky bez dotací, musely by jezdit opravdu hodně plné," přiznává Paroubek.

## 22. 06. 2010 ČD nabízejí lístky v supermarketech pod cenou, spekulanti mají žně

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-nabizeji-listky-v-supermarketech-pod-cenou-spekulanti-maji-zne-1c2/-eko-doprava.asp?c=A100621\\_203019\\_eko-doprava\\_iky](http://ekonomika.idnes.cz/cd-nabizeji-listky-v-supermarketech-pod-cenou-spekulanti-maji-zne-1c2/-eko-doprava.asp?c=A100621_203019_eko-doprava_iky))

Dosud se v internetových aukcích dražily a prodávaly většinou jen staré kartonové sběratelské lístky na vlak. Velká snaha Českých drah prodávat jízdenky levně v hypermarketech však přivedla na sít i zcela nové lístky. Už ne kvůli sběratelské hodnotě, ale pro jejich cenu. České dráhy začaly aktivně, po vzoru německých, nabízet jízdenky přes obchodní řetězce. Nasadily však tak nízkou cenu, že je lidé rychle vykoupiili a prodávají je i za dvojnásobek původní ceny, třeba přes aukční stránku aukro.cz. Není divu: v hypermarketech Globus si můžete při nákupu nad 300 korun koupit poukaz na zpáteční jízdenku odkudkoliv kamkoliv za 250 korun. Cena je tak nízká, že se vyplatí už při cestě z Prahy do Plzně nebo do Hradce Králové. A pokud jedete dál, úspory jdou do stokorun. Třeba při cestě z Ostravy do Prahy a zpět ušetříte oproti běžné zpáteční jízdence více než pět set korun.

### V aukci koupíte jízdenku i za dvojnásobek

Dráhy daly do Globusu necelých deset tisíc takových jízdenek. Ty zmizely během pár dnů. "Zájem nás příjemně překvapil, jednáme o dalších jízdencích," pochvaluje si marketingový ředitel Globusu Boris Malý. Lidé jsou však ochotni za takové lístky zaplatit mnohem více. Například v jedné z dražeb se vyšplhala cena za dvě jízdenky už na 910 korun, tedy téměř dvojnásobek jejich pořizovací ceny.

Dráhy však nemají pocit, že by cenu nasadily příliš nízkou. "Jedná se o krátkodobou akci s omezeným počtem jízdenek s cílem motivovat zákazníka k cestě vlakem po Česku," uvedl Radek Joklík z tiskového odboru. Podle něj nemají ČD obavy, že by si kanibalizovaly levnými poukázkami prodeje běžných jízdenek pro lidi, kteří cestují vlakem pravidelně. "Detailně jsme tento koncept diskutovali s německými a rakouskými drahami a na základě pozitivních zkušeností jsme se rozhodli jej vyzkoušet i v Česku," vysvětlil Joklík. Prodeje přes obchodní řetězce mají prý drahám přivést nové zákazníky.

### Je to dobře spočítané, výnos v řádech milionů

Dráhy mají pořádnou motivaci bojovat o nové zákazníky: loni přepravily nejméně cestujících v historii, i když od státu a krajů dostaly naopak největší příspěvky na pokrytí ztráty. Ministerstvo dopravy, které provoz rychlíků dotuje, nemá na akce, v nichž se prodávají jízdenky za výrazně nižší cenu, jasný názor. "Je to těžké hodnotit. Určitě je dobře, když to přitáhne nové lidi, na druhou stranu musíme zohlednit i ekonomické aspekty," zamýšlí se mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

Dráhy míří s levnějšími jízdenkami i do dalších řetězců. V Kauflandu prodávají speciální dárkový balík pro rodiny s dětmi nazvaný Elfíkova krabička. Za 890 korun získají její majitelé dvě jízdenky SONE+, každou v hodnotě 450 korun. Tento víkendový lístek umožňuje jezdit až dvěma dospělým a třem dětem celý den v síti Českých drah všemi vlaky. Kromě toho obsahuje krabička také plyšového slona. Za kolik dráhy balíček prodávají Kauflandu a kolik je stojí slon, Joklík nevěděl. "Každopádně je to pro nás jednoznačně ziskový projekt, který přinese Českým drahám zisk v řádech milionů korun," uvedl mluvčí. Již dříve se nabízely lístky ČD na libovolnou trasu ve vybraných dnech za 149 Kč v Lidlu.

## 22. 06. 2010 Železniční neštěstí si na jihu Konga vyžádalo přes šedesát mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93803-zeleznicni-nestesti-si-na-jihu-konga-vyzadalo-pres-sedesat-mrtvych/>)

Při železničním neštěstí v noci na dnešek přišlo o život na jihu Konžské republiky přes 60 lidí a okolo 450 se zranilo. Oznámila to agentura Reuters s odvoláním na zdravotnický personál a vedení železnic. K nehodě došlo na špatně udržované trati a za posledních 20 let jde o třetí nehodu na této trase, při které počet obětí přesáhl 50. Mrtví a zranění byli převezeni do nemocnic ve městě Pointe-Noire, které leží na pobřeží Atlantského oceánu nedaleko hranic s Angolou. "Nehoda se stala přibližně 60 kilometrů od města Pointe-Noire. Máme několik desítek mrtvých a zraněných," sdělil šéf konžských železnic Joseph Sauveur El Bez. Podle pracovníků jedné z nemocnic bylo zatím dovezeno 60 těl a přibližně 450 lidí muselo být hospitalizováno. Počet mrtvých potvrdil agentuře AP také mluvčí konžských železnic Jean Ibinda. Konžské vládní úřady přesnou bilanci zatím nezveřejnily. Podle svědků spadly čtyři vagony do rokle. Přesné příčiny neštěstí nejsou zatím známy.

Trať byla postavena ve 20. a 30. letech za koloniální vlády Francie a podle serveru BBC není dostatečně udržována. V roce 2001 tu při srážce dvou vlaků zahynulo nejméně 50 lidí a střet osobního a nákladního vlaku v roce 1991 připravil o život okolo 100 pasažérů.

## 22. 06. 2010 České dráhy ve čtvrtek otevřou nové půjčovny kol na Letohradsku a Orlickoústecku

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7008/>)

České dráhy ve spolupráci s Destinační společností Orlické hory a Podorlicko a se starosty měst na Letohradsku a Orlickoústecku ve čtvrtek 24. června v 9 hodin slavnostně otevřou na nádraží v Letohradě nové Cyklopůjčovny Orlicka. Ty budou až do konce října fungovat na nádražích Českých drah v Letohradě, Žamberku, Králíkách, Jablonném nad Orlicí, Ústí nad Orlicí a České Třebové. Smyslem projektu je zatraktivnit služby spojené se železniční dopravou a vlaky Českých drah a přispět k podpoře návštěvnosti zajímavých lokalit na Orlicku a v Pardubickém kraji obecně. Slavnostního otevření půjčoven se zúčastní ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Pardubicích Michal Štěpán, zástupci Destinační společnosti Orlické hory a Podorlicko a starostové měst zapojených do tohoto projektu.

Zájemci si od čtvrtka mohou vypůjčit jízdní kola v libovolné železniční stanici v regionu, vracení je možné opět v libovolné z nich a navíc také v Chocni. Bez předchozí objednávky lze půjčovat kola v České Třebové a Letohradu, v ostatních stanicích je potřeba objednat kola alespoň den dopředu. Zapůjčení kola je velmi snadné. Je potřeba mít u sebe dva platné osobní průkazy, složit zálohu 1 000 Kč (kauce pro rodinnou zápůjčku je 2 500 Kč), uzavřít smlouvu a po zaplacení půjčovního můžete vyrazit. Zálohu dostanou cestující zpět po vrácení kola. V sezóně bývá o vypůjčení kol z cyklopůjčoven ČD velký zájem, proto zájemcům doporučujeme, aby si kola v orlických cyklopůjčovnách zarezervovali na telefonu 972 323 950.

Podle hlavního iniciátora celé aktivity, starosty Města Letohradu Petra Fialy „cyklopůjčovna bezesporu přiblíží zdejší kraj dalším návštěvníkům, o což nám jde především. Letohradsko i celé Orlicko má hodně pěkných míst.“ Starosta České Třebové Jaroslav Zedník k projektu dodává: „Myšlenka orlických půjčoven kol se nám zalíbila, proto jsme navrhli, aby i Česká Třebová byla zahrnuta v tomto projektu. Podporujeme aktivity pro návštěvníky i občany našeho města a cyklopůjčovny zde zatím nemáme. Ve zdejším kraji je hodně cyklostezek, a tak se dá naplánovat řada výletů.“

Ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Pardubicích Michal Štěpán velmi oceňuje aktivní postoj partnerů: „Novou síť cyklopůjčoven tak otvíráme necelý měsíc po našem prvním jednání. Kola jsou připravena, zbývá ještě doladit propagaci, i v tom nám partnerská města pomohou.“ Další zástupci měst se shodují v tom, že nové cyklopůjčovny mohou návštěvníkům regionu nabídnout příjemné řešení pro prodloužení pobytu ve zdejším kraji. Starostka Králík Jana Ponocná připomíná: "Zdejší kraj je cenově přijatelný pro rodinnou dovolenou a možnost výpůjčky kola je dalším bonusem k volbě pobytu v našem kraji." Michal Štěpán na závěr dodává: "Cyklopůjčovny budou sloužit do konce října a počítáme s nimi i v následujícím roce. Věřím, že si své příznivce a zákazníky najdou."

### Geník půjčovního v Cyklopůjčovnách Orlicka (2010)

doba vypůjčení kola	jednodenní nájemné	jednodenní nájemné
	beze slevy	se slevou Rail plus nebo Rodinný pas

nájemné pro jednotlivce	120 Kč	
	zaváděcí cena 99 Kč	–
	(do odvolání)	
rodinné nájemné (2 kola	250 Kč	199 Kč
pro dospělé a 2 kola pro děti	zaváděcí cena 199 Kč	
	(do odvolání)	
zapůjčení přilby	25 Kč	25 Kč

Cyklopůjčovny nejsou určeny jen pro cestující Českých drah, ale především pro návštěvníky jednotlivých lokalit Orlicka, kteří sem přijedou na víkend nebo několik dnů a kolo z cyklopůjčovny je vhodnou alternativou k poznání zdejšího kraje nebo jen k výletu do okolí. Nabídka se rovněž osvědčuje pro rodiny i jednotlivce, kteří přijedou do města na návštěvu za svými známými nebo příbuznými a na takovou návštěvu s sebou neberou jízdní kola. S pomocí kola z cyklopůjčovny si mohou zpříjemnit odpoledne a udělat se známými výlet do okolí.

