

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2010

## OBSAH

01. 09. 2010	NÁDRAŽÍ V BRNĚ SE STĚHOVAT NEBUDE. NEJDŘÍV PO ROCE 2014 .....	3
01. 09. 2010	OTEVŘENÍ DVOU POŠKOZENÝCH TRATÍ SE NA LIBERECKU ODKLÁDÁ.....	4
01. 09. 2010	U PRAHY VYKOLEJIL OSOBNÍ VLAK, NIKDO SE NEZRANIL .....	4
03. 09. 2010	DOZORČÍ RADU ČESKÝCH DRAH ČEKÁ ČISTKA, PŘEŽIJÍ ASI JEN ODBORÁŘI4	
03. 09. 2010	ZA ŠPÍNU VE VLACÍCH DRÁHY ZAPLATILY 4,5 MILIONU.....	5
04. 09. 2010	SOUKROMÍ DOPRAVCI CHTĚJÍ PŘEVZÍT NĚKTERÉ ZTRÁTOVÉ TRATĚ .....	6
05. 09. 2010	NA PŘIPOMÍNKY K NOVÝM ŘÁDŮM ČD MAJÍ LIDÉ UŽ JEN PÁR DNŮ .....	6
06. 09. 2010	VLAKY MEZI ŘEPY A SMÍCHOVEM POJEDOU I PO VÝLUCE ČASTĚJI.....	7
06. 09. 2010	JÍZDENKA NA OSOBNÍ VLAKY NA ESHOPU ČD.....	7
06. 09. 2010	LIDÉ Z ČESKA BUDOU V BERLÍNĚ VLAKEM DŘÍV, TRAŤ Z DRÁŽĎAN ZRYCHLÍ8	
06. 09. 2010	HISTORICKÉ NÁDRAŽÍ HLEDÁ VYUŽITÍ (ÚSTÍ NAD ORLICÍ).....	8
07. 09. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ ČTYŘI BRNĚNSKÉ PANTOGRAFY (ŘADA 560) 9	
07. 09. 2010	ZANIKNE LOKÁLKA DO JEMNICE (243, MORAVSKÉ BUDĚJOVICE – JEMNICE)9	
07. 09. 2010	DRÁHY MUSÍ NA JIHU ČECH ŠETŘIT, KRAJ JIM HROZÍ KONKURENCÍ .....	10
07. 09. 2010	REGIOJET BUDE VYBÍRAT DODAVATELE VAGONŮ .....	10
08. 09. 2010	ČESKÉ DRÁHY SE SPOJILY S JANČUROU .....	10
09. 09. 2010	NA SEVERNÍ MORAVĚ ZANIKNOU POUZE TRATI, KDE UŽ VLAKY NEJEZDÍ (312, 326) .....	11
10. 09. 2010	BÁRTA: NA ŽELEZNICI UŽ SE ZASE STAVÍ.....	11
10. 09. 2010	ČESKÉ DRÁHY NAKOUPÍ PRO JIHOČESKÝ KRAJ NOVÉ VLAKY ZA TĚMĚŘ PŮL MILIARDY KORUN.....	12
11. 09. 2010	VLAKEM DO SVOBODY – V ROCE 1951 PROSVIŠTĚL AŠÍ A ZASTAVIL AŽ V SELBU .....	12
11. 09. 2010	ČD ŽALUJÍ MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ KVŮLI NEŠTĚSTÍ VE STUDÉNCI .....	13
12. 09. 2010	MÍSTO VLAKŮ AUTOBUSY? STŘEDOČESKÝ KRAJ BY TÍM UŠETŘIL, LIDEM TO UŠKODÍ (063, 094, 095, 096, 204) .....	14
14. 09. 2010	NA OHROŽENÝCH LOKÁLKÁCH BUDOU JEZDIT VLAKY ZA KORUNU (21. ZÁŘÍ – 13. ŘÍJNA 2010).....	14
14. 09. 2010	ČESKÉ DRÁHY NAKOUPÍ 46 MODERNÍCH SOUPRAV PRO REGIONÁLNÍ SPOJE .....	15
14. 09. 2010	140 LET TRATĚ NEZAMYSLICE – ŠTERNBERK, JÍZDY HISTORICKÝCH VLAKŮ ČESKÝCH DRAH (18. ZÁŘÍ 2010).....	16
14. 09. 2010	NA ŽELEZNICI SE ODE DNEŠKA MŮŽE ZNOVU STAVĚT .....	17
14. 09. 2010	NA ZRUŠENÍ JSOU DALŠÍ LOKÁLKY, O DVOU DESÍTKÁCH SE JEDNÁ (017, 162, 193, 305...) .....	18
14. 09. 2010	V ÚSTECKÉM KRAJI HROZÍ ZRUŠENÍ SEDMI ŽELEZNIČNÍM TRATÍM (095, 113, 132, 135, 137, 164) .....	19
14. 09. 2010	LIBERECKÝ KRAJ NESOUHLASÍ S UKONČENÍM PROVOZU NA DVOU TRATÍCH (034, 038) .....	19
15. 09. 2010	OSTRAVSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ SE MĚNÍ PŘED OČIMA .....	20
15. 09. 2010	PRŮVAN V DOZORČÍ RADĚ DRAH: PŘIŠLI ČTYŘI NOVÍ LIDÉ.....	20
16. 09. 2010	ČD NESMÍ UZAVÍRAT ZÁSADNÍ SMLOUVY, PŘEDEVŠÍM NA NÁKUPY VLAKŮ	20

16. 09. 2010	V PLZNI BUDOU MÍT NOVOU VLAKOVOU LINKU (PLZEŇSKÁ LINKA KOZOLUPY – BLOVICE).....	21
16. 09. 2010	KARLOVARSKÝ KRAJ BUDE JEDNAT S REGIOJET O PŘEVZETÍ NĚKOLIKA TRATÍ .....	21
16. 09. 2010	O VÍKENDU SE KONAJÍ OSLAVY 110 LET ŽELEZNIČNÍ TRATI ČESKÁ LÍPA – LIBEREC (18. A 19. ZÁŘÍ 2010) .....	22
17. 09. 2010	PRVNÍ ČESKÝ DOPRAVCE SI POŘÍDÍ LOKOMOTIVY SIEMENS (METRANS ER20) .....	22
17. 09. 2010	DEN ŽELEZNICE PŘIPOMENOU V KARLOVARSKÉM KRAJI ZVLÁŠTNÍ VLAKY NA TRATI TRŠNICE – LUBY U CHEBU.....	23
17. 09. 2010	NA DVOU TRATÍCH V OLOMOUCKÉM KRAJI PŘESTANOU JEZDIT VLAKY (274, 296) .....	23
17. 09. 2010	ČD ZATÍM NEBUDOU PŘEBÍRAT OD STÁTU REGIONÁLNÍ TRATĚ .....	23
19. 09. 2010	SVÉ LOKÁLKY NEDÁME, VZKAZUJÍ MINISTERSTVU SEVEROČESKÉ OBCE ..	24
20. 09. 2010	ČD ZAČÍNÁJÍ VYPLÁCET ODŠKODNÉ ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKU.....	24
20. 09. 2010	SPLAVNĚNÍ LABE ŽIJE, DVĚ KOLEJE Z PARDUBIC DO HRADCE UŽ NE .....	25
20. 09. 2010	JÍZDENKY SONE+ A ČD NET JSOU V PRODEJI NOVĚ TAKÉ NA ESHOPU ČESKÝCH DRAH.....	26
20. 09. 2010	V JIHOČESKÉM KRAJI SKONČÍ DALŠÍ ŽELEZNIČNÍ LOKÁLKA (193 DÍVČICE – NETOLICE, OD 27. ÚNORA 2011).....	26
21. 09. 2010	PRAHA SI OBJEDNÁ VÍCE VLAKŮ, NÁKLADY SE ZVÝŠÍ O 64 MILIONŮ KČ .....	27
21. 09. 2010	VYZKOUŠEJTE VLAK ZA SYMBOLICKOU CENU (ČD PROMO, ZPÁTEČNÍ ZA 1/10 KČ).....	27
21. 09. 2010	VLAKY SE SJELY NA BERLÍNSKÝ VELETRH INNOTRANS .....	28
22. 09. 2010	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA NA KARLOVARSKU ZŮSTANE ZACHOVANÁ .....	29
22. 09. 2010	STRŽENÁ TROLEJ ZASTAVILA VLAKY MEZI PLZNÍ A PRAHOU, PROVOZ UŽ JE OBNOVEN.....	29
22. 09. 2010	HRADECKÝ KRAJ DEFINITIVNĚ OPOUŠTÍ TŘI TRATĚ, PUSTÍ NA NĚ NADŠENCE (026 BROUMOV – OTOVICE ZASTÁVKA, 043 KRÁLOVEC – ŽACLÉŘ, 046) .....	29
22. 09. 2010	JIŽNÍ KOREA ZVAŽUJE VÝSTAVBU PODMOŘSKÝCH TUNELŮ DO ČÍNY A JAPONSKA .....	30
22. 09. 2010	MINISTERSTVO ZRUŠÍ ČTYŘI TRATĚ, KRAJ NA NICH SPOJE NEOBJEDNAL (STŘEDOČESKÝ KRAJ – 013, 063, 125, 233).....	30
24. 09. 2010	V KLÁŠTERCI OTEVŘELI ZREKONSTRUOVANÉ NÁDRAŽÍ.....	31
24. 09. 2010	BÁRTA: STRATEGICKOU STAVBOU V PLZEŇSKÉM KRAJI JE III. KORIDOR... 31	
24. 09. 2010	OBŘÍ A DRAHÝ ŽELEZNIČNÍ TUNEL Z PRAHY DO BEROUNA STÁT NEPOSTAVÍ .....	32
26. 09. 2010	U BRUNTÁLU VJEL KAMION NA PŘEJEZD A SRAZIL SE S VLAKEM. ČTYŘI ZRANĚNÍ .....	33
27. 09. 2010	ODBAVOVACÍ HALA PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ BUDE V PROSINCI V NOVÉM .....	33
27. 09. 2010	PENDOLINO BUDE I PRO VEGETARIÁNY A DIABETIKY.....	34
29. 09. 2010	NA ČESKOBUDĚJOVICKU HOŘEL VAGON RYCHLÍKU (R 1245) .....	34
30. 09. 2010	JIHOMORAVSKÝ KRAJ VYPÍŠE TENDR NA DRÁŽNÍHO DOPRAVCE.....	34
30. 09. 2010	NOVELA ZPŘÍŠŇUJE POŽADAVKY NA STROJVEDOUCÍ.....	35
30. 09. 2010	TRAŤ Z DĚČINA DO RUMBURKU ZŮSTANE MIMO PROVOZ ASI DO ZIMY.....	35
30. 09. 2010	NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ ZAČNE DO KONCE ROKU OPRAVA DVORANY..	36

## 01. 09. 2010 Nádraží v Brně se stěhovat nebude. Nejdřív po roce 2014

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/spolecnost/clanek.phtml?id=676065>)

Ministr dopravy Vít Bárta definitivně sebral Brnu jedno z hlavních témat před obecními volbami. Zrušil pro nejbližší léta přesun tamního nádraží. Informaci o osudu jedné z nejdiskutovanějších staveb v republice potvrdil Aktuálně.cz ministrův mluvčí Karel Hanzelka. "Stavba je pozastavena do roku 2014," řekl. Na projekt, jehož rozpočet činí 20,4 miliardy korun, nemá stát dost peněz, i když polovinu celé částky chtěl získat od Evropské unie. Právě spor o nádraží byl jedním z ústředních témat minulých komunálních voleb v Brně.