## 22. 06. 2010 Z Harrachova do Polska pojedou vlaky od 2. července

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93861-z-harrachova-do-polska-pojedou-vlaky-od-2-cervence/>)

Na přeshraniční železniční trati z Harrachova do polské Sklářské Poreby bude v pátek 2. července po 65 letech slavnostně obnoven provoz. O den později začnou nově otevřeným úsekem jezdit pravidelné vlaky. Kolik vlaků denně bude jezdit, zatím není jasné, zřejmě jich ale bude méně než původně slibovaných pět párů denně. Završení tak dojde snaha starostů z obou stran hranice, kteří o obnovení trati, na níž byl ukončen provoz po druhé světové válce, usilovali od roku 1991.

Již dříve oznámil Liberecký kraj, že vlaky ze Sklářské Poreby by měly v Česku jezdit pouze do první víceokružní stanice za Harrachovem – do Kořenova. Dopravu má na české straně zajistit společnost Viamont, jejíž vlaky jezdí například také z Trutnova do polské Lubawky. V Kořenově bude možné přestoupit na jiný spoj do Tanvaldu, respektive Liberce. Liberecký kraj zaplatí letos za půlroční provoz na svém území Viamontu dva miliony korun. Smlouvu s dopravcem nedávno schválili krajští radní. Obnova trati, kterou spolufinancovala Evropská unie z programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 ČR – Polsko, stála více než 160 milionů korun. Většina prací probíhala na polské straně. Česká část trati byla v poměrně dobrém stavu, podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally stála její rekonstrukce 20 milionů korun.

Železniční spojení Tanvaldu, Kořenova a Sklářské Poreby je v mnoha směrech unikátní. Trať Tanvald – Kořenov z roku 1902 má funkční ozubnicový systém – jako jedna z mála tratí s běžným rozchodem 1 435 milimetrů. V běžném provozu však na ní jezdí normální vlaky, sklony totiž nejsou takové, že by s nimi soudobá vozidla měla problém. Z Kořenova do Sklářské Poreby byla trať do ukončení přeshraničního provozu elektrizovaná. Po roce 1945 ale byly sloupy sneseny, dnes zbývá pouze jeden v kořenovském nádražním muzeu.

## 22. 06. 2010 Dráhy dostanou peníze na vlaky pro severovýchod Čech

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93872-drahy-dostanou-penize-na-vlaky-pro-severovychod-cech/>)

České dráhy budou moci použít 600 milionů korun z rozpočtu Regionálního operačního programu Severovýchod na nákup nových regionálních vlaků, které budou nasazovat v Pardubickém, Královéhradeckém a Libereckém kraji. Zhruba polovina celkové částky je určena pro rychlý nákup vlaků na tzv. Jizerskohorskou železnici, kde by měly začít jezdit nové motoráky letos koncem října. Zajišťování provozu na souboru tratí v Libereckém kraji, jejichž páteří je trať Liberec – Tanvald – Harrachov, přisoudil drahám výsledek loňského výběrového řízení. Dráhy již vybraly dodavatele vlaků pro Jizerskohorskou železnici, který dodá čtrnáct nových dieselových jednotek. Z evropských peněz na ně ČD dostanou 308 milionů korun.

K obnově vozového parku je sice nutí i dlouhodobé smlouvy s dalšími kraji, kde výběrová řízení neproběhla, nemusí být ale tak rychlá. V Pardubickém kraji tak začnou jezdit vlaky nakoupené i díky příspěvku z ROP Severovýchod až v roce 2012. Zatím má jít pouze o dva nové vlaky, na které ROP přispěje 31 milionů korun. Pro spojení Královéhradeckého a Pardubického kraje koupí dráhy

pět vlaků, použijí i příspěvek 274 milionů korun. Na tyto soupravy ale budou cestující čekat ještě dlouho, měly by totiž být dodány až v roce 2014. V programu Severovýchod bylo pro tento region na počátku vyčleněno k čerpání do roku 2013 téměř 20 miliard korun. První miliardu odčerpaly Královéhradecký, Liberecký a Pardubický kraj loni ke konci července.

## 22. 06. 2010 Zastupitelstvo Vysočiny odmítlo zavedení IDS

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93876-zastupitelstvo-vysociny-odmitlo-zavedeni-ids/>)

Po dlouhých přípravách zavedení integrovaného dopravního systému na Vysočině rozhodlo krajské zastupitelstvo, že se doprava v regionu nesjednotí. Zastupitelům se nelíbily náklady na zprovoznění systému, které měly činit dvanáct milionů korun, další miliony by byly každoročně potřeba na provoz integrovaného systému. Cestující se tak nedočkají jednotného jízdného pro regionální vlaky, autobusy a městskou hromadnou dopravu, zapomenout budou muset také na provázání jednotlivých linek a lepší návaznosti. Vysočina a Ústecký kraj jsou přitom jediné v republice, kde nefunguje IDS alespoň v některé oblasti.

Mezi zastupiteli, kteří vystoupili proti vzniku dopravního systému, byl i lidovec Václav Kodet. "V této situaci, kdy nevíme a neumíme vyčíslit dopady hospodářské krize na kraj Vysočina a na krajský rozpočet, se do toho nepouštíme," řekl. Tvůrci projektu IDS, který prosazoval hejtmanův náměstek Libor Joukl, počítali s počátečními výdaji na prováděcí projekt a informační kampaň pro veřejnost. Souhrnně to mělo stát asi dvanáct milionů korun. Udržování systému by ročně vyšlo zhruba na osm milionů. Bez integrované dopravy se bude muset nadále obejít na půl milionu lidí, kteří v kraji Vysočina žijí. Podle odborné studia zhruba 110 tisíc z nich denně dojíždí do práce nebo do školy. Na zajištění dopravní obslužnosti kraj ročně přispívá vlakovým a autobusovým dopravcům zhruba 500 milionů korun.

## 22. 06. 2010 Nádraží v Cholticích celé vyhořelo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/93885-nadrazi-v-cholticich-cele-vyhorelo/>)

Jedna žena utrpěla během požáru choltického nádraží na Chrudimsku rozsáhlé popáleniny. Nádraží vyhořelo kompletně celé. Požár však paradoxně ukončil letitý spor mezi Českými drahami a obcemi v okolí 130 let starého nádraží, které dlouho chátralo. Dráhy o budovu nestály, zůstávala opuštěná. Občas ji využívali lidé bez domova. Zatím není jasné, proč začalo nádraží hořet, jednou z verzí je neúmyslné zapálení. Plameny historickou budovu nenávratně poškodily. Nejdřív zasáhly střešní konstrukci, která se pak vlivem žaru zborčila a propadla se na dřevěné stropy, jak popsal velitel zásahu hasičů Jaroslav Pečenka. Požár vyřešil mnohaletý spor. Starostové obcí na Chrudimsku dlouho usilovali o to, aby staré nádraží získali bezúplatným převodem. Chtěli ho přestavět na byty a nabídnout lidem, kterým vzala povodeň jejich domovy.



České dráhy obcím budovu odmítaly bezplatně převést, souhlasily pouze s prodejem. "My můžeme prodávat svůj majetek za odhadní cenu, starostové s tím byli srozuměni," říká mluvčí ČD Praha Radek Joklík. Cena požárem zničené budovy teď ovšem klesla téměř na nulu. O jejím prodeji už České dráhy neuvažují, zájem o ni ztratily i obce Svinčany a Choltice. Podle starosty Choltic Jana Málka jde hlavně o neúnosné finanční náklady. O osudu choltického nádraží je zřejmě definitivně rozhodnuto – čeká ho demolice.

## 23. 06. 2010 Žaluda se nemohl dívat na utrácení peněz ČD Carga, proto musel jednat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/93962-zaluda-se-nemohl-divat-na-utraceni-penez-cd-carga-proto-musel-jednat/>)

Nové vedení ČD Carga chce zastavit tendr na nákup potravinářských vagonů. Ušetří tak 175 milionů korun. Za podezřelý tendr spolu se špatným hospodařením a bráněním forenznímu auditu bylo minulý týden odvoláno představenstvo ČD Carga. Dnes se ovšem ukázalo, že byl tendr v pořádku. V návaznosti na odvolání představenstva v čele s Josefem Bazalou rezignovali na své posty postupně i personální ředitel Pavel Koucký a provozní ředitel Oldřich Mazánek, kterého dnes následoval i jeho zástupce Jiří Witiska. Odcházející manažeři tvrdí, že nové představenstvo v čele s generálním ředitelem Českých drah Petrem Žaludou začalo realizovat kroky, které ČD Cargo destabilizují



a poškodí. Přidávají, že kvůli jednání nového představenstva od firmy odcházejí i zákazníci. Mazánek například tvrdí, že ve směru z Polska do Rakouska už ubýlo 31 vlaků týdně. Žaluda však uvádí, že podnik poškozovali především původní manažeři a k ubývajícím vlakům řekl, že jde o záležitost, která je mnohem dlouhodobější.