### Pokračování v roce 2014

Vít Bárta naznačil brněnským politikům osud stavby už před dvěma týdny, ale nyní brněnské nádraží definitivně vypadlo ze stavebních plánů na léta 2007 – 2013. Nakonec o tom rozhodl řídicí výbor operačního programu Doprava, který ministr dopravy Vít Bárta (VV) pověřil, ať najde miliardové úspory, díky nimž chce v příštích třech letech dokončit jiné dopravní stavby.

Experti řídicího výboru rozhodovali minulý čtvrtek a přesun brněnského nádraží je nejdražší stavbou, kterou jejich verdikt postihl. "Přesun nádraží se může uskutečnit jako PPP projekt s účastí soukromého investora. Může být také zařazen jako jeden z evropských projektů pro rozpočtové období 2014 – 2020," nastiňuje další vyhlídky obří brněnské stavby ministrův mluvčí Hanzelka. Letos se za přípravu stavby utratilo 100 milionů, dopravní rozpočet počítá v příštím roce s útratou 90 milionů. Všechny tyto peníze ale půjdou na úhradu projektové studie, na níž už státní investor uzavřel smlouvu.

### Šimonovského vize

Nejdražší železniční stavbu české historie prosazují brněnští politici od roku 1993, kdy ji do územního plánu nechal zakreslit tehdejší primátor Jiří Horák (ODS) s náměstkem Milanem Šimonovským (KDU-ČSL). Měla posunout brněnské nádraží o kilometr na jih od městského centra k autobusovému nádraží Zvonařka. Zpočátku Šimonovský s Horákem předpokládali, že přesun přijde maximálně na 12 miliard korun. Chtěli je sehnat od investorů, kteří by tak získali lukrativní pozemky v centru moravské metropole.

O čtyři roky později skutečně vznikla městská developerská společnost Jižní centrum a.s., která začala nabízet pozemky na jih od nádraží. Nenašel se však soukromý investor, který by přispěl na přesun nádraží, a plán zamrzl až do roku 2002. Tehdy na radnici opět nastoupila koalice ODS a KDU-ČSL, která využila toho, že bývalý náměstek Šimonovský získal křeslo ministra dopravy. Brněnský magistrát vyřídil do roku 2005 územní povolení ke stavbě a Šimonovský prosadil přesun nádraží do operačního programu Doprava, který měla zaplatit Evropská unie.

### Přes odpor voličů

Proti přesunu nádraží se však postavila mocná část veřejnosti. "Za posledních třicet let neexistuje v Evropě jediný případ, že by se hlavní železniční nádraží nějakého velkoměsta odsouvalo z jeho centra na okraj," vysvětlil hlavní argument odpůrců Miroslav Patrik z Hnutí Duha. Před šesti lety proti přesunu hlasovalo 85 procent účastníků městského referenda, jehož výsledky se však politici nemuseli při čtvrtinové účasti oprávněných voličů řídit. Proto se brněnské nádraží stalo horkým tématem voleb v roce 2006. Tehdy proti němu vedle zelených a nezávislé kandidátky senátora Jiřího Zlatušky vystupovali i sociální demokraté. "Za čtyři roky by měly být učiněny veškeré kroky, aby bylo možné rekonstruovat nádraží ve stávající poloze," odmítl tehdy přesun lídr ČSSD Roman Onderka v anketě Mladé fronty Dnes. ČSSD získala spolu se zelenými a Zlatuškou víc hlasů než občanští demokraté a lidovci dohromady. Nový primátor Onderka proto po volbách objednal v Centru dopravního výzkumu studii, jestli se přesun nádraží vyplatí. Experti zjistili, že není výhodný.

### Onderkův obrat

Primátor se však nakonec přece jen dohodl s ODS. Přesun nádraží začal loni aktivně podporovat. Stavbu však komplikuje, že se proti výsledku územního řízení odvolalo celkem třicet občanských sdružení. Právě konflikt na komunální úrovni může být dalším důvodem, proč Bártovi experti přesun zrušili. Jde o tzv. "velký projekt", který musí schválit Evropská komise. Bruselští úředníci však roční schvalovací proces ani nezačnou, dokud stavbu nepotvrdí české úřady.

**01. 09. 2010 Otevření dvou poškozených tratí se na Liberecku odkládá**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100151-otevreni-dvou-poskozenych-trati-se-na-liberecku-odklada/>)

Železniční tratě Raspenava – Frýdlant v Čechách a Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem, které měly být podle původních informací po povodni zprůjezdněné už dnes, začnou fungovat až za několik dní. Důvodem zpoždění je větší náročnost oprav, než se bezprostředně po záplavách předpokládalo, informovala o tom mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Dříve by měla být zprůjezdněna trať z Raspenavy do Frýdlantu v Čechách, fungovat má od 10. září. Povodeň tam způsobila sesuvy půdy, některé úseky tratí a násypy byly odplavené. Podobná situace nastala také na trati Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem, kde navíc byla zaplavená i řada přejezdů. Tam by se mělo začít jezdit 17. září.

V noci na dnešek však začaly poprvé od povodni jezdit vlaky z Liberce do Chrastavy. Až do Hrádku nad Nisou však lidé dojedou až od 10. září. Výluka na této trati se totiž nyní přesunula na úsek Chrastava – Hrádek, který sice po povodni fungoval, ale trať byla opravena jen provizorně. V některých místech musely vlaky jezdit jen desetikilometrovou rychlostí. Před příchodem zimy je proto nutné trať upravit plnohodnotně. Cestující tam mohou využít náhradní autobusy. Kromě těchto tří tratí zůstává v Libereckém kraji neprůjezdná ještě trať z Horní Police do Děčína.

**01. 09. 2010 U Prahy vykolejil osobní vlak, nikdo se nezranil**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100173-u-prahy-vykolejil-osobni-vlak-nikdo-se-nezranil/>)

Osobní vlak jedoucí z Byšice na Mělnicku do stanice Praha-Vršovice vykolejil dnes krátce po třetí hodině na odbočce Skály. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal uvedl, že poslední vagon osobního vlaku vykolejil nedaleko pražských Satalic. Vlaky až do 19:45 nejezdily v úseku od pražských Vysočan až do Satalic. Podle Dráपालa na místo vyjeli také inspektoři. "Jednalo se o motorový vůz. Nikomu se nic nestalo," řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Výluky a omezení na tratích trvaly zhruba do 19:45. Vlaky jedoucí směrem do Hradce Králové a Neratovic jezdily po odklonových trasách. Provoz z Vysočan do Horních Počernic vedl po jedné ze dvou traťových kolejí. "Škoda byla odhadnuta na 60 000 korun," doplnil Drápal.

**03. 09. 2010 Dozorčí radu Českých drah čeká čistka, přežijí asi jen odboráři**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dozorci-radu-ceskych-drah-ceka-cistka-preziji-asi-jen-odborari-p62-ekonomika.asp?c=A100902\\_184916\\_ekonomika\\_vel](http://ekonomika.idnes.cz/dozorci-radu-ceskych-drah-ceka-cistka-preziji-asi-jen-odborari-p62-ekonomika.asp?c=A100902_184916_ekonomika_vel))

Vedení Českých drah dostane přísnější hlídače svého rozhodování. Ministerstvo dopravy chce za necelé dva týdny razantně obměnit dozorčí radu a obsadit ji novými lidmi. V devítičlenné dozorčí radě zůstanou z původní sestavy pravděpodobně nanejvýš čtyři lidé, tři z toho odboráři volení zaměstnanci. "Současné členy, kteří už z větší části ani na ministerstvu nepracují, nahradíme nejspíše novými lidmi. Chceme, aby kontrolní orgány firmy začaly standardně fungovat," vysvětluje náměstek ministra dopravy Radek Šmerda, který vede současně i Řídicí výbor drah. Kdo přesně v dozorčí radě bude, nechce zatím říct.

Kontrolní orgán, který třeba volí představenstvo, je už několik dnů bez svého šéfa. Jaroslav Král rezignoval na svou funkci poté, co ho zaměstnaly přímo České dráhy. "O jméně šéfa dozorčí rady jsme se zatím ještě nebavili, je to věc členů dozorčí rady," dodal Šmerda. Král má za úkol na drahách připravit nový odbor, který bude zajišťovat například soulad vnitřních předpisů firmy s platnou mezistátní a národní legislativou. "Je to potřebná součást všech velkých firem, které chtějí rating," uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Z dozorčí rady téměř jistě zmizí bývalý ministr bez portfeje Karel Březina (ČSSD), který se do ní dostal za hlavní město Praha. Jediným, kdo si možná své křeslo udrží, je sociálnědemokratický hejtman Jaroslav Palas, který je v dozorčí radě teprve krátce a zastupuje v ní všechny kraje.

**Platy manažerů drah projdou revizí**

"Kraje tam budou mít dál zástupce, jen se řeší ještě jméno," uvedl Šmerda. Členové dozorčí rady berou za svoji práci 30 tisíc měsíčně, pokud jsou zároveň státními úředníky, tak na ně nemají nárok. Řídicí výbor chce zkoumat i platy manažerů drah. "V Řídicím výboru jsou teď nováčci, kteří by měli mít aktuální přehled o tom, jaký je reálný příjem managementu, a měli by mít možnost pobavit se, jaká výše odměn je přiměřená," naznačil Šmerda. Šéf drah Petr Žaluda byl jedním z prvních ve státních firmách, který přiznal svůj plat. Mezitím mu ale přibýly funkce: krátce byl předsedou představenstva

ČD Cargo, teď šéfuje dozorčí radě. Stát navíc vážně zvažuje podobně jako v ČD Cargo mimořádný audit. "Umím si představit audit se zaměřením hlavně na nakládání s majetkem, investice a hospodaření a nákup některých služeb," přiblížil Šmerda. Žaluda se případné kontroly neobává. "ČD chápou napjatý státní rozpočet, proto chtějí spolu s ministerstvem hledat další interní úspory. Zda půjde o formu auditu, nebylo zatím rozhodnuto," sdělil Žaluda.

Dráhy se přitom mohou při vysvětlování řady investic zapotit: velká část nákupů nových vozů totiž už za Žaludova vedení proběhla v jednacím řízení bez výzvy, tedy prakticky bez soutěže. Miliardové zakázky skončily u firem Škoda Transportation, dráhy to vysvětlovaly tím, že nikdo jiný na trhu stejně nebyl. Jen letos mají dráhy podepsat kontrakty za zhruba 12 miliard korun. Pod větším drobnohledem budou zřejmě i menší výdaje jako například nákupy ledovcové vody Evian na jednání vedení společnosti. "Hodně se na drahách spořilo na lidech, tak je myslím potenciál začít šetřit i na službách," míní Šmerda. Šéf drah Petr Žaluda však zatím může být v klidu, jeho odvolání se na řídicí výbor nechystá. "V tuto chvíli to neřešíme," potvrdil Šmerda.

### 03. 09. 2010 Za špínu ve vlacích dráhy zaplatily 4,5 milionu

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/za-spinu-ve-vlakich-drahy-zaplatily-4-5-milionu-fou-eko-doprava.asp?c=A100903\\_152150\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/za-spinu-ve-vlakich-drahy-zaplatily-4-5-milionu-fou-eko-doprava.asp?c=A100903_152150_eko-doprava_fih))

Nevábné záchodky, odpadky poházené v kupé a posprejované stěny. I to je vizitka Českých drah, které za "špínu" letos zaplatily pokutu 4,5 milionu korun. Loni byla přitom částka několikanásobně menší. Za většinu mohou vandalové, brání se dráhy. Čistotu ve vlacích kontroluje Drážní inspekce ČR a Ministerstvo dopravy. To letos udělilo pokuty 4,5 milionu korun za nedostatky v "kultuře cestování". Letos jsou pokuty mnohem vyšší než v minulých letech. Například loni ministerstvo za špínu chtělo po drahách 700 tisíc a předloni 1,2 milionu.

Sankce v hodnotě 935 tisíc korun z celkové výše pokut stát rozdál na základě zjištění Drážní inspekce. Kontroloři ve 122 vlacích našli 130 nedostatků, průměrně je tedy v každém vlaku něco špatně. Předmětem kontroly byly jen vlaky pro dálkovou přepravu s výjimkou pendolin. "Nejčastější je porušení požadavku na čistotu vlaků, což zahrnuje vybavenost hygienickými prostředky na záchodech jako je mýdlo, ručníky, tekoucí voda a dále čistota interiéru. Časté jsou graffiti, poškrábaná okna, plné koše a trvalá špína," sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce ČR Martin Drápal. Kontroloři inspekce při prohlídkách rozlišují mezi takzvanou trvalou špínou a běžnou špínou. Mezi trvalou špínu patří nečistoty, které jsou ve vlaku prokazatelně delší dobu - například špinavé potahy na sedačkách. Běžná špína jsou v podstatě odpadky, nečisté podlahy apod. O charakter špíny ale podle Drápala často vedou kontroloři spory s vlakovou četou.

#### Za vandalismus nemůžeme, brání se dopravce

Běžné nečistoty se většinou objektivně dají kontrolovat jen ve výchozí stanici, například to, zda se vynášejí koše. U graffiti inspektoři zkoumají, zda jsou na vlacích delší dobu, což jednoduše zjistí z protokolů předchozích kontrol. "Dráhy by se o vozy měly postarat tak, aby se při zjištění graffiti maximálně snažily je odstranit," řekl mluvčí inspekce.

České dráhy se kritice brání. Při objemu vypravených vlaků jde prý o zanedbatelné nedostatky. "Za čtvrt roku máme 120 stížností na vybavení, čistotu, vytápění a technický stav souprav. Tolik stížností vychází na téměř 700 tisíc vypravených vlaků," sdělil mluvčí Petr Štáhlavský. K pokutám dráhy říkají, že více než polovina z nich souvisí s vandalizmem, tedy graffiti. Škody, které sprejeři letos za sedm měsíců na vlacích napáchali, dosahují téměř 20 milionů korun. "Cena za odstranění 1 m<sup>2</sup> graffiti speciálními chemikáliemi dosahuje až 600 Kč. Vůz je třeba odstavit, úklid je časově i finančně náročný a v případě pomalování interiéru dokonce většinou není možné 100 % stěny a zařízení vyčistit. I po použití speciálních chemikálií zůstávají mapy a duchové po těchto čmáranicích," vysvětlil Štáhlavský. Letos přitom státní dopravce vyměnil většinu úklidových firem, které jsou dražší, napsala v květnu MF DNES. Zároveň si pochvaloval, že se s příchodem nových společností (většinu tendrů vyhrála V-Trade) čistota ve vagonech zlepšila. Ročně dráhy zaplatí za úklid přes 400 milionů korun.

#### Jak se uklízejí vlaky ČD

Vratné čištění – rychlý úklid podlahy, WC, vynesení košů. Stojí 96 Kč za vagon, probíhá nejméně jednou za 24 hodin.

Výchozí čištění – řádné čištění WC, kupé, stěn, sedaček a podlah. Stojí 259 Kč, probíhá nejméně jednou za 14 dnů.

Základní čištění – celkové vyčištění vozu včetně oken, stropů či střechy. Stojí 1 063 Kč, nejméně jednou za 3 měsíce.

#### 04. 09. 2010 Soukromí dopravci chtějí převzít některé ztrátové tratě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100469-soukromi-dopravci-chteji-prevzit-nektere-ztratove-trate/>)

Železniční dopravu čeká v příštím roce rušení nevýdělečných tratí a snižování objednaných vlakokilometrů. Kraje se snaží o zachování lokálních spojů, ministerstvo dopravy na ně ale tlačí, aby zrušily alespoň ty nejztrátovější. Seznam ohrožených tratí čítá na 60 položek, asi o třetinu z nich mají zájem soukromí dopravci. Tvrdí, že dokáží jezdit levněji než České dráhy. "Je na krajích, jestli si zváží, zda chtějí platit cca pro dva cestující, kteří v tom vlaku jsou, milionové náklady vlaků nebo levnější autobusy," říká mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský.

Do hry se ale dostávají i malí soukromí dopravci – Jindřichohradecké místní dráhy a hlavně RegioJet, dceřiná společnost autobusového dopravce Student Agency. Společnosti nabízí, že zajistí dopravu na některých ohrožených úsecích, například Hranice – Cheb na Karlovarsku, Domažlice – Tachov na Plzeňsku, Zborovice – Kroměříž na Zlínsku nebo vlak z Opavy do Hradce nad Moravicí v Moravskoslezském kraji. "Pokud dnes kraje platí na těch vybraných 17 tratích 90 korun za každý kilometr, tak my přicházíme s nabídkou šedesáti. Celkově za 17 tratí je to úspora 40 milionů," tvrdí Jiří Schmidt, obchodní ředitel společnosti RegioJet.

Jednání právě začala a pokud soukromníci uspějí, prolomí tím loni podepsané desetileté smlouvy krajů a ČD. "Možnost převzetí tratí a provozování rušených tratí tu je, tam to mohou hned vyzkoušet, jestli se dostanou do této ceny," potvrzuje předseda komise Rady Asociace krajů ČR pro dopravu Jaroslav Drozd. Finišuje také jednání ČD a ministerstva dopravy o dálkové dopravě, na kterou mají ČD rovněž desetiletou smlouvu. Přesto chce dopravce hned první rok po podpisu změnit poměr peněz a ujetých kilometrů pro rok 2011. "Do příštího roku budeme převádět prostředky v hodnotě zhruba 4 miliardy korun, za ty bychom měli objednat něco přes 35 milionů vlakokilometrů, což znamená ponížení zhruba o tisíc kilometrů denně," dodává Jakub Ptačinský. České dráhy tvrdí, že snížení jízdy alespoň o procento má pokrýt inflaci – ministerstvo ale chce o konečné podobě ještě dále jednat.

#### 05. 09. 2010 Na připomínky k novým řádům ČD mají lidé už jen pár dnů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100518-na-pripominky-k-novym-radum-cd-maji-lide-uz-jen-par-dnu/>)

Zrušení přímých vlaků do Moskvy a Varšavy, opětovné nasazení pendolina na trasu do Bratislavy a také nástup konkurence Českých drah, společnosti RegioJet, na koleje mezi Ostravou a Prahou jsou nejvýraznější novinky chystaného železničního jízdního řádu pro rok 2011. Nové řády mají začít platit od 12. prosince, starostové i cestující mají posledních několik dní na jejich připomínkování.