### **Původní představenstvo se bránilo auditu, Žaluda prý musel jednat**

Předseda představenstva ČD a ČD Carga Petr Žaluda: "Z okruhu obdržitelů informací byly opakovaně vyřazovány jak mateřská společnost, tak řídicí výbor, tak dozorčí rada, což považují za skandální, že by se o výsledcích auditu, případně o jeho průběhu, nesměl dozvídat jak akcionář, tak hlavně zadavatel toho auditu, ani jeho kontrolní orgány." Odvolání původního představenstva bylo podle Žaludy nezbytné, protože hrozilo pokračování škod a snižování hodnoty společnosti. Firma loni vykázala ztrátu 380 milionů korun a v 1. čtvrtletí byl propad 50 milionů korun. Bývalé vedení navíc plánovalo nakoupit sto potravinářských vagonů za údajně nevýhodných podmínek. Cargo tyto vozy navíc nepotřebuje, protože tvoří jen dvě procenta jejího obrátu. Dnes se však ukázal opak. "Zakázka na 50 vozů na přepravu agrárních produktů vychází z obchodních potřeb společnosti ČD Cargo a je součástí investičního a podnikatelského plánu pro rok 2010, který schválilo i představenstvo Českých drah," uvádí se ve zprávě, kterou vydalo ČD Cargo. Podle zprávy nebylo výběrové řízení dosud uzavřeno. "Předseda představenstva ČD Petr Žaluda měl pravděpodobně o této záležitosti nepravdivé informace," uvádí ČD Cargo ve zprávě, jíž podepsal ředitel marketingu a komunikace Zdeněk Větrovec.

### **Tisk bývalé vedení také zpochybňoval**

Pochybnosti o původním vedení se však dříve objevovaly i v tisku, nebyly tedy zcela neopodstatněné. Proto se Žaluda rozhodl jednat. Bazalův tým prý rovněž bránil provedení forenzního auditu a zveřejnění jeho výsledků. To potvrdila i průběžná zpráva auditora. Dokonce se mluvilo i o tom, že po republice jezdily vlaky složené z prázdných vagonů, aby se zamaskovalo, kolik jich ČD Cargo nakoupily. Žaluda to však považuje za zcela šílené a zprávě nevěří. Předseda představenstva ČD a ČD Carga Petr Žaluda: "Rozhodl jsem se jít do určitého osobního rizika, protože jsem do minulého týdne, kdy jsem se rozhodl odvolat představenstvo ČD Carga, vycházel především z indicií. Na základě současných informací z auditu musím prohlásit, že odvolání bylo nezbytné."

### **Vedení tvrdí, že za špatné výsledky může krize**

Podle Bazaly postupovalo bývalé vedení při poskytování informací o auditu podle zákona a vedení drah včetně Žaludy k nim mělo přístup. Relativně zhoršené hospodaření v minulém roce prý způsobila ekonomická krize. Český dopravce přitom ale vykázal výrazně nižší ztrátu než konkurenti ze Švýcarska, Rakouska, Polska, Slovenska nebo Francie a letos v dubnu se vrátil k zisku. "Unáhlený postup ze strany představenstva Českých drah bude mít za následek závažné škody v hospodaření společnosti ČD Cargo, mimo jiné také proto, že nové představenstvo nemá v oboru nákladní železniční dopravy žádné zkušenosti. Celá řada obchodních jednání a činností, které byly vedeny a prováděny odvolaným představenstvem, je již nyní narušena," uvedl Bazala. Nového generálního ředitele by mělo představenstvo podle Žaludy vybrat na základě výběrového řízení. Ostatní členy vedení chce nahradit pracovníky z firmy i zvenčí. Fungování společnosti s 10 tisíci zaměstnanci není podle něj odchodem několika klíčových manažerů ohroženo.

### **Odvolávat ano, ale v součinnosti s ministrem dopravy**

Podle redaktora Hospodářských novin Martina Maříka byla forma odvolání nevhodná. Žaluda měl podle něj buď počkat na výsledky auditu, a pokud bylo dokončení auditu nemožné, měl alespoň jednat v součinnosti s ministrem dopravy Gustávem Slamečkou. Ten ale o plánovaném odvolání nic netušil. Podle Maříka je pozice Žaludy dost silná. Potenciálním kandidátem na nového ministra dopravy je navíc Petr Bendl. Tomu se sice taky Žaludův postup příliš nezamlouvá, jako bývalý ministr dopravy se však už za něj jednou postavil. Dodává, že si myslí, že Žaludův post není bezprostředně ohrožen.

### **Kam bude nyní ČD Cargo směřovat?**

ČD Cargo teď za prioritu považuje dokončení auditu, aby bylo zřejmé, za jakou část může za výsledek v prvním čtvrtletí krize a z jaké části se na něm podepsalo bývalé vedení. Společnost má také necelý měsíc na to, aby doplnila vedení o odborníka, jinak jí hrozí, že přijde o licenci. "My jsme o tom problému samozřejmě věděli, nechali jsme jedno místo v představenstvu volné a jméno tohoto odborníka by mělo být do konce tohoto týdne známo," vyvrací spekulace Žaluda. Současné vedení podle Žaludy také připravuje strategický plán pro roky 2011 až 2013 a hledá způsoby, jak společnost rozvíjet, aby se z ní stala úspěšná firma. Letos by podle původních plánů měla firma zůstat v plusu, podrobnosti ale ukáže právě až audit.

**24. 06. 2010 Kolaudační rozhodnutí: Optimalizace traťového úseku Zábřeh – Krasíkov**

Zdroj: Drážní úřad ([http://du-praha.cz/drurad/zabreh-kras\\_vyhlaska.pdf](http://du-praha.cz/drurad/zabreh-kras_vyhlaska.pdf))

Užívání stavby se povoluje za těchto podmínek:

1. Trvalý provoz se povoluje traťovou rychlostí pro klasické soupravy v koleji č. 1 v km 26,450 – 30,128 do 130 km/hod., v km 30,128 – 31,517 do 110 km/hod., v km 31,517-31,892 do 100 km/hod., v km 31,892 – 34,463 do 120 km/hod., v km 34,463 – 35,560 do 150 km/hod., v km 35,560 – 38,253 do 160 km/hod., v km 38,253-41,086 do 115 km/hod. Pro soupravy s naklápěcími skříněmi v koleji č. 1 v km 26,450 – 27,184 do 150 km/hod., v km 27,184 – 41,086 do 160 km/hod. Pro klasické soupravy v koleji č. 2 v km 26,450 – 30,128 do 130 km/hod., v km 30,128-31,312 do 110 km/hod., v km 31,312 – 31,892 do 100 km/hod., v km 31,892 – 34,463 do 120 km/hod., v km 34,463 – 35,560 do 150 km/hod., v km 35,560-38,253 do 160 km/hod., v km 38-41,086 do 115 km/hod. Pro soupravy s naklápěcími skříněmi v koleji č. 2 v km 26,450 – 27,184 do 150 km/hod., v km 27,184 – 41,086 do 160 km/hod.
2. Třída zatížení D4 UIC pro úroveň tratové rychlosti 160 km/hod, prostorová průchodnost UIC-GC na podkladě CSN 73 6320 pro provoz jednotek s naklápěcími skříněmi.
3. Stavba bude užívána a provozována podle projektové dokumentace ověřené Drážním úřadem, provozních řádů a bezpečnostních předpisů, které se na tuto stavbu vztahují. Při užívání musí být zabezpečeny zájmy ochrany životního prostředí.
4. Při užívání musí být zajištěno provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy dle ust. § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technická pravidla drah, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu přílohy č. 1 vyhlášky.
5. Změny v provozování drážní dopravy, které by ve svých důsledcích zvyšovaly účinky hluku a vibrací na okolí a riziko pro obyvatelstvo, je třeba předem řešit návrhem protihlukových a protivibračních opatření k ochraně obyvatelstva před nadměrným hlukem a vibracemi, v souladu s platnou legislativou.

**24. 06. 2010 Rekonstruovaná budova v Jablonci nad Nisou slouží cestujícím veřejnosti**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7030/>)

Přestřižením pásy byla dnes slavnostně otevřena výpravní budova v Jablonci nad Nisou. Nádražní objekt prošel kompletní rekonstrukcí, která přinesla změny vnějšího vzhledu, dispozičního řešení veřejných i služebních prostor a celkovou modernizaci budovy. České dráhy na přestavbu postupně vynaložily částku 31 milionů korun. Opravená nádražní budova přispívá k významnému zlepšení kultury cestování na spojnici Liberce a Harrachova. „Celkový vzhled nyní respektuje původní řešení z doby vzniku, avšak s uplatněním moderních materiálů pro zateplení, rozvody sítí a vytápění. Interiéry jsou modernizovány s ohledem na dnešní potřeby a požadavky cestujících veřejnosti včetně přístupu pro imobilní občany,“ uvedl Milan Matzenauer, náměstek generálního ředitele Českých drah pro správu majetku.

Výpravní budova byla v 80. letech 20. století nevhodně doplněna několika přístavbami, které znehodnotily její vzhled a byly již na konci své životnosti. Původní římsy z pohledových cihel byly značně poškozeny, interiér budovy včetně veřejných prostor působil nepříznivým dojmem a služební prostory neposkytovaly potřebné zázemí. „Vlastní nosný systém objektu včetně části krovu byl po nesčetných necitlivých úpravách v takovém stavu, že v některých částech hrozilo zřícení a bylo nutno provést jeho statické zpevnění. Stavební práce začaly v prosinci roku 2008,“ upřesnil Václav Fikr, ředitel regionální správy majetku Českých drah.

České dráhy proto přistoupily k celkové rekonstrukce výpravní budovy, jejíž součástí byla úprava dispozičního řešení veřejných i služebních prostor, výměna oken a dveří, rekonstrukce všech sítí, včetně důsledného oddělení měření všech médií pro jednotlivé uživatele, rekonstrukce vytápění objektu, opět s oddělením zdrojů a měření spotřeby paliva, zateplení fasády, výměna střešní krytiny, rekonstrukce perónního přístřešku a zpevněných ploch. V bezprostřední blízkosti budovy se navíc nacházely dožilé objekty skladu, vodárny a garáže. Přestože objem budovy byl zmenšen demolicí zmíněných dodatečných přístaveb, podařilo se přemístit WC pro veřejnost do budovy a ještě zde vznikl nový komerční prostor, který bude pronajat jako trafika s prodejem občerstvení. „Rekonstrukcí prošla i původní nádražní restaurace, která nyní bezpochyby patří k nejlepším restauracím v objektech Českých drah,“ doplnil Václav Fikr.