Ani v šesté sezoně nesplní pendolina původní záměr, s nímž je ČD kupovaly – tedy spojit Berlín, Prahu a Vídeň za rekordní čas. Do Německa se ale rychlovlak zatím nepodíval a ani rakouské hlavní město, do něhož dříve zajížděl, nebude v roce 2011 mezi jeho zastávkami. "Počet jednotek je omezený, takže pokud bychom nasadili více vlaků na mezinárodní relace, mohlo by dojít k tomu, že budeme muset snížit počet spojů mezi Prahou a Ostravou," vysvětlil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Právě na této trase se ČD chystají na očekávaný boj o zákazníka se společností RegioJet. Ta po letech příprav na nejžádanější tuzemskou linku vstoupí od prosince. "Standardem bude připojení na internet, široká nabídka audio- a videopořadů, naše vlaky budou jezdit v pracovní dny devětkrát tam a zpátky mezi Prahou, Ostravou a Českým Těšínem, některé vlaky do Třince a do Žiliny," vyjmenoval, čím chce RegioJet konkurovat Českým drahám, provozní ředitel Jan Paroubek.

Zatímco Ostravu s Prahou tak spojí od nového grafikonu hned dvojí možný komfort, druhá důležitá trasa, Praha – Brno – Bratislava, zůstane obsluhována jen Českými drahami. Ty na ni ale ze svých nejlepších vlaků nasadí jen jedinou soupravu, zbytek obslouží klasické vlaky Eurocity. "Souprava pendolino pojedje nově z Bratislavy jako vlak SuperCity – Slovenská strela," dodává Šťáhlavský.

Další změnou řádu 2010/2011 je nové zavedení spoje do polského Štětína, pojedje přes Berlín, rychlík s názvem Nesebar z Prahy do Burgasu bude jezdit jednou týdně v letní sezoně. Jiné spoje naopak končí. "Některé vlaky, jako Moskva, Silesia, které jezdily až do Prahy třeba z Polska nebo Ruska, budou končit na hranicích," uvádí příklad Šťáhlavský.

Krajské úřady přijímají od starostů, případně běžných cestujících, do 12. září připomínky k chystanému jízdnímu řádu, které pak předají Správě železniční dopravní cesty ke zpracování. Po tomto datu bude podoba nového grafikonu prakticky konečná.

## 06. 09. 2010 Vlaky mezi Řepy a Smíchovem pojedou i po výluce častěji

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/vlaky-mezi-repy-a-smichovem-pojedou-i-po-vyluce-casteji-pii-praha-zpravy.asp?c=A100906\\_1445593\\_praha-zpravy\\_ab](http://praha.idnes.cz/vlaky-mezi-repy-a-smichovem-pojedou-i-po-vyluce-casteji-pii-praha-zpravy.asp?c=A100906_1445593_praha-zpravy_ab))

Náhradní vlakové spoje mezi zastávkami Sídliště Řepy a Na Knížecí jezdí kvůli opravě tramvajové trati každou půlhodinu. Výhodné spojení zůstane i od října, interval se však prodlouží na hodinu. Přeplněné autobusy i tramvaje, ucpané ulice. Utíkají cenné minuty a zpoždění na cestě do práce je čím dál větší. Situace, kterou mnozí Pražané zažívají denně. Zácpám v ulicích se však mnozí mohou vyhnout, když pojedou vlakem. Především výhodná jsou spojení okrajových městských částí s centrem. O tom se mohli přesvědčit obyvatelé sídliště Řepy. Tramvaje, které sem obvykle jezdí, totiž už nějakou dobu nemohou využívat kvůli opravám tramvajových tratí, a tak přesedli na vlak. Stal se pro ně nejrychlejší spojnici.

Kvůli výluce tramvají byly také vlakové spoje ze Sídliště Řepy na Smíchov do zastávky Na Knížecí posíleny. Během září má být tramvajová trať opravena, vlaky však zůstanou posílené i nadále. "Dříve tu jezdily vlaky jen sporadicky. Teď kvůli výluce jsme je začali využívat víc, protože začaly jezdit častěji. Navíc spojení mezi Řepou a Smíchovem bylo vlakem příjemnější než jízda přeplněnými náhradními autobusy, říká obyvatelka ze sídliště Řepy Marta Majerová. Cesta vlakem mezi stanicemi Sídliště Řepy a Na Knížecí trvá 21 minut. Jízda autobusy s přestupy na tramvaj trvá v průměru jen o dvě minuty déle. Obzvláště ve špičkách se však cesta často prodlouží. Byli to právě sami cestující, kteří přesvědčili společnost Ropid, která se v Praze stará o sestavování jízdních řádů, že vlaky mají zůstat posílené i po skončení tramvajové výluky.

### Vlak S65 bude od října zajíždět až do Hostivice

"Ozývali se nám cestující, kteří si během tramvajové výluky oblíbili jízdu vlakem S65. Navíc jsme přesvědčeni, že i po skončení výluky bude trať více využívána než dříve. Proto od 1. října na této lince zachováme kratší intervaly. Nebude jezdit po třiceti minutách, ale ve špičkách pojedou vlaky každou hodinu," vysvětluje důvod rozhodnutí mluvčí společnosti Ropid Filip Drápal.

Vlak S65 bude jezdit ve všední dny přibližně od 5.00 do 22.00 hodin. Mimo špičky se s ním cestující svezou každé dvě hodiny. O víkendech pojedou pouze čtyři páry vlaků. Další změnou bude od října prodloužení trasy vlaku S65. Linka, která běžně jezdila ze Smíchova ze zastávky Na Knížecí až na Sídliště Řepy, bude nyní jezdit až do Hostivice. "Trasu vlaku prodloužíme, což uvítají lidé, kteří jezdí například z Kladna do Prahy 5. Budou moci v Hostivici přestoupit z vlaků z Kladna do linky S65 na Smíchov, tedy do zastávky Na Knížecí. Doposud museli cestující na Zličíně přestoupit, aby se dostali do Hostivice," dodává Drápal.

Vlak spojující Zličín a Smíchov však není jedinou výhodnou trasou. Zajímavé je i spojení z Řeporyjí na Smíchov, které vlakem trvá třináct minut. I na této trati stejně jako na ostatních linkách S už cestující budou moci využít jízdenek MHD. "Od října budou na této lince platit i jednotlivé jízdenky MHD," potvrzuje Drápal.

### Výhodné cestování

- Klánovice – Masarykovo nádraží	22 minut
- Horní Počernice – Masarykovo nádraží	15 minut
- Satalice – hlavní nádraží	23 minut
- Řeporyje – Smíchov	13 minut
- Zličín (Sídliště Řepy) – Na Knížecí	21 minut
- Radotín – hlavní nádraží	18 minut
- Strašnice – hlav. Nádraží	10 minut

## 06. 09. 2010 Jízdenka na osobní vlaky na eShopu ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8060/>)

Od 1. září rozšířily České dráhy svoji nabídku jízdních dokladů přes eShop ČD. Mimo jízdních dokladů eTiket, SporoTiket, eLiška a jízdenek na všechny vlaky vyšší kvality, rychlíky a spěšné vlaky, tu nyní prodávají také jízdenky na osobní vlaky. Uspořít čas čekáním u pokladny může od začátku září každý, kdo chce cestovat osobním vlakem. Vedle oblíbených elektronických nákupů jízdenek do zahraničí či

eLišky rozšířily České dráhy nabídku o prodej jízdních dokladů na regionální spoje. V průběhu měsíce však plánují další rozšíření. Každý si tak v brzké době bude moci zakoupit přes eShop ČD síťové jízdenky SONE+ (ve variantě pro osobní a spěšné vlaky nebo pro všechny vlaky), síťové jízdenky ČD Net (ve variantě jednodenní nebo týdenní za zákaznické či obyčejné jízdné), dále přepravné pro psy (ve variantě pro jeden vlak nebo pro jeden den) či doklad pro zavazadla (ve variantě pro jeden den). České dráhy chtějí dalším rozšiřováním svých nabídek zkvalitnit a zpříjemnit všem svým zákazníkům cestování vlaky.

Jízdenku si může každý zakoupit po registraci na stránkách [www.cd.cz/eshop](http://www.cd.cz/eshop) za těchto podmínek:

- Vnitrostátní doklady lze zakoupit nejdříve 60 dnů a nejpozději 30 minut před odjezdem vlaku z nástupní stanice, eTiket do zahraničí a SporoTiket pak nejpozději 3 dny před odjezdem vlaku.
- Jízdní doklady zakoupené prostřednictvím eShop ČD jsou vystaveny na jméno, jsou nepřenositelné a platí pouze s platným osobním průkazem, jehož číslo cestující uvedl.
- Nákupem jízdního dokladu přes eShop ČD ušetří cestující 3 % z jízdného.

## 06. 09. 2010 Lidé z Česka budou v Berlíně vlakem dřív, trať z Drážďan zrychlí

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-46288850-lide-z-ceska-budou-v-berline-vlakem-driv-trat-z-drazdan-zrychli>)

Vlaky InterCity a EuroCity budou při cestě do Berlína potřebovat o šest minut méně, v opačném směru přijedou do saské metropole dokonce o 12 minut dřív než nyní. Cesta z Prahy do Berlína trvá asi pět hodin. Lidé cestující vlakem z Česka do Berlína by měli být od poloviny prosince v německé metropoli o chvilku dřív. Provozovatel německých železnic, společnost Deutsche Bahn (DB), totiž počítá se zrychlením trasy mezi Drážďany a hlavním městem. Vlaky InterCity a EuroCity tak budou při cestě do Berlína potřebovat o šest minut méně, v opačném směru přijedou do saské metropole dokonce o 12 minut dřív než nyní.

Podle mluvčí DB Änny Kliemové zrychlení v tomto 180kilometrovém úseku souvisí s dokončením rekonstrukce tratě u obce Weinböhla nedaleko Míšně, která je v současnosti neprůjezdná. Dálkové vlaky z Prahy do Berlína proto musí v Sasku jezdit přes Falkenberg nebo Grossenhain, kde se ale potkávají s dalšími třemi regionálními linkami, což často způsobuje zpoždění mezinárodních spojů. Trať přes Falkenberg je navíc normálně určená jen pro nákladní vlaky a o víkendech je zavřená. Mezinárodní rychlíky nyní úsek mezi Drážďany a Berlínem urazí za dvě hodiny a 15 minut. Před Vánocemi by tak tento čas měly zkrátit ke dvěma hodinám. Rozdílnou dobu jízdy v každém směru Kliemová podle agentury DDP vysvětlila pracemi na trati v Braniborsku.

Od prosince 2014 pak DB podle mluvčí plánují dále snížit dobu spojení mezi oběma městy na hodinu a 45 minut. Umožní to prý zvýšení rychlosti vlaků v osmdesátakilometrovém úseku až na 200 kilometrů za hodinu. Kritici německých drah podle listu Freie Presse ale již dlouho upozorňují na skutečnost, že v roce 1936 ujel vlak tažený parní lokomotivou vzdálenost mezi Berlínem a Drážďany bez zastávky jen za hodinu a 40 minut. Výrazně ušetřit čas při cestě z Prahy do německé metropole po kolejích by tak měl až plánovaný vysokorychlostní koridor, který má dobu jízdy zkrátit ze současných téměř pěti hodin na dvě. Podpis společného memoranda, které mělo záměr českého a německého ministerstva dopravy stvrdit, byl ale letos na jaře kvůli problémům na německé straně odložen. Kdy by Češi mohli do Berlína jezdit za dvě hodiny, tudíž zatím není známo. V minulosti se hovořilo o možném zprovoznění tratě v letech 2018 až 2020.

## 06. 09. 2010 Historické nádraží hledá využití (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/100641-historicke-nadrazi-hleda-vyuziti/>)

Historické nádraží v Ústí nad Orlicí se bourat nebude. Zachránilo ho rozhodnutí ministra kultury, který navzdory výhradám Českých drah prohlásil budovu kulturní památkou. Původně měla ustoupit modernizaci železničního koridoru. Rozhodnutí uvítalo hlavně občanské sdružení Nádraží nedáme!, které chce budovu zachovat. Celá věc má ale háček. Do obnovy zchátralého objektu se teď nikomu nechce. Podle jedné z variant se mělo nádraží opravit při modernizaci železničního koridoru a právě o to občanské sdružení dál usiluje. Vlastník objektu, České dráhy, se však k nákladné opravě nehlásí. Radost mají naopak autoři petice z občanského sdružení, kterým se podařilo prosadit objekt za národní kulturní památku. "Pro budovu nádraží to znamená, že zůstane stát," říká Milan Mariánek z oddělení kultury a památkové péče Krajského úřadu Pardubického kraje.



Demolici nádraží v petici odmítlo sedmnáct tisíc lidí. Občanské sdružení slaví úspěch a pokračuje v jednáních. "My budeme jednat s investorem o rekonstrukci této budovy v rámci přestavby trati," vysvětluje iniciátor petice občanského sdružení Nádraží nedáme! Martin Kadrman. Obnovu klasicistní budovy z roku 1874 jako součást nového železničního koridoru očekává i kraj. "Pokud ministerstvo dopravy tvrdí, že to nenaruší průběh rekonstrukce, tak nevidím důvod, proč by se neměla ta budova využít," uvádí pardubický hejtman Radko Martínek. Jenže České dráhy pro budovu nemají využití a Správa železniční dopravní cesty její opravu v rámci modernizace koridoru odmítá. Důvodem jsou úspory. "Nemůže být řeč o tom, že by v rámci investic bylo počítáno i s budovou nádraží nebo s jejím odkupem," zdůrazňuje mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Samo město požaduje stavbu úplně nového nádraží na kerhartické straně. Starou budovu za současných podmínek nikdo nechce. "Nikdo nepřišel na nic, co by v té budově mohlo být, protože ČD v ní potřebují pro sebe prostor zhruba čtyřikrát čtyři metry," upozorňuje starosta Ústí nad Orlicí Richard Pešek. Informační centrum, půjčovna kol nebo hostel. I takové návrhy na využití budovy padly. Zatím ale zůstává jen původní stará čekárna, nevzhledné toalety a prázdné popraskané zdi. České dráhy proto již před časem nabídly budovu nádraží za symbolickou jednu korunu. Výzva směřovala hlavně k občanskému sdružení Nádraží nedáme! Podle iniciátora petice Martina Kadrmana je však taková nabídka absurdní proto, že záchrana památky v řádu desítek milionů korun je záležitostí státu.

### 07. 09. 2010 České dráhy zmodernizují čtyři brněnské pantografy (řada 560)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100690-ceske-drahy-zmodernizuji-ctyri-brnenske-pantografy/>)

České dráhy plánují modernizaci čtyř elektrických pantografů řady 560 na střídavý proud, které jezdí v okolí Brna. Předpokládaná hodnota kontraktu je 240 milionů korun bez daně z přidané hodnoty. Informaci o vypsání tendru zveřejnily v Informačním systému o veřejných zakázkách. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského se vlaky dočkají nové elektrické výbavy, rozvodů vody, záchodů a osvětlení. Do kabiny strojvedoucího bude instalována klimatizace a cestující dostanou obnovené sedačky. Dráhy chtějí u pantografů spojit modernizaci s generální opravou, čímž také vysvětlují navýšení ceny proti minulým létům o zhruba 20 milionů na jednotku. Podle Štáhlavského se v minulosti takzvaná hlavní oprava dělala zvlášť.

V posledních letech modernizovala jednotlivě brněnské pantografy společnost Pars nova Šumperk. Dráhy jich mají celkem deset, z toho šest je po rekonstrukci. Pantografy řady 560 se vyráběly sériově v letech 1970 a 1971 v závodě Vagónka Tatra Studénka. Celkem se vyrobilo 17 jednotek, které následně putovaly do lokomotivních dep v Brně a Trnavě. K vidění jsou například na lince z Brna do Letovic nebo Vyškova. Zvláštností těchto jednotek je skupinový pohon dvojkolí. Pro Brno jsou typické stejně jako pro Prahu staré pantografy řady 451 z 60. let zvané Emilka nebo Žabotlam.

### 07. 09. 2010 Zanikne lokálka do Jemnice (243, Moravské Budějovice – Jemnice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100746-zanikne-lokalka-do-jemnice/>)

Místní dráha z Moravských Budějovic do Jemnice přestane existovat. Kraj Vysočina, který na trati objednává osobní vlaky, je přesvědčen o jejich malém užítku, a chce je nahradit autobusy. Ty budou jezdit po souběžné silnici II. třídy. Správa železniční dopravní cesty chce lokálku zrušit, protože z poplatků za její využití nemá dostatečné tržby. Provoz jednokolejné trati dlouhé 21 kilometrů stojí ročně 12,5 milionu korun. Za průjezd sedmi párů osobních vlaků, které po dráze denně jezdí, a dvou nákladních vlaků týdně dostává SŽDC asi 660 tisíc korun. Osobními vlaky se podle informací kraje každý den svezou zhruba 200 lidí.

Obce, které podél trati leží, se zprávu dozvěděly od krajského úřadu, železniční správa je neinformovala. "Starostové zvažují možnost provozování trati jiným soukromým dopravcem nebo přebudování trati na cyklostezku," uvedl náměstek vysočinského hejtmana Libor Joukl. Podle starosty Jemnice Miloslava Nevěčného samy obce nebudou schopny trať provozovat, město by ale chtělo, aby koleje i po úředním zrušení tratě zůstaly na místě. Trať vznikla v roce 1896, podobně jako další lokálky ji postavila společnost Státní dráhy. Jemnická trať v Moravských Budějovicích odbočuje od dráhy Znojmo – Okříšky, která bývala jednou z hlavních železničních spojnic Vídně a Prahy. Od svého vzniku nedoznala lokálka větší úpravy, v současnosti je památkově chráněna.

**07. 09. 2010 Dráhy musí na jihu Čech šetřit, kraj jim hrozí konkurencí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100755-drahy-musi-na-jihu-cech-setrit-kraj-jim-hrozi-konkurenci/>)

Ze šumavských lokálek by mohla brzy zmizet červeň a modř Českých drah. O provozování vlaků na trati má zájem konkurenční Regiojet a Jihočeský kraj uvažuje o vypsání výběrového řízení na dopravce na tratích západně od Českých Budějovic a jižně od Strakonice. Regionální politici jsou ovšem ochotni nechat dopravu Českým drahám, podmiňují to provozními úsporami. Dráhy upozorňují, že už loni v kraji ušetřily 30 milionů, další úspory ale budou hledat těžko. "Budeme hledat úspory, ale při zvyšování nákladů nafty a elektřiny je to velice problematické," upozornil krajský ředitel ČD Jiří Kafka. Právě nižší náklady za provoz svých vlaků slibuje Regiojet. Navíc by chtěl na trati nasadit moderní vozidla. "Jsou to nízkopodlažní, klimatizované moderní jednotky, které si tratě v Pošumaví zaslouží," řekl obchodní ředitel Regiojetu Jiří Schmidt.

Výběrové řízení na provoz regionálních spojů může Jihočeský kraj vypsát, přestože uzavřel s Českými drahami dlouhodobou smlouvu. Ta ho zavazuje objednávat vlaky právě u drah. "Ve smlouvě máme klauzuli, podle které můžeme část tohoto závazku soutěžit," uvedl hejtman Jiří Zimola. Navzdory svým plánům patří Jihočeský kraj mezi nejzaostalejší regiony v organizaci veřejné dopravy. Způsob, jakým objednává vlaky, se cestujícím příliš nelíbí, snadné není cestování ani na šumavských lokálcích. "Vadí nám dlouhé čekání, když se přestupuje z vlaku na vlak – hlavně v křižovatkách jako Volary," shrnula Eva Řeháková, která se snaží situaci zlepšit. České dráhy v kraji denně vypravují 420 vlaků. Kromě nich jezdí v regionu také další dopravce Jindřichohradecké místní dráhy, který provozuje úzkorozchodné trati z Jindřichova Hradce do Obrataně a Nové Bystřice. Denně na ně posílá asi tři desítky spojů.