Jablonec nad Nisou, významné centrum podhůří Jizerských hor se 46 tisíci obyvatel tak v rekonstruované nádražní budově získalo důstojnou a přitom moderní bránu do města.

## 24. 06. 2010 EK zažaluje Česko kvůli pomalé liberalizaci železniční dopravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94092-ek-zazaluje-cesko-kvuli-pomale-liberalizaci-zeleznicni-dopravy/>)

Evropská komise zažaluje třináct států EU včetně Česka za to, že nedostatečně a příliš pomalu otevírají trh železniční dopravy. Podle Evropské komise spočívá problém především v nedostatečném oddělení správců železniční infrastruktury od dopravců. Například v Česku tak Správě železniční dopravní cesty dodnes nepatří nádražní budovy, které jsou majetkem Českých drah, zaměstnanci ČD se také podílejí na řízení dopravy. Komise ovšem zatím neupřesnila, jaká konkrétní pochybení našla, její vyjádření bylo pouze obecné. "Nesprávné provedení směrnic prvního železničního balíčku vede k překážkám v přístupu na trh a k nedostatečné průhlednosti přístupových podmínek. Nespravedlivé podmínky hospodářské soutěže v přístupu k infrastruktuře mohou být způsobeny tím, že provozovatel infrastruktury, který je odpovědný za stanovení poplatků za přístup k infrastruktuře a přidělení kapacity sítě, není dostatečně nezávislý na subjektech, které samy provozují železniční dopravu," uvedla komise ve svém prohlášení.

Kromě nedostatečného oddělení správce infrastruktury od dopravce resp. dopravců kritizuje EK v některých státech nedostatečné řešení otázky zpoplatnění přístupu k infrastruktuře, občas podle ní chybí požadovaný regulační orgán. České úřady se k oznámení komise zatím nechtějí vyjadřovat. "Nevíme zatím konkrétně, co nám komise vytýká, počkáme si na zaslání oficiálního stanoviska a pak se k tomu vyjádříme," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Evropská komise má na stole ještě jeden podnět, který se týká železniční dopravy v Česku – společnost Student Agency kritizovala způsob, kterým dostaly České dráhy dlouhodobé zakázky od krajů na zajišťování regionální dopravy.

## 25. 06. 2010 Stát bude muset splatit sedm miliard za půjčku železnic

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/94144-stat-bude-muset-splatit-sedm-miliard-za-pujcku-zeleznic/>)

Stát si na svá bedra bude muset vzít až sedmimiliardovou půjčku, kterou před sedmi lety dostal státní podnik Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC). Informaci uvedl server Aktuálně.cz s odvoláním na neveřejný materiál o přípravě nového rozpočtu. Sedm miliard je částka, která zbyla po transformaci Českých drah. Přitom transformační zákon z roku 2002 vytvořila vláda Miloše Zemana. Zákon předpokládal, že se státní podnik ČD rozdělí na dvě části. Akciová společnost ČD bude nabízet dopravní služby a SŽDC se bude starat o koleje a další infrastrukturu.

Bohdan Hejduk, náměstek ministra financí: "Veškeré prostředky musejí být nalezeny ve státním rozpočtu v kapitole všeobecná pokladní správa - to je známo již od toho roku 2003." Podle zákona SŽDC převzala dluhy drah ve výši 9,5 miliardy a zároveň jejich "zbytný majetek". Jeho prodejem měla dluhy uhradit. SŽDC ale prodejem získala jen 2,5 miliardy a zbytek si půjčila v roce 2004. "Vláda schválila jako jeden ze zdrojů na uhrazení dluhu právě dluhopisy v hodnotě sedmi miliard korun. Na základě vládního usnesení jsou garantovány státem," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Nakonec však půjčku sedm miliard korun i roční úroky 300 milionů zaplatil stát. "Dluhopisy mají splatnost právě v roce 2011. O garanci bylo rozhodnuto již před emisí, takže nyní budeme pouze plnit závazky na základě rozhodnutí z té doby," prohlásil mluvčí ministerstva financí Ondřej Jakob. Pokud by MF převzalo dluh hned v roce 2004, ušetřilo by na úrocích za dluhopisy přes dvě miliardy. Případ ukazuje mechanismus, jak stát skrytě subvencuje firmy. Podniky se zadluží se státní garancí a vůbec se nepokoušejí půjčené peníze splatit. Ministerstvo pak garantovanou částku uhradí, aniž se jí snaží od firmy vymáhat. SŽDC přitom dostala v roce 2008 mimořádnou státní dotaci 12 miliard, ze které mohla dlužnou částku splatit.

## 25. 06. 2010 Tragickou nehodu v Kongu zřejmě způsobil opilý strojvedoucí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94221-tragickou-nehodu-v-kongu-zrejme-zpusobil-opily-strojvedouci/>)

Strojvedoucí, který se před jízdou opil alkoholem a poté ignoroval rychlostní limit, byl zřejmě hlavním viníkem tragické železniční nehody na jihozápadě Konžské republiky, při které zahynulo 55 lidí a stovky dalších utrpěly zranění. Na základě průběžných výsledků vyšetřování to oznámil ministr

dopravy Isidore Mvouba. Nehoda se stala přibližně 60 kilometrů od pobřežního města Pointe-Noire. Osobní vlak do hlavního města Brazzaville ve vysoké rychlosti vykolejil a čtyři vozy se zřítily do přilehlé rokle. Původní informace o technické poruše, která měla být příčinou nehody, vyšetřování vyvrátilo. "Řidič byl opilý a nehoda se stala kvůli vysoké rychlosti," sdělil ministr Mvouba. V místě, kde se nehoda stala, byly koleje v poměrně dobrém stavu. Ministr zároveň upřesnil, že při nehodě zahynulo 55 lidí, původní odhady byly vyšší. Zhruba 700 cestujících utrpělo zranění. Kvůli nedostatku kvalitních silnic nemá vlak v Kongu takřka žádnou alternativu při dálkovém cestování. V dobrém stavu ale nejsou ani železniční trati, vagony jezdí často přeplněné. V roce 2001 na téže trati při srážce dvou vlaků uhořelo nejméně 50 lidí. Střet osobního a nákladního vlaku v roce 1991 připravil o život okolo 100 pasažérů.

## 25. 06. 2010 Regiojet shání osobní vagony pro své expresy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94230-regiojet-shani-osobni-vagony-pro-sve-expresy/>)

Železniční dopravce Regiojet, který chce od příštího roku provozovat vlaky Intercity z Prahy na Ostravsko, shání osobní vagony. Vypsání výběrové řízení na dodávku 50 vozů ve třech kategoriích s předpokládaným rozdělením dodávky do tří etap mezi lety 2010 a 2012. Na vypsání tendru upozornil jako první server E15, jeho podmínky zveřejnil Informační systém veřejných zakázek. Dopravce předpokládá, že za vagony zaplatí zhruba 50 milionů eur. Výběrové řízení potrvá do počátku srpna, poté by měl být znám dodavatel, od kterého Regiojet nakoupí vagony. Lokomotivy k nim už nakoupil, od italského soukromého dopravce pořídil stroje vyrobené v plzeňské Škodě, které odpovídají lokomotivám Českých drah řady 163. Expresní vlaky Regiojetu mají podle návrhu jízdního řádu pro rok 2011, který nedávno zveřejnily některé kraje na svých webech, vyjet v březnu příštího roku. Jezdit by měly každé dvě hodiny po trase, kde ve dvouhodinových intervalech jezdí také spoje Intercity a Supercity Českých drah.

## 25. 06. 2010 Železniční svátek – otevřen je depozitář NTM, do Lužné se sjely "Pětasedmy" (26. a 27. 6. 2010)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/93509-zeleznicni-svatek-otevren-je-depozitar-ntm-do-luzne-se-sjely-petasedmy/>)

Pro milovníky železnice a především její historie nastává v těchto dnech vrchol letošního roku. Mohou vyrazit hned na dvě zvláštní události – Národní technické muzeum otevřelo už ve čtvrtek veřejnosti na čtyři dny svůj lokomotivní depozitář v Chomutově, v sobotu se zároveň do muzea v Lužné sjely velké parní lokomotivy řady 475.1 zvané "Pětasedmy", které představují vrchol československé lokomotivní konstrukce 40. let. Obě akce potvrzují do neděle.



### Chomutovský depozitář skrývá řadu skvostů

Depozitář Národního technického muzea v bývalém chomutovském depu skrývá řadu železničních pokladů, veřejnosti však není běžně přístupný. Nyní je otevřen na čtyři dny, zájemci mohou depozitář navštívit od čtvrtka do neděle, o víkendu bude otevřen vždy od 10 do 17 hodin. Návštěvníci si mohou prohlédnout zástupce všech generací vozidel, která jezdila po českých kolejích včetně slavné rekordní parní lokomotivy 498.106. Tento "Albatros" jel na zkušebním okruhu rychlostí 162 kilometrů za hodinu, a stanovil tak československý rekord mezi parními lokomotivami. K vidění jsou ale také mnohé další stroje – nejenom parní, ale také dieselové, jako jsou třeba šestinápravové "Sergeje", a elektrické. K vidění jsou i vagony včetně salonních vozů z počátku 20. století.