**07. 09. 2010 RegioJet bude vybírat dodavatele vagonů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100759-regiojet-bude-vybirat-dodavatele-vagonu/>)

Na expresních vlacích, které chce od příštího roku mezi Prahou a Ostravskem provozovat společnost Regiojet, budou jezdit vagony od některé ze dvou společností, které firmě podaly své nabídky. Obě nabídky, které podaly zahraniční výrobci, podle obchodního ředitele společnosti Jiřího Schmidta splňují zadání, Regiojet teď bude posuzovat, která nabídka na dodávku 50 osobních vozů za 1,3 miliardy korun, je výhodnější. Dopravce zatím nechce sdělit názvy společností, které podaly své nabídky. "Rozhodnout o tom, která je lepší, chceme do dvou týdnů," řekl Schmidt. Regiojet zamýšlí uzavřít smlouvu s vybranou firmou do konce září. Výběrové řízení bylo komplikované, termín pro podání nabídek Regiojet dvakrát posunul z počátku srpna až na konec měsíce. Důvodem byla údajná pracovní vytíženost odpovědných osob v Regiojetu. Padesátka vagonů má být firmě dodána ve třech etapách. Prvních dvacet vozů chce firma získat do dubna 2011, dalších dvacet na jaře 2012 a zbylých deset do listopadu 2012.

**08. 09. 2010 České dráhy se spojily s Jančurou**

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-se-spojily-s-jancurou>)

Velcí rivalové se spojili. Státní České dráhy (ČD) a jejich dlouholetý konkurent, společnost Radima Jančury Student Agency, nabídly státu a krajům převzetí zhruba 17 regionálních tratí. Chtějí na nich společně provozovat osobní dopravu. Proti současnému stavu garantují dokonce o 40 milionů korun levnější provoz. Tuto nabídku přednesly na konci minulého týdne na ministerstvu dopravy (MD). Informaci potvrdil Jiří Schmidt, obchodní ředitel železniční společnosti RegioJet, která spadá pod Student Agency.

Přesněji řečeno jde o konsorcium tří firem. Dráhy mají dodat potřebné vlaky, RegioJet bude mít na starost obchodní stránku projektu. Manažerem dopravy bude Jan Šatava a jeho společnost Jindřichohradecké místní dráhy. Jediná soukromá firma, která dnes na území Česka provozuje osobní železniční dopravu a zároveň vlastní i železniční tratě, úzkokolejky na jihu Čech. „Smluvní zajištění dopravy zůstává smluvním závazkem mezi kraji a dráhami. Ty pak na navržených tratích pověří provozem jiného operátora, zmíněné konsorcium,“ upřesnil Schmidt. „Úspora na sedmnácti vybraných tratích ve výši 40 milionů korun je kupodivu úplně stejná suma, kterou ministerstvo dopravy vyčíslilo, kdyby se s kraji dohodlo na úplném zrušení vybraných tratí,“ dodal Schmidt. Jedná se zejména o příhraniční tratě.

Ministerstvo dopravy totiž vede s kraji diskuzi, na kterých tratích by bylo možno zrušit nejenom dopravu, ale rovnou tratě s cílem ušetřit státní kasu. „Rezort skutečně oslovil České dráhy a Správu železniční dopravní cesty a zadal jim vypracování seznamu vysoce prodělečných regionálních tratí,“ připustil mluvčí rezortu Jakub Ptačinský. Klíčem pro vytvoření takového seznamu bylo několik podmínek: prodělečná osobní doprava, minimální využití občany, současně minimální nebo nulová nákladní doprava. Výsledkem je soupis zhruba šedesáti tratí. „Bylo by ale velmi předčasné mluvit o tom, že jde o seznam rušených tratí,“ upozornil Ptačinský. Aktuální nabídku konsorcia vzal rezort na vědomí. „Záleží však na krajích, zda a jak ji využijí,“ dodal mluvčí rezortu.

### 09. 09. 2010 Na severní Moravě zaniknou pouze trati, kde už vlaky nejezdí (312, 326)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/100992-na-severni-morave-zaniknou-pouze-trati-kde-uz-vlak-nejedí/>)

Z jedenácti prodělečných tratí v Moravskoslezském kraji zruší Správa železniční dopravní cesty dvě. Cestující se ale nemusí bát, že přijdou o své vlaky, na obou tratích, které zaniknou, už nejezdí, informoval náměstek hejtmana Miroslav Novák. Formálně zrušena bude trať z Nového Jičína do Hostašovic, kterou zničila loňská povodeň, SŽDC ji už neopravila a déle než rok podél ní jezdí náhradní autobusová doprava. Zrušena bude také dráha mezi Bruntálem a Malou Morávkou, kde přestaly vlaky jezdit začátkem letošního roku. V budoucnu se možná o lokálku do Opavy budou muset bít ve Svobodných Heřmanicích.

Lokálku do Malé Morávky potkal osud mnoha podobných tratí, kde cestující nezaplní ani jeden motorový vůz. "Víceméně sezonní trať využívalo velmi málo cestujících. Navíc náhradní autobusová doprava, která je v režii kraje, vyšla levněji," řekl Novák. Trať z Nového Jičína do Hostašovic by nejspíš potkal podobný osud, i kdyby ji nepodmlela velká voda. Díky ní ale cestující téměř nic nepocítí. Změna bude spočívat pouze v tom, že autobusy už nebudou objednávat České dráhy, ale přímo kraj. "Pro místní lidi to je komfortnější cestování. Například jednu vlakovou zastávku v obci nahradily dvě až tři autobusové, některé spoje jsou přidány," řekl hejtmanův náměstek.

Ačkoli ostatní trati ze seznamu železniční správy zůstanou na svém místě, kraj uvažuje o tom, že na dvou dalších zastaví pravidelnou osobní dopravu. Prázdné vlaky jezdí podle náměstka Nováka mezi Opavou a Svobodnými Heřmanicemi, turisty oblíbená úzkokolejka mezi Třemešnou a Osoblahou je zase provozně náročná a drahá. Zatímco do Osoblahy zřejmě budou vlaky jezdit i nadále – ačkoli možná v režii jiného, levnějšího dopravce – do Svobodných Heřmanic časem nejspíš začnou jezdit autobusy. "Dopravu na této trati kraj ještě objednal, ale s tím, že do budoucna máme alternativní řešení," řekl Novák. Ostatní trati ze seznamu, který SŽDC připravila pro ministerstvo dopravy, zůstanou bez omezení v provozu. Správě se nelíbily výnosy například také z tratí Suchdol nad Odrou – Nový Jičín, Suchdol nad Odrou – Fulnek či Opava – Hradec nad Moravicí.

### 10. 09. 2010 Bárta: Na železnici už se zase staví

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/101043-barta-na-zeleznici-uz-se-zase-stavi/>)

Zákaz výstavby na železnici z počátku srpna je ode dneška částečně zrušen. Řekl to ministr dopravy Vít Bárta. Stavět se opět bude na třetím koridoru mezi Zbirohem a Rokycany. Se stavebními firmami se prý podařilo dohodnout slevy a prodloužit termíny splátek. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla však upřesňuje, že nejde vyloženě o slevy, spíše ale o úsporná opatření, která zhotovitelé dokázali nalézt. A stavět se začne nejspíš i jinde.

#### Na železnicích letos Bárta ušetří 430 milionů

Celkově Bárta pro letošek na železničních stavbách vyjednal slevu 430 milionů korun, což představuje asi 5,1 procenta letošního plánu. Na většinu sumy už jsou podle něj podepsané i dodatky ke smlouvám. Zbytek podepíše zástupci státu a firem dnes nebo v nejbližších dnech. Součástí dodatků je i odložení splátek ze strany státu. Například u trati Zbiroh-Rokycany bude stát platit až od února příštího roku. Koridor u Rokycan staví sdružení firem vedené Skanskou. "Taktika ministra Bárty 'vyhladovět' stavební firmy slaví úspěchy," komentoval nabídnuté slevy redaktor ČT24 Jakub Linka. Mluvčí SŽDC Pavel Halla: "V následujících dnech by mělo začít docházet k odblokování dalších staveb, tak jak jsou podepisovány dodatky ke smlouvám. Takže předpokládáme, že všechny velké stavby v realizaci na třetím a čtvrtém koridoru by měly být v následujících dnech také odblokovány."

Stavby mohou zlevnit ještě kvůli auditu všech rozestavěných a připravovaných staveb na železnicích, který má ukázat, zda nejsou některé objekty zbytečné. Audit by měl přinést úspory v desítkách

procent. Navíc by mohly firmy poskytnout slevy samy. Ministr kvůli tomu musel zastavit veškerou výstavbu na železnici. Až poté začaly být firmy povolné, tvrdí Bárta. Na silnicích je jednání o slevách složitější. Kvůli tlaku veřejnosti nelze výstavbu úplně zastavit, uvedl ministr. Stavební činnost by se v dohledné době mohla obnovit také na železničním koridoru Praha - České Budějovice. Podle Bárty za současné vlády modernizace této nyní z velké části jednokolejné trati dokončena nebude, ministr ale stavbu považuje za jednu z nejdůležitějších. Podle jeho slov do konce volebního období bude jezdit mezi Prahou a Českými Budějovicemi vlak za hodinu a 50 minut, dnes cesta podle jízdního řádu trvá o hodinu déle.

### Planá doufá, že se bude stavět i D3

Ministr má také upřesnit termíny dostavby některých úseků dálnice D3. Na takové vyjádření se těší především Planá nad Lužnicí, kudy po hlavním tahu E55 z Tábora do Českých Budějovic denně projede 22 tisíc automobilů.

Po měsíční pauze budou také obnoveny stavební práce na železničním koridoru mezi Českým Těšínem a státní hranicí se Slovenskem. Tak to aspoň předpokládá Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Se stavebními firmami se jí totiž podařilo dohodnout dostatečně velké slevy. Zatím kvůli stavbě železničního koridoru jezdí vlaky jen po jedné koleji. Jakákoliv porucha tak může provoz na této značně vyčíslené hlavní trati zcela zastavit. Stavbu železničního koridoru by měla z velké části hradit Evropská unie. Pokud by ale stát stavbu zrušil, o tyto peníze přijde. SŽDC předpokládá, že stavaři obnoví práce na trati mezi Českým Těšínem a Mosty u Jablunkova už příští týden. Halla dodává, že cílem SŽDC je koridory dostavět, chce ale výhodnější podmínky.