### Odjezdy historických vlaků

SETKÁNÍ LOKOMOTIV 475.1 (26., 27. 6.):

- Plzeň – Lužná (sobota): odj. 7:25
- Praha – Lužná – Žatec (so): odj. 8:14
- Děčín – Žatec (so): odj. 8:00
- Žatec – Lužná (so): odj. 12:50
- Lužná – Žatec (ne): odj. 12:15
- Žatec – Lužná (ne): odj. 13:45

- Lužná – Plzeň (ne): odj. 16:45
- Lužná – Praha (ne): odj. 16:55
- Lužná – Ústí n. L. (ne): odj. 16:50

## POSÁZAVSKÉ LINKY (26. 6.):

- Praha-Braník – Postupice: odj. 9:14
- Postupice – Praha-Braník: odj. 15:50

## PRÁZDNINY NA ZUBAČCE (26. 6.):

- Tanvald – Harrachov: odj. 10:46, 13:41
- Harrachov – Tanvald: odj. 12:20, 16:20

**Pětkrát "Pětasedma" v Lužné**

Největší akci roku připravilo na tento víkend také železniční muzeum Českých drah v Lužné. Na jednom místě je k vidění hned pět velkých parních lokomotiv řady 475.1 zvaných "Pětasedmy" včetně všech čtyř provozuschopných strojů. Ty zároveň přivezly do Lužné historické vlaky a podobným způsobem v neděli odpoledne Lužnou opustí. V čele vlaku z Prahy, který jel z hlavního nádraží po Pražském Semmeringu přes Kladno, se objevily hned dvě "Pětasedmy" – prototypová 475.101, kterou dnes provozuje brněnské depo, a 475.196 z Výhrevny Vrútky. Z Plzně přes Beroun a Rakovník přijel do Lužné s velkým zpožděním vlak vedený lokomotivou 475.111, která patří společnosti Iron Monument Club, a z Děčína přes Ústí nad Labem, Chomutov a Žatec dorazila 475.179, o níž se stará děčínské depo. Za cestu historickým vlakem zaplatí cestující až 200 korun. Cesta z Prahy do Lužné, respektive zpět trvá necelé dvě hodiny, z Lužné do Plzně jedou cestující přes tři hodiny. V Lužné je otevřeno muzeum Českých drah, kde je možné prohlédnout si všechny čtyři provozní "Pětasedmy", Národní technické muzeum navíc přivezlo i svoji neprovozní lokomotivu 475.1142.

**Lokomotivy řady 475.1 (výroba v letech 1947 – 1951)**

Lokomotivy řady 475.1 začala vyrábět plzeňská Škoda krátce po rychlíkových "Albatrosech" řady 498.0. Oproti nim byly "Pětasedmy" univerzálními stroji, objevovaly se tak v čele rychlíků, osobních vlaků, stejně jako nákladních vlaků. Vzniklo 147 strojů této řady, byly k vidění na většině významnějších tratí po celém Československu. Po ukončení výroby pro ČSD dodala Škoda dalších 25 lokomotiv do Severní Koreje. Přezdívku "Pětasedma" získala lokomotiva díky číslu své řady. Často se používá také přezdívka "Šlechtična" poukazující na technickou i designovou vyspělost stroje. Spíše zřídka je potom řada 475.1 označována jako "Štokr", touto přezdívkou jsou častěji označovány novější nákladní lokomotivy jiné řady. Jde o dvojčítou lokomotivu s tendrem s uspořádáním náprav 2'D'1. Její konstrukce přinesla několik novinek oproti předchozí řadě 498.0, především spalovací komoru a varník. U některých lokomotiv s objevily také novější dyšny nebo usměrňovací plechy. Lokomotivy řady 475.1 dosahovaly výkonu až 1 480 kW, jejich maximální rychlost byla stanovena na 100 km/h. Jezdily s tendry řady 935.0, respektive 932.3.

**26. 06. 2010 Vlaky by mohly jezdit až dvoustovkou, chybí ale zabezpečení i zákony**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-by-mohly-jezdit-az-dvoustovkou-chybi-ale-zabezpeceni-i-zakony-1gg/-eko-doprava.asp?c=A100625\\_192932\\_eko-doprava\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-by-mohly-jezdit-az-dvoustovkou-chybi-ale-zabezpeceni-i-zakony-1gg/-eko-doprava.asp?c=A100625_192932_eko-doprava_abr))

Cestující po českých železnicích by se mohli dočkat jízdy až dvousetkilometrovou rychlostí. Správa železniční dopravní cesty už tuto rychlost vlaků zkušebně testuje na trati mezi Pardubicemi a Chocní a Břeclaví a Vranovicemi u Brna. Na takové cestování by se ale muselo změnit zabezpečení. Vlaky na uvedených úsecích technicky nemají problém takovou rychlostí jet, trať je na ni stavěna. I přesto musí jezdit dosud o čtyřicet kilometrů v hodině pomaleji. Trať, do jejichž modernizací stát investoval miliardy korun, chybí totiž potřebné zabezpečovací zařízení a nevyhovující jsou i železniční přejezdy. Stát teď zvažuje, že železnici na těchto dvou úsecích za stamiliony korun dovybaví.

Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally zatím stát ještě definitivně nerozhodl, zda se skutečně úseky upraví nad dvousetkilometrovou rychlost. "Zvýšení rychlostí s sebou přináší velmi přísné nároky na zabezpečení tratí jak z pohledu vlakových, tak traťových zabezpečovačů, které v současné době a současnou technologií nejsou dostatečně splněny," dodal Halla. Nejde přitom jen o investice do nového zabezpečovacího zařízení. Na tratích nad 160 kilometrů v hodině nesmí být už žádné úroňové přejezdy, musely by se tedy zrušit a postavit nad tratí mosty. Jen jejich odstranění je

spočítáno na 60 milionů korun, stavby mimoúrovňového křížení by přišly řádově na stovky milionů korun.

Akce však má i své kritiky. Podle nich je právě plán na zrychlení důkazem toho, jak se u nás železniční koridory nekonceptně stavěly. "Je to naprosto nekonceptní krok, proč se to nemohlo udělat už při samotné stavbě, je mi záhadou," říká například bývalý šéf dozorců rady ČD Zdeněk Žák. Podle něj žijí úředníci "v předminulém století". Jako příklad uvádí plány na "rychlodráhu" na letiště s osmdesátikilometrovou rychlostí. "Dostavba zabezpečovacího zařízení je v plánu, ale pro 200kilometrovou rychlost u nás není potřebná legislativa, ta počítá zatím jen s rychlostí 160. Neměl by být ale problém ji vytvořit," řekl šéf drážního úřadu Pavel Kodým.

Dva vybrané úseky jsou prakticky jediné v české železniční síti, kde by se dalo dvoustovkou jezdit. Ostatní úseky jsou sice také nákladně modernizované, ale mají pro vysokou rychlost například příliš ostré oblouky. Dosud proto musí některé vlaky Českých drah, zejména pendolino, jezdit maximálně stošedesátkou. Oba testované úseky nejsou příliš dlouhé – každý má zhruba 35 kilometrů a cestování by zkrátily jen v řádu několika minut. Dlouho totiž trvá i to, než vlak dvoustakilometrovou rychlost vůbec vyvine. Například mezi Pardubicemi a Chocní by úspora byla dvě minuty. "Případné zvýšení rychlosti na stávajících koridorech by mělo praktické přínosy spíše omezené, každopádně ale psychologicky by posunulo českou železnici zase o krok dál směrem k vysokorychlostnímu provozu," řekl Jakub Ptačinský z tiskového odboru ministerstva dopravy. Například v Německu mohou vlaky jezdit až třísetkilometrovou rychlostí.

Petr Šlegr z Centra pro efektivní dopravu by zrychlení železnice považoval za přínos, ale ne dostatečný. "Je potřeba tu také celkově řešit vysokorychlostní tratě, které by dopravu zásadně zlepšily," řekl Šlegr. Pro dopravce by dvoustovka nebyla problém. "Máme s takovou rychlostí pendolino i nové vagony od Siemensu, které jezdí do Německa," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Dráhy navíc během příštích let získají dvacet lokomotiv 380 ze Škody Transportation, které dvoustovku umějí.

## 28. 06. 2010 V Ústí vykolejil vlak. Jeden mrtvý a jedenáct zraněných

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-usti-vykolejil-vlak-jeden-mrtvy-a-jedenact-zranenych-p1v-/krimi.asp?c=A100628\\_171825\\_krimi\\_mad](http://zpravy.idnes.cz/v-usti-vykolejil-vlak-jeden-mrtvy-a-jedenact-zranenych-p1v-/krimi.asp?c=A100628_171825_krimi_mad))

V ústecké čtvrti Vaňov odpoledne vykolejil osobní vlak typu City Elephant. Nehoda si vyžádala jednoho mrtvého a 11 zraněných. Zemřel strojvedoucí vlaku, dva zranění jsou ve vážném stavu. Škodu odhadla Drážní inspekce na 65 milionů korun. V 16:55 vykolejily u přejezdu v ústecké části Vaňov tři vozy soupravy City Elephant jedoucí od Lovosic. Porazily asi čtyři sloupy elektrického vedení, včetně semaforu na přejezdu. Příčina nehody zatím není jasná. Nehodu nepřežil strojvedoucí, dva lidé byli podle mluvčího hasičů Lukáše Marvana zraněni těžce, čtyři středně těžce a pět lehce. České dráhy uvedly, že odškodní všechny poškozené cestující. Silnice z Ústí na Prahu byla kvůli nehodě asi dvě hodiny uzavřena, aby tudy mohli projíždět záchranáři, přistávat vrtulník, a aby se k havarovanému vlaku dostala vyprošťovací technika.

### "Kluky to vyhodilo až na silnici"

"Slyšel jsem ránu a viděl oblak dýmu. Pak bylo vidět, jak první vůz dře o betonovou zeď vedle tratě. Z horního okna to vyhodilo až na silnici dva mladé kluky, mohlo jim být tak do dvaceti let," popsal nehodu Vratislav Rezek, který pracuje vedle místa havárie. Po neštěstí byl mezi prvními ve vlaku. V prvním voze byl jen strojvedoucí, kterého náraz odhodil asi čtyři metry dovnitř vlaku. Mimo dvou mladíků v horním patře už vozem naštěstí nikdo necestoval. Z dalších vozů vycházeli zranění cestující. "Měli krvavé šrámy, jeden měl zlomenou nohu, další se držel za břicho," popsal první okamžiky po nehodě Rezek.

Mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Halla uvedl, že první vůz soupravy, která jela z Prahy, je prakticky zdemolován. Bokem se po vykolejení sunul po betonové zdi, která stojí hned u trati, a ta ho prakticky rozpárala. Příčina nehody zatím není známá. Patrné je, že vůz vykolejil za výhybkou, kde začínají ulámané a zohýbané koleje a poničené pražce. Podle místních je divné, že vlak od Lovosic jel na koleji, kterou obvykle používají soupravy v opačném směru. Náměstek generálního ředitele Českých drah Jiří Kolář uvedl, že je skutečně neobvyklé, aby vlak jel po levé koleji ve směru jízdy, ale strojvedoucí měl podle něho trať postavenou správně. "Vlak vykolejil



na výhybce. Příčinou bude buď technická závada na výhybce, nebo na podvozku soupravy. Vyloučit nejde ani lidský faktor," řekl Kolář.

Trať bude uzavřena přes noc. Rychlíky budou jezdit po druhé straně řeky přes Střekov, místo osobních vlaků budou vozit cestující autobusy. Ráno se uvidí, zda se podaří v místě nehody zprůjezdnit jednu kolej.

### Výběr železničních neštěstí v Česku za poslední tři roky

20. června 2007 – Dva vlaky se srazily při posunování v železniční zastávce Černý Kříž na Prachaticku. Cestovalo v nich 105 lidí, 26 jich bylo lehce zraněno.

14. července 2007 – Na nádraží v Čerčanech na Benešovsku narazil rychlík jedoucí z Prahy do Českých Budějovic do odstaveného pantografu, jehož strojvedoucí zahynul. Jeho kolega z rychlíku byl zraněn. Lehce zraněno bylo zhruba 15 cestujících v rychlíku.

1. září 2007 – Dva motorové osobní vlaky se srazily mezi zastávkami Pražák a Svinětice u Vodňan na Strakonicku. V soupravách cestovalo celkem 25 lidí. Lehké zranění utrpělo 12 lidí a jedna žena byla zraněna středně těžce.

19. května 2008 – Lokomotiva společnosti ČD Cargo narazila v Moravanech na Pardubicku do osobního vlaku. V lokomotivě zahynul strojvedoucí. V osobním vlaku cestovalo 12 lidí, tři z nich byli lehce zraněni. Osobní vlak, který jel z Pardubic do České Třebové, se pomalu rozjížděl, když do něj zezadu narazila lokomotiva čtyřiceti- až padesátikilometrovou rychlostí.

8. srpna 2008 – Celkem osm mrtvých (šest lidí zahynulo na místě, dva později v nemocnici) a sedm desítek zraněných si vyžádala nehoda vlaku EuroCity ve Studénce na Novojičínsku. Vlak jedoucí z Krakova do Prahy v 10:30 narazil v rychlosti 90 kilometrů za hodinu ve Studénce do spadlé části mostní konstrukce.

3. září 2008 – Dva nákladní vlaky se časně ráno srazily na páteřní trati vedoucí z Prahy do Olomouce v úseku mezi Moravičany a Mohelnicí. Strojvedoucí jednoho z vlaků při srážce zemřel.

8. září 2008 – Na nádraží ve Vráži u Písku narazil osobní vlak, který jel od Prahy, do prázdného motorového vozu. Tři cestující z jedoucího vlaku se zranili.

10. listopadu 2008 – Ve Ždírci nad Doubravou na Havlíčkobrodsku se srazily osobní a nákladní vlak. Zraněno bylo 13 lidí, z toho dva těžce.

16. února 2009 – Přes 40 zraněných si vyžádala čelní srážka osobních vlaků na jednokolejné trati v Paskově na Frýdecko-Místecku. Tři lidé utrpěli těžká zranění, zbývající cestující měli středně těžká nebo lehká poranění. Viníkem nehody byl strojvedoucí motorového vlaku, který jel směrem od Paskova do Ostravy a nepočkal na příjezd osobního vlaku z Ostravy, s nímž se měl ve stanici křížovat.

28. června 2010 – V ústecké čtvrti Vaňov vykolejil osobní vlak typu City Elefant. Při nehodě vlaku jedoucího z Prahy do Ústí nad Labem zahynul strojvedoucí, 11 lidí je zraněno. Dva lidé jsou zraněni těžce, čtyři mají středně těžká a pět lehká zranění. Vlak se po vykolejení převrátil.

### 29. 06. 2010 Strojvedoucí jel ve Vaňově 108 místo 50 km/h. Inspektoři prověřují brzdy

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/strojvedouci-jel-ve-vanove-108-misto-50-km-h-inspektori-proveruji-brzdy-12o/krimi.asp?c=A100629\\_071012\\_krimi\\_hv](http://zpravy.idnes.cz/strojvedouci-jel-ve-vanove-108-misto-50-km-h-inspektori-proveruji-brzdy-12o/krimi.asp?c=A100629_071012_krimi_hv))

Ze záznamu tachografu vyplynulo, že vlaková souprava před pondělní nehodou v Ústí nad Labem vjela na výhybku rychlostí zhruba 108 kilometrů v hodině. Přitom směla jet jen 50. Uvádí to Drážní inspekce. Ta nyní prověřuje, zda neselhaly brzdy. Při vykolejení zahynul strojvedoucí, 11 cestujících bylo zraněno.

Souprava typu CityElefant měla mířit padesátikilometrovou rychlostí do výhybny Ústí nad Labem – jih. Na vjezdu se sice normálně smí jezdit až 120 kilometrů v hodině a až po půlkilometru následuje omezení na 80, v době nehody ale byla rychlost snížena na 50 kilometrů v hodině. Rychlost omezovalo i návěstidlo. Podle vyšetřovatelů nesvítilo zeleně, nýbrž signalizovalo strojvedoucímu, že má zpomalit a bude najíždět na výhybku. Na ni ale vlak podle Drážní inspekce vjel rychlostí přibližně 108 kilometrů v hodině a vykolejil. Mluvčí inspekce Jan Kučera zatím nevyločil ani technickou závadu na vozidle. Pokud prohlídka soupravy neukáže poškození brzd, vina s největší pravděpodobností padne na mrtvého strojvedoucího. Jednotky typu CityElefant mají hned několik nezávislých brzdových systémů, včetně vysoce účinné kolejnicové brzdy.

Havarovaná jednotka byla vyrobena v roce 2001, a přestože byla pátou nejstarší svého typu, technická závada je podle oslovených expertů nepravděpodobná. Strojvedoucí podle nich nejspíše omezující signál nečekal a přehlédl ho. Osobnímu vlaku z Prahy do Ústí nad Labem chybělo do cíle jen pár set metrů, na jižní výhybně v ústecké čtvrti Vaňov ale jeho cesta v 16:47 skončila předčasně. Vlak vykolejil, řídicí vůz se naklonil doleva, postupně smetl závory, návěstidlo i trolejový sloup a po asi osmdesáti metrech se jeho hliníková skříň začala trhat o betonovou zídku. Zbytek soupravy se naskládal za něj, ale unikl horšímu poškození. Strojvedoucí zahynul na místě, dva lidé utrpěli těžká zranění. Škodu odhadla Drážní inspekce na 65 milionů korun.

Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla řekl, že se krátce po půlnoci podařilo obnovit provoz na jedné koleji. Opravené není trakční vedení, proto zde vlaky přetahují diesellové lokomotivy. Podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové vlaky nabírají zpoždění. U rychlíků musejí cestující počítat se zpožděním asi deset minut, u osobních vlaků pak ještě o pět minut víc. Halla dodal, že druhá kolej se bude opravovat ještě několik dnů.

## 29. 06. 2010 Dozorčí rada Českých drah probere v pátek odvolání šéfa Žaludy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dozorci-rada-ceskych-drah-probere-v-patek-odvolani-sefa-zaludy-pbf/ekoakcie.asp?c=A100629\\_100344\\_ekoakcie\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/dozorci-rada-ceskych-drah-probere-v-patek-odvolani-sefa-zaludy-pbf/ekoakcie.asp?c=A100629_100344_ekoakcie_fih))

České dráhy čeká v pátek možná další velké personální zemětřesení. Dozorčí rada drah bude v pátek řešit, zda odvolá šéfa drah Petra Žaludu a celé představenstvo. Důvodem má být fakt, že před necelými dvěma týdny odvolaly dráhy bez konzultace s ministrem předsednictvo ČD Cargo. "Dostali jsme pozvánku, kde je jako třetí bod odvolání týmu Petra Žaludy," potvrdil člen dozorčí rady Českých drah Vladislav Vokoun. "Nechápu, proč se to navrhuje," dodal. Pod pozvánkou je podepsaný šéf dozorčí rady a náměstek ministra Jaroslav Král. Podle informací MF DNES se ale zvyšuje tlak na stažení tohoto bodu z pátečního programu dozorčí rady.

Ministr dopravy Gustav Slamečka na tiskové konferenci plány ministerstva dopravy na personální výměny mírnil. Podle něj jde hlavně o polštář pro případ, že by situace ve firmě nabraly rychlý spád a bylo potřeba rázně zasáhnout. "Museli jsme si vytvořit časový prostor a v tuto chvíli má podle Slamečky současné vedení Českých drah podporu. "Rozhodneme se podle vývoje situace. S panem Žaludou jsem v každodenním kontaktu," řekl Slamečka. "Důležité bude hlavně, jak dopadne audit," dodal.

Návrh na výměnu přichází v době, kdy se vláda v demisi zavázala, že nebude provádět žádné personální změny. České dráhy jsou přitom nejen jednou z největších státních firem, ale současně i jedním z největších příjemců dotací. Výsledek hlasování je teď značně nejasný: zatímco Žaludův tým má podporu odborářů, kteří jsou v dozorčí radě, hodně bude záležet na hlasování sociálních demokratů v dozorčí radě, například Karla Březiny nebo Jaroslava Palase.

## 29. 06. 2010 Česká železnice bude jezdit na elektřinu od ČEZu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/94515-ceska-zeleznice-bude-jezdit-na-elektřinu-od-cezu/>)

Společnost ČEZ Prodej se stala definitivním dlouhodobým partnerem Českých drah. Vyhrála dnes totiž zkrácené výběrové řízení na dodávky elektřiny české železnici, a podle agentury ČTK tak porazila svého jediného konkurenta E.ON. České dráhy odebírají proud přímo od firmy ČEZ už od ledna. Dráhy za rok a půl ČEZu za elektřinu zaplatí 2,57 miliardy korun bez daně z přidané hodnoty, i když se původně předpokládalo, že zakázka dráhy přijde na 2,4 miliardy. Smlouva začne platit prvního července. I díky tendru má tedy společnost prodanou téměř celou výrobní kapacitu na rok 2011.