### Stát dluží firmám přes miliardu

Bárta o okamžitém zastavení veškerých staveb na železnici, které financuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), rozhodl 9. srpna. Ministr tak chtěl stavaře donutit, aby státu poskytli slevy. Uvedl tehdy, že dokud se s nimi na slevách nedohodne, tok peněz obnoven nebude. "Všechny platby jsou zastavené a nic se neplatí," uvedl tenkrát ministr. Stát stavebním firmám dluží přes miliardu korun a pozastavením plateb si zlepšoval vyjednávací pozici. Svaz podnikatelů ve stavebnictví rozhodnutí kritizoval a varoval, že situace může skončit kvůli neplnění závazků ze strany státu až u soudu. V současnosti se největší stavby na železničních koridorech nacházejí na jihu a západě Čech. Jen na třetím a čtvrtém koridoru měla SŽDC od letoška do roku 2016 podle původních plánů proinvestovat přes 84 miliard korun.

## 10. 09. 2010 České dráhy nakoupí pro Jihočeský kraj nové vlaky za téměř půl miliardy korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8153/>)

České dráhy vyhlásí veřejnou zakázku (mezinárodní soutěž) na dodávku 4 elektrických jednotek pro jihočeskou páteřní trasu ze Strakonice přes České Budějovice do Českých Velenic. Předpokládaná hodnota této investice je 452 mil. Kč, z toho Evropská unie na tento projekt přispěje z Regionálních operačních programů částkou 172 milionů Kč. „Půjde o zcela nový typ vlaků na jihočeských tratích,“ říká náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a vyjmenovává odlišnosti proti současným soupravám sestaveným z klasických vagonů: „Půjde o ucelené elektrické jednotky, tak zvané pantografy. Budou částečně nízkopodlažní, takže cestující už nebudou muset zdolávat strmé schody. Dveře budou předsuvné a snadno ovládané tlačítky. Za jízdy budou blokovány, což zvýší bezpečnost cestujících. Souprava umožní snadný nástup vozíčkářů a bude vybavena bezbariérovou toaletou. Pro jízdní kola a objemná zavazadla bude vyčleněn zvláštní prostor. Cestující určitě přivítají i moderní design s pohodlnými sedačkami. Cestování v létě zpříjemní klimatizace. Informace o průběhu cesty a zastávkách získají cestující díky modernímu audiovizuálnímu informačnímu systému.“ Nové soupravy mají být dvouvozové o kapacitě 160 míst k sezení a maximální rychlosti 160 km/h. Řešeny budou jako dvousystémové pro „české“ napájecí soustavy 25 kV 50 Hz a 3 kV ss. Všechny soupravy mají být dodány do 3 let od podpisu kontraktu, tedy přibližně do konce roku 2013.

## 11. 09. 2010 Vlakem do svobody – v roce 1951 prosvítl Aš a zastavil až v Selbu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/101061-vlakem-do-svobody-v-roce-1951-prosvistel-asi-a-zastavil-az-v-selbu/>)

Vlak svobody – vlak Československých státních drah č. 3717 z Chebu do Aše, který 11. září 1951 na místo zastavení rychle projel Aší do německého města Selb. Jedná se o jeden z nejslavnějších

masových útěků na Západ. Zajímavostí je, že většina ze 110 cestujících se za hranice dostala naprosto nečekaně, dokonce 77 z nich se poté vrátilo do Československa (jednalo se o žáky gymnázia v Chebu a pacienty z Františkových Lázní). Úspěšná akce několika odpůrců režimu vyvolala celosvětový ohlas a vedla komunistické úřady k zahájení budování neprostupné železné opony. V této souvislosti nechal tehdejší režim dokonce vytrhat koleje na mnoha nevyužívaných hraničních přechodech, aby se zabránilo podobnému incidentu.

### A jak se to všechno přihodilo?

Rychlík z Prahy do Chebu vyjel z Prahy 11. září 1951 v 9:55. V Chebu část vlaku odpojili, tři vozy pak pokračovaly jako osobní vlak 3717 do Aše. Poté, co souprava dojezdila do zastávky Hazlov (těsně před cílovou stanicí v Aši), dostal strojvůdce lokomotivy od lékaře Švece znamení, že výhybka na ašském nádraží je postavena směrem do Německa. Toto se dělo jen někdy, při průjezdu vlaku s uhlím. V té chvíli uzavřel strojvůdce Konvalinka hlavní potrubí (k napájení a ovládání brzd vlaku) a zkontroloval, zda jsou brzdy na všech vozech povolené. To znamenalo, že vlak v té chvíli mohl zastavit jen strojvůdce. Před třetí hodinou vlak vyjel směrem do Aše, krátce před ní začal zpomalovat, vzápětí však vlak zrychlil natolik, že doslova prolétl stanicí v Aši.

Ve vozech nastala panika a několik příslušníků StB a Veřejné bezpečnosti se snažilo dostat k ručním brzdám, které však hlídali ozbrojení odpůrci režimu rozmístění ve všech vozech. Po chvíli vlak zastavil přibližně kilometr za hranicí na německém území - v 15.04 u strážního domku číslo 30 v západním Německu. Předtím však projel zhruba sedmdesátikilometrovou rychlostí přes stanicí AŠ, stále zvětšoval rychlost, aby zdolal i poslední dvoukilometrový úsek na území ČSR a bez problémů prorazil hraniční závoru.

### Z víc než stovky lidí se zpátky vrátilo 77

Pavel Tigrid: "Vlak svobody byl událostí, která tehdy na podzim roku 1951 mediálně oběhla svět." Ve vlaku bylo v tu chvíli 110 cestujících, kromě organizované skupiny, příslušníků StB a nezajímavých želeničářů to byli náhodní cestující, již emigraci vůbec neměli v plánu. Někteří muži zákona okamžitě vyskákali z vlaku a začali utíkat po kolejích směrem zpátky. Strůjci akce ovšem věděli, že jsou od hranic příliš blízko a chtěli popojet dále do vnitrozemí. To však strojvedoucí odmítl s tím, že nechce více riskovat, protože nezná místní poměry na trati. Chvilí poté, co překvapení cestující - po sdělení, že jsou za hranicemi - začali vystupovat z vlaku, přijel k vlaku džíp s německými celníky a americkými vojáky, kteří nakonec svolili k pomalé jízdě vlaku do stanice v Selbu, kde cesta Vlakem svobody skončila. Cestující z vlaku byli několik dnů zadržováni, do Československa se nakonec vrátilo 77 cestujících. Souprava se do vlasti vrátila až 11. října.

Československý režim si kvůli akci posvítil na rodinné příslušníky akce, kteří v nemalé míře spolupracovali jako západní agenti. Zatímco jedni se dostali na fotografie zahraničních časopisů, jejich příbuzní v Československu skončili potichu před soudem a později ve vězení. Mělo se jednat o exemplární případ, rozsudek smrti ovšem vyneset nebyl. Dopadem akce bylo zastavení provozu na většině hraničních tratí s NSR, zpřísnění ostrahy západní hranice a posléze výstavba železné opony. Až do druhé poloviny osmdesátých let, kdy na Rudém náměstí v Moskvě přistane mladý Němec Mathias Rust, šlo o nejslavnější přechod hranic mezi oběma světy.

## 11. 09. 2010 ČD žalují Moravskoslezský kraj kvůli neštěstí ve Studénce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/101096-cd-zaluji-moravskoslezsky-kraj-kvuli-nestesti-ve-studence/>)

České dráhy žalují kvůli vlakovému neštěstí ve Studénce Moravskoslezský kraj. Dráhy žádají po kraji a jeho příspěvkové organizaci - Správě silnic - náhradu škody. Kromě něj žalují i stavební firmy, které se na rekonstrukci mostu ve Studénce podílely. Hlavní soudní líčení, které by mělo určit, kdo za zřícení mostu na projíždějící vlak a smrt osmi lidí může, by mělo začít v příštím roce. O téměř 76 milionů korun žalují České dráhy Moravskoslezský kraj. A s ním i další subjekty, především stavební firmy. Podle nich nesou zodpovědnost na vlakovém neštěstí, které se stalo 8. srpna 2008 ve Studénce. Chtějí tak nahradit škody na vlakové soupravě a vypláceném odškodném. "My jako dopravce jsme ze zákona povinni toto odškodné vyplatit cestujícím, aby byli oni chráněni a uchráněni těchto dlouhých sporů," říká mluvčí ČD Radek Joklík.

Kraj však vinu na tragédii odmítá. Toho, že by spor mohl prohrát, se neobává. "Když se něco na staveništi stane, tak zodpovědná je vždy stavební firma, ne vy jako zadavatel, protože podle smlouvy, podle zákona stavebního, firma dnem předání staveniště přebírá zodpovědnost za veškeré právní úkony, které se na staveništi dějí," tvrdí náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Miroslav Novák. Dráhy podaly žalobu až po dvou letech proto, že se s krajem a dalšími žalovanými dosud

nedohodly. "Dráhy nás již v minulosti, předtím než podaly žalobu, vyzvaly k úhradě stejné částky, protože si myslí, že Moravskoslezský kraj je vinen. Znovu ale odmítám jakoukoliv finanční účast ze strany Moravskoslezského kraje," trvá na svém Miroslav Novák. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka je ale nepřijatelné, aby škody platily ČD ze svého, aniž by za tragickou nehodu nesly jakoukoliv zodpovědnost.