### Dráhy dodají elektřinu všem ostatním dopravcům

Nově budou dráhy dle 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). Další dopravci si od této novinky slibují výraznou úsporu nákladů. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský: "České dráhy ukončily výběrové řízení na dodavatele silové elektřiny pro elektrickou trakci a uzavřely smlouvu s vítězem."

### Nyní dopravci platili více, než museli

Doprovci dlouhodobě SŽDC kritizovali a tvrdili, že prodává elektřinu výrazně draž, než kolik činí ceny na burze. SŽDC se bránila tím, že smlouvu uzavřela v době, kdy ceny rostly a nebylo možné



předpokládat jejich propad kvůli krizi. I Správa železniční dopravní cesty odebírala proud od společnosti ČEZ, se kterou má dosud platnou tříletou smlouvu, ačkoliv dodávka letos klesla na minimum. Obě organizace se nyní dohadují o možném řešení, ČEZ vždy dosud tvrdil, že trvá na dodržení smlouvy. "Děláme stále právní rozборы, k dohodě zatím nedošlo," uvedl mluvčí Pavel Halla.

### ČEZ má na příští rok vystaráno

Na rok 2011 si ČEZ už stihl zajistit odbyt pro téměř 90 procent své výrobní kapacity. Za megawatthodinu (MWh) si společnost průměrně účtuje 52,2 eura (tedy zhruba 1350 korun). Na rok 2012 už má zajištěn odbyt zhruba pro třetinu kapacity. Letošní kapacitu ČEZ prodal za průměrnou cenu 54,3 eura za MWh. V květnu ČEZ oznámil, že zbrzdí prodej energie na rok 2012, protože chce těžit z očekávaného růstu cen. Ceny elektřiny se držely nízko kvůli globální ekonomické recesi. Energetické společnosti v Evropě i jejich investoři spoléhají na zvyšování cen, které by mělo vyrovnat pokles spotřeby energie od roku 2009.

## 29. 06. 2010 Visící lokomotiva s prasklou brzdou se zapsala do dějin surrealismu (Paris Montparnasse, 1895)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/visici-lokomotiva-s-prasklou-brzdou-se-zapsala-do-dejin-surrealismu-1i6-/zahranicni.asp?c=A100628\\_133526\\_zahranicni\\_stf](http://zpravy.idnes.cz/visici-lokomotiva-s-prasklou-brzdou-se-zapsala-do-dejin-surrealismu-1i6-/zahranicni.asp?c=A100628_133526_zahranicni_stf))

Fotografie vlaku, který vyjel z pařížského nádraží Montparnasse, je oblíbeným motivem plakátů a visí v každé druhé domácnosti. Jedna z nejstarších ikon fotografie i 115 let po svém vzniku budí dráždivé podezření, zda to není montáž. Opravdu to není žádný trik. Nejlépe by to mohlo dosvědčit 131 cestujících a pět členů posádky, kteří 22. října 1895 v Granville nasedli do expresu směr Paříž. Když se vlak dal v 8:45 do pohybu, nikoho nenapadlo, jak dramatický závěr jízdy na ně čeká.

Cesta vlaku, který měl hned za lokomotivou zapojené dva zavazadlové vozy a poštovní vagon, osm vozů osobních a na konci ještě jeden zavazadlový, měla trvat sedm hodin a deset minut. Na cestě však souprava nabrala zpoždění. To se nepozdávalo akurátnímu strojvedoucímu Guillaumovi-Marie Pellerinovi. Svou devatenáctiletou praxi u dráhy nechtěl pošípnout tím, že by do stanice Montparnasse dorazil byť jen o pár minut později než v ohlášených 15:55.

### Spolehl se na brzdu, která praskla

Na pařížské nádraží se vlak vřítíl rychlostí 40 až 60 kilometrů v hodině, což Pellerina přimělo použít speciální vzduchovou brzdu od firmy Westinghouse, která měla vlak bezpečně dobrzdit až k peronu. Jenže brzda v kritický okamžik praskla. Celou váhu řídicího se kolosu musely zastavit jen brzdy lokomotivy, což bylo technicky nemožné. Ke zkáze přispěl i roztržitý konduktor Albert Mariett. Místo aby se věnoval jízdě, vyplňoval dokumenty a za ruční brzdu zatáhl až v době, kdy už vlak prorazil nárazníky na konci peronu. Lokomotiva prolétla deset metrů, které zbývaly na konec haly, prorazila půlmetrovou zeď i terasu. Z devítimetrové výšky dopadla na Place de Rennes a jen o vlásek minula tramvaj, která tudy právě projížděla.

Lokomotiva a první tři vozy byly zničené, ale všechny vagony, ve kterých cestovali pasažéři, zůstaly stát na trati. Ve vlaku bylo jen pět vážně zraněných, což se rovnalo téměř zázraku. Byli mezi nimi oba strojvedoucí, topič a dva cestující. Takové štěstí neměla Marie-Augustine Aguilardová, která postávala před nádražím a prodávala noviny, zatímco její manžel odešel nafasovat večerní vydání. Nezabila ji přímo lokomotiva, nýbrž kus zdiva z nádražní budovy.

### Padly pokuty 50 a 25 Franků

Oba strojvedoucí byli později odsouzeni za rychlou jízdu. Pellerinovi soud vyměřil 50 franků pokutu a dva měsíce vězení, do káznice ale nikdy nenastoupil. Mariette musel zaplatit pokutu 25 franků. Železniční společnost navíc zaplatila pohřeb Marie-Augustine Aguilardové a penzi jejím dětem.

### Magický výjev pro desítky fotografů

Lokomotiva z nádražní budovy visela několik dní, a tak uprostřed města vznikl magický výjev, který fascinuje už přes sto let. Davy fotografů, ať už profesionálů nebo amatérů, si nechtěly nechat takovou příležitost ujít. Každý chtěl pořídít záběr, jenž lavíruje na pomezí reality a fikce, a tak vznikly desítky snímků, které jsou si v mnohém podobné. Řada odborníků míní, že právě tento výjev dal



ve fotografickém umění vzniknout úplně novému stylu - surrealismu. Ukazoval totiž něco téměř abstraktního, mimosmyslového.

Fotografie kolovaly Paříží a i dnes je v metropoli nad Seinou najdete na každém rohu. Notoricky známý motiv pochází podle encyklopedie Wikipedia z ateliéru Lévy and Sons. V dobových novinách se objevily kresby z mnoha úhlů a fotografové zachytili snímek i z opačného pohledu. Snímek od Lévy & Sons se stal nejslavnějším, protože nejlépe zachycuje větší kus nádražní budovy, a tedy rozměr celé zkázy. Jeden z amatérských snímků uvízl i v proslulé pařížské galerii Musée d'Orsay. Autorem zdejšího snímku je Léopold Mercier, který v Paříži působil od roku 1880 a vlastnil malý ateliér na 27 rue de Ponthieu.

### Dobové noviny o havárii

... Čtenáři si tedy mohou snadno představit výsledek této zvláštní a jedinečné nehody, při které byla kupodivu zaznamenána pouze jediná oběť. Pád lokomotivy na tramvajovou zastávku by totiž mohl mít hrůzné důsledky, stejně jako případ, kdy by vydržela zarážedla a zeď, v důsledku čehož by byli cestující a osádka při srážce rozdraceni. Připomeňme v krátkosti události, které již do všech detailů popsaly deníky. Rychlík č. 56 přijíždějící ve středu 22. října ve 4 hodiny odpoledne z Granville vjel na nádraží rychlostí, která výrazně převyšovala rychlost normální... (časopis La Nature z 9. listopadu 1895)

## 30. 06. 2010 Integrovaný dopravní systém i na Znojemsku

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7071/>)

Od zítřka se rozšiřuje jihomoravský integrovaný dopravní systém o Znojemsko. Jedná se o šestou etapu IDS JMK, kdy dochází k propojení dvou největších měst jižní Moravy Brna a Znojma. Zároveň se tak završí sedmiletý cyklus postupného rozšiřování dopravní integrace. Spolu se Znojmem se integrovaný systém rozšíří o 168 obcí Znojemska. „Rozšířením integrace vznikly tři nové železniční linky S42, S81 a S82. Přičemž linku S42 bude obsluhovat samostatný motorový vůz jako shuttle spoj mezi stanicemi Miroslav a Hrušovany nad Jevišovkou. Prodloužením linky S8 z Mikulova až do Znojma se naváže na dvě nové linky S81 ze Znojma do Moravských Budějovic a S82 mezi Znojmem do Šatovem. Linka S41 z Brna na Oslavany a Moravský Krumlov nyní pojedje až do stanice Miroslav,“ upřesňuje Pavel Karšulín, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Brně.

Od 1. července letošního roku je zintegrován celý Jihomoravský kraj, včetně návazných spojů do sousedních krajů. Nově integrace dosáhne například až do Moravských Budějovic na Vysočině. Současně mají naši cestující k dispozici nové přestupní terminály a přestupní body mezi vlakovými a autobusovými spoji jako například v Božicích u Znojma, Hrušovanech nad Jevišovkou, Hrušovanech u Brna, Moravském Krumlově či Vranovicích. Ještě v letošním roce se plánuje otevření víceúčelového přestupního terminálu přímo ve Znojmě.

Ve srovnání s dosavadním způsobem cestování nabízí systém IDS JMK především zjednodušení odbavení cestujících. Na jednu jízdenku může každý cestovat po železnici, autobusem i městskou hromadnou dopravou ve Znojmě i Brně. Při opakovaném cestování lze zakoupit měsíční, čtvrtletní či roční předplatní jízdenky, které jsou levnější přibližně o 25 % oproti jednorázovému jízdnému.