## **12. 09. 2010 Místo vlaků autobusy? Středočeský kraj by tím ušetřil, lidem to uškodí (063, 094, 095, 096, 204)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/misto-vlaku-autobusy-stredocesky-kraj-by-tim-usetril-lidem-to-uskodi-1kp-praha-zpravy.asp?c=A100910\\_162112\\_praha-zpravy\\_sfo](http://praha.idnes.cz/misto-vlaku-autobusy-stredocesky-kraj-by-tim-usetril-lidem-to-uskodi-1kp-praha-zpravy.asp?c=A100910_162112_praha-zpravy_sfo))

Ministerstvo dopravy uvažuje o zrušení provozu na pěti železničních tratích ve středních Čechách. Vedení kraje slibuje, že místo vlaků nasadí autobusy, které vyjdou levněji. Ušetřit by se mohlo až několik milionů korun ročně. Obyvatelé postižených obcí ale zůstanou i přes zavedení autobusů odříznuti. Jedná se o tratě Bakov nad Jizerou – Kopidlno, Vraňany – Lužec nad Vltavou, Libochovice – Vraňany, Rožmitál pod Třemšínem – Březnice, Roudnice nad Labem – Zlonice. "Nejde o to ušetřit nebo vydělat, ale jde o obyvatele. Je to dlouhodobé dilema. Z hlediska peněz jsou téměř všechny tratě i některé autobusové spoje ztrátové," uvedl náměstek středočeského hejtmana Robin Povšík. Podle něj kraj nechce tratě rušit. Myšlenka vzešla z ministerstva.

### **Lidé budou chodit kilometry pěšky**

Zrušení tratí by navíc způsobilo mnoho komplikací. Někteří obyvatelé by museli chodit na autobusovou zastávku i kilometry daleko. Jde například o trať z Rožmitálu pod Třemšínem do Březnice na Příbramsku. Obyvatelé Skuhrova, obce Oslí a Zadního Poříčí mají teď železniční stanici přímo v obci, ale na autobus je to daleko. "Ze Skuhrova to mají tak kilometr, z Oslí až tři kilometry. Ministerstvo trať zruší, kraj umožní lidem jezdit autobusem, ale s tím, že si na zastávku musí dojít," obává se starosta Rožmitálu Josef Vondrášek.

Denně dojíždí vlakem do práce do Rožmitálu Jiří Benda ze Skuhrova. "Musel bych to řešit autem, protože na autobus je to daleko," potvrdil. Autobusy by prý chybějící vlakové spojení nahradit nemohly. "Autobus k nám vůbec nezajíždí, nemá se totiž kde otočit. Všichni proto jezdí vlakem. Je pravda, že tady žijí starší lidé. Ti ale potřebují třeba k lékaři," poznamenal. Zastávku ve Skuhrově využívají dokonce i lidé z vedlejší vesnice Pňovice, která leží na hlavní silnici a autobus staví přímo v obci. "Spojení je ale špatné. Víím o dvou školačkách, které jdou raději z Pňovic do Skuhrova a odtud jedou do Březnice vlakem. Byla by škoda železnici zrušit, nedávno oslavila stoleté výročí," připomněl Benda.

### **Problém by nastal i kvůli navazujícím spojům**

Starosta Vondrášek upozorňuje i na to, že lidé jezdí vlakem do Březnice proto, že jim tam navazují spoje do dalších měst. "Březnice je významný uzel, takže kdokoli potřebuje jet někam dál, jede do Březnice. Když pojedou ale autobusem, vlakové nádraží je tam vzdáleno asi dva kilometry od autobusového," upozornil. "Přípoje jsou při rušení tratí největší problém. Škrtnout trať od stolu je jednoduché, ale musí se domyslet následky," říká Povšík. Podle něj mělo ministerstvo v prvním návrhu vytipováno ještě o pět tratí víc, ale nakonec je vyškrtlo. Zjistilo se, že jsou vlastně důležité, i když po nich tolik lidí nejezdí a jsou ztrátové. Povšík zatím neví, které spoje by nahradily autobusy. "Úplně rozmyšlené to nemáme. Chceme ještě rušení tratí zvrátit. Pokud ke zrušení ale dojde, tak jsme povinni dopravu nahradit. Budeme to řešit individuálně," slibuje Povšík s tím, že se bude snažit tlačít na dopravce, aby u méně obsazených spojů používali minibusy. Jejich pořizovací cena i provoz je levnější.

## **14. 09. 2010 Na ohrožených lokálkách budou jezdit vlaky za korunu (21. září – 13. října 2010)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/101357-na-ohrozenych-lokalkach-budou-jezdit-vlaky-za-korunu/>)

Na regionálních železničních tratích, kterým hrozí zrušení kvůli malému vytížení, budou v příštích týdnech jezdit vlaky za korunu, případně za deset korun. České dráhy věří, že se jim tak podaří přilákat cestující, z nichž část by mohla ve vlacích zůstat – a pomoci tak tratě zachránit. Levné vlaky bude podnik vypravovat postupně v devíti krajích od 21. září do 13. října. První jízdy za korunu připravily dráhy na 21. září v Libereckém kraji, o den později bude možné cestovat za deset korun

v jižních Čechách. Do podzimní cenové akce je zahrnuta také Praha, Středočeský kraj, Vysočina, východní Čechy, jižní Morava a Zlínský kraj. "Chceme dát lidem možnost snadno a levně vyzkoušet naše spoje třeba pro cestování do práce," uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Že podobné reklamní jízdy za korunu skutečně přivedou do vlaků nové cestující, se podle Českých drah ukázalo v prvním pololetí letošního roku, kdy nabídky cestování za korunu po nedávno zmodernizované trati z Milovic do Prahy. "Za celý březen 2010 se tu pak prodalo o 1 200 jízdních dokladů více a tržby byly vyšší o celých 100 tisíc korun než za březen loňského roku," vysvětlil mluvčí Joklík.

Místním tratím, kde cestující neobsadí ani jeden motorový vůz, hrozí rychlý zánik. Ministerstvo dopravy a kraje jedná o zrušení provozu na nejméně využívaných tratích. Správa železniční dopravní cesty sestavila neveřejný seznam takových drah, kde figuruje asi 50 úseků. "Zatím se všichni shodli, že nemá cenu platit prázdné vlaky, které jezdí každou hodinu a stojí miliony. V tomto duchu přistupují konstruktivně k debatě," uvedl Jakub Ptačinský z ministerstva. Podle ministra dopravy Víta Bárty je možné nevytížené vlaky nahradit například mikrobusem.

## 14. 09. 2010 České dráhy nakoupí 46 moderních souprav pro regionální spoje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8168/>)

Cestující na regionálních tratích v celé republice se mohou těšit na zcela nové moderní vlakové soupravy. České dráhy vypisují dvě velká výběrová řízení na nákup celkem 46 zcela nových elektrických a motorových jednotek v celkovém finančním objemu téměř 5 miliard Kč. Na financování projektu se bude podílet také Evropská unie prostřednictvím Regionálních operačních programů.

„Cestující na mnoha regionálních spojích čekají do tří let radikální změny v komfortu na železnici,“ říká náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a vyjmenovává novinky moderních vlakových souprav, se kterými se cestující budou setkávat: „Nové elektrické i motorové jednotky budou částečně nízkopodlažní. Všem cestujícím tak umožní snadný nástup a výstup. Změnu proti současným soupravám, kdy musí cestující zdolávat strmé schody, ocení především senioři nebo maminky s kočárky a malými dětmi. I samotné ovládání dveří bude velmi jednoduché tlačítky. Dveře budou za jízdy blokovány, což zvýší bezpečnost cestujících. Cestující určitě přivítají i moderní design s pohodlnými sedačkami. Cestování v létě zpříjemní klimatizace. Informace o průběhu cesty a zastávkách získají cestující díky modernímu audiovizuálnímu informačnímu systému. Pro jízdní kola a objemná zavazadla bude vyčleněn zvláštní prostor.“

Nové soupravy otevřou široké možnosti cestování a svobodného pohybu také osobám se zdravotním postižením, jak zdůrazňuje Antonín Blažek: „Díky nízko umístěným nástupním prostorům a dalšímu vybavení umožní soupravy snadný nástup vozíčkářů. Vlaky budou vybaveny i bezbariérovou toaletou.“

### Do regionů přijde 15 elektrických souprav

První z obou výběrových řízení je zaměřeno na dodávku 12 kusů třívozových elektrických jednotek s kapacitou 240 míst k sezení pro napájení 3 kV ss a 3 kusů dvousystémových jednotek pro napájení 3 kV ss a 25 kV 50 Hz. Celkový objem této zakázky bude 2,076 miliardy Kč, z toho Evropská unie přispěje částkou cca 830 mil. Kč. Soupravy budou určeny pro rychlost až 160 km/h a všechny vyrazí na tratě v Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém a Olomouckém kraji do tří let od podpisu kontraktu, tedy přibližně do konce roku 2013.

### Přehled tratí, na kterých budou elektrické jednotky v provozu:

- Litvínov – Ústí nad Labem;
- Děčín – Most – Kadaň;
- Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice;
- Šumperk – Zábřeh na Moravě;
- Olomouc – Prostějov – Nezamyslice.

### Nových motorových vlaků bude 31

Druhé výběrové řízení má za cíl vybrat dodavatele 31 dvoudílných motorových jednotek o kapacitě 120 míst k sezení. Celkový objem zakázky bude cca 2,6 miliardy Kč. Z Regionálních operačních programů Evropské unie bude spolufinancováno 19 souprav, na které Unie přispěje částkou 646 mil. Kč. Zbytek souprav bude financována Českými drahami bez účasti Unie. Tyto vlaky s maximální rychlostí 120 km/h budou jezdit na tratích Karlovarského, Ústeckého, Libereckého, Plzeňského,

Středočeského a Zlínského kraje. Všechny soupravy mají být uvedeny do provozu do 28 měsíců od podpisu, tedy do jara 2013.

#### Přehled tratí, na kterých budou elektrické jednotky v provozu:

- Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary;
- Karlovy Vary – Chomutov;
- Čáslav – Nymburk;
- Plzeň – Domažlice;
- Kojetín – Valašské Meziříčí;
- Děčín – Jedlová – Dolní Poustevna – Bad Schandau (DB) – Děčín;
- Liberec – Česká Lípa.

V rámci modernizace regionálních spojů uzavřely České dráhy již dva kontrakty na dodávky celkem 33 kusů motorových vozů RegioShuttle pro Vysočinu a Liberecký kraj. V současné době probíhají také výběrová řízení na dodávky nových patrových souprav pro středočeskou trať Praha – Benešov a moravskoslezskou trať spojující Ostravu a Mosty u Jablunkova. Další dvě výběrová řízení jsou zaměřena na dodávku čtyř moderních motorových vozů pro Pardubický kraj a čtyř elektrických jednotek pro Jihočeský