## 30. 06. 2010 S eTiketem nově také do Dánska

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-7073/>)

České dráhy začnou od zítřka na svém eShopu prodávat nové eTikety do Dánska a také do tří nových destinací v Německu. Pro tyto elektronické jízdenky platí stejná pravidla jako pro ostatní eTikety. Koupit si je lze pouze přes eShop ČD nebo prostřednictvím Kontaktního centra až v dvouměsíčním předprodeji, nejpozději však tři dny předem. Nové eTikety nabízí zajímavý zážitek z cesty, platí totiž nejen ve vybraných vlacích kategorie EuroCity, ale také v moderních rychlovlacích ICE. Při cestě do Kodaně budou cestující mezi Puttgarden a Roedby navíc s celým vlakem přepraveni na trajektu, kde mohou během cesty nakoupit nebo si zajít do některé z restaurací. Nabídka eTiketů do Německa, jejichž prodej v posledních měsících výrazně roste, se od zítřka rozšíří o jízdenky do Lipska, Erfurtu a Frankfurtu nad Mohanem. Lipsko je výborným tipem na jednodenní výlet a je považováno za město hudby. Například v 18. století tam působil J.S.Bach.

### eTikety Dánsko

Relace	Cena v EUR/Kč	Vlaky (povinné spojení)
--------	---------------	-------------------------

Praha – Kobenhavn H	59 EUR/1552 Kč	tam: EC 178 + ICE 35 zpět: ICE 38 + EC 379
Praha – Arhus H	59 EUR/1552 Kč	tam: EC 178 + ICE 380 zpět: ICE 381 + EC 379

Ceny jízdenek v Kč se mohou lišit podle aktuálního kurzu vůči EUR.

#### nové eTikety Německo

Relace	Cena v EUR/Kč	Vlaky (povinné spojení)
Praha – Leipzig	29 EUR/763 Kč	tam: EC 178 + IC 2870 zpět: ICE 1543 + EC 175
Praha – Erfurt	39 EUR/1026 Kč	tam: EC 178 + IC 2870 zpět: ICE 1555 + EC 175, ICE 1651 + EC 179
Praha – Frankfurt am Main	49 EUR/1289 Kč	tam: EC 178 + IC 2870 zpět: ICE 1557 + EC 177, ICE 1559 + EC 379

Ceny jízdenek v Kč se mohou lišit podle aktuálního kurzu vůči EUR.

### 30. 06. 2010 Po nehodě City Elefantu jezdí opět vlaky od Prahy až do Ústí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/94626-po-nehode-city-elfantu-jezdi-opet-vlaky-od-prahy-az-do-usti/>)

Až dva týdny budou jezdit vlaky mezi Ústím nad Labem a Prackovicemi s diesellovými lokomotivami. Po pondělní nehodě osobního vlaku je trolejové vedení nad tratí natolik poškozené, že si vyžádá rozsáhlé opravy. Hned za místem nehody se ale podařilo alespoň zprovoznit druhou kolej, a tak se mohly na trať vrátit osobní vlaky. Nákladní doprava však zůstane až do zprovoznění druhé koleje odkloněna po pravém břehu Labe. Poškozený úsek, který poničila vykolejená souprava typu City Elefant, se bude opravovat až do konce července. Zatím se jezdí jen po 2. staniční koleji, která je pravá ve směru od Prahy. Vykolejený vlak ji poznamenal jen minimálně, ale strhl dva páry trolejových sloupů, které se podaří postavit nejdříve za dva týdny. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally je předpoklad, že se začne jezdit elektricky 12. července.



Ta nejhroší omezení už pominula. Přes celou jižní výhybnu se už smí jezdit alespoň čtyřicetkilometrovou rychlostí a hned za ní už mohou vlaky využívat i druhou kolej. Právě to umožnilo vrátit na trať i osobní vlaky. Horší jsou logistické problémy. Během dne jezdí po trati zhruba tři páry vlaků za hodinu, přičemž každý musí v Ústí nad Labem i Prackovicích několik minut postát, spojit se s přípravní lokomotivou a vyzkoušet brzdy. Dráhy na přetahy nasazují čtyři diesellové lokomotivy. Kromě zpoždění mohou mít cestující ještě jeden problém. V klimatizovaných vozech začne být bez elektrického napájení brzy horko a dusno. Nejvíce to bylo poznáno v úterý, kdy byl bez elektřiny poměrně dlouhý úsek, a i když některé z diesellových lokomotiv napájely vozy umějí, ČD toho pro urychlení nevyužívaly.

### 30. 06. 2010 Nový ministr dopravy otevře železnici i konkurenčním dopravcům (Vít Bárta)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/novy-ministr-dopravy-otevre-zeleznici-i-konkurencnim-dopravcum-phe-domaci.asp?c=A100630\\_173004\\_domaci\\_taj](http://zpravy.idnes.cz/novy-ministr-dopravy-otevre-zeleznici-i-konkurencnim-dopravcum-phe-domaci.asp?c=A100630_173004_domaci_taj))

Dosazení Víta Bárty na post ministra dopravy zřejmě způsobí revoluci na železnici. Budoucí ministr uvedl, že Věci veřejné trvají na podmínce otevření železnice pro konkurenci. Je to špatná zpráva pro České dráhy, potěší ale soukromé dopravce. A možná i cestující. Bárta ještě před rozhozením ministerských křesel uvedl, že jednou z hlavních priorit jeho strany je vytvoření konkurenčního prostředí na železnici. Bez toho by strana do vlády nevstoupila. "Bez toho bychom nemohli ve vládě být. Zásadní je, abychom se dohodli v oblasti dopravy, kde nám jde o vytvoření konkurenčního prostředí na železnici. A asi úplně nejkřičivější bod bude důchodová reforma, kde se dá očekávat

střet hlavně s TOP 09," řekl iDNES.cz Bárta už během víkendu, kdy ještě nebylo jasné, jaké ministerstvo na něj vyjde.

Pokud Bárta svá slova splní, objeví se na tuzemských kolejích mnohem častěji i vlaky zájemců o železniční dopravu, jako jsou společnosti Arriva, Student Agency nebo například Veolia Transport. Šéf Student Agency Radim Jančura, jehož výtky proti monopolu Českých drah na železnici byly slyšet nejvíce, se na změnu těší. "Mám radost. Ne proto, že bych tam do budoucna nějak lobboval, ale protože železnice musí nastavit pro všechny stejné podmínky a příležitosti, otevřít svobodný trh," míní Jančura. "Jestli budeme ti, kteří vyhrají výběrová řízení, to už je druhá věc. Chceme nabídnout nejvyšší kvalitu. Pokud se nám toto podaří, budu spokojený. Ale v této věci není důležité vyhrát, ale vůbec se zúčastnit," doplnil. Bárta na místě nového ministra dopravy ho prý příjemně překvapil. Jakoukoliv domluvu nebo užší kontakty však popírá. "Věcem veřejným obecně věřím. Volil jsem je, mohou být pojistkou trojkoalice. S Radkem Johnem se znám velice dobře, ale s panem Bártou jsme se nikdy neviděli," dodal.

### O náramky ABL už nestojí

Dosazení Bárty na post ministra dopravy ovlivní i další téma, o kterém se v poslední době mluví. Ještě před volbami Bárta s ABL usilovali o dvoumiliardovou státní zakázku na náramky pro domácí vězně, kterou bude vypisovat ministerstvo spravedlnosti. Minulý týden však Bárta oznámil, že by se ABL o zakázku vůbec neměla ucházet. "Česká pošta by byla jednoznačně nejlevnějším dodavatelem a nejlepší nabídkou na systém pro domácí vězení," řekl iDNES.cz Bárta.

Pošta se spolu s ABL a dalšími třemi zájemci ucházela v soutěži o tuto zakázku vypsanou ministerstvem spravedlnosti. V červnu antimonopolní úřad tendr pozastavil, aby prověřil, zda ministerstvo postupovalo podle zákona. Bárta měsíc po volbách tvrdí, že by se soutěž měla znovu zopakovat. "Česká pošta byla vyškrtuta z výběrového řízení, což považuji za naprosto špatné. Domnívám se, že by mělo proběhnout nové výběrové řízení, které by umožnilo České poště znovu se o státní zakázku ucházet. Měla by mít tuto příležitost," zdůraznil Bárta.

Bárta sám ve svých slovech zdůraznil, že nyní vystupuje jako politik. Snaží se tím zřejmě oddělit roli podnikatele od role poslance. Právě prolnutí těchto dvou věcí dodnes budí spekulace. Ministrem vnitra se totiž stane Radek John a premiér Petr Nečas se už před několika dny ohradil vůči spojení Věcí veřejných s Bártovou ABL. V úterý po jednání o ministerských postech Nečas prohlásil, že byl ze strany Johna ujištěn, že ABL se žádných státních zakázek vypisovaných ministerstvem vnitra účastnit nebude.

## 30. 06. 2010 Odvolání šéfa drah Žaludy již bude na novém ministroví dopravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/94667-odvolani-sefa-drah-zaludy-jiz-bude-na-novem-ministrovi-dopravy/>)

Na pokyn odstupujícího ministra dopravy Gustava Slamečky je jednání dozorčí rady Českých drah, které se mělo uskutečnit v pátek 2. července, odloženo. Rada měla hlasovat mimo jiné i o odvolání šéfa drah Petra Žaludy. Termín byl posunut na druhou polovinu července. Situaci tak již bude řešit nový ministr resortu Vít Bárta. Píše o tom server Euro.cz.

### Žaludovi hrozí odchod kvůli odvolání Bazaly

Dozorčí radu Českých drah na tento pátek původně svolal náměstek ministra dopravy a předseda dozorčí rady Jaroslav Král. Reagoval tak na odvolání managementu soustředěného kolem Josefa Bazaly z ČD Cargo. Jedním z bodů programu pátečního jednání mělo být i rozhodování o osudu Žaludy a představenstva. "Odvolání je věc dozorčí rady a rozhodnutí je plně v její kompetenci. Ale nejsem si vědom žádného pochybení. Pokud se mne ale někdo zeptá na má poslední rozhodnutí, rád mu je vysvětlím," uvedl Žaluda. Vedení Českých drah jako důvod nedávného Bazalova odvolání uvedlo neuspokojivé hospodaření a obstrukce během mimořádného auditu, který má ukázat skutečný stav firmy. Byvalý šéf společnosti tyto důvody odmítl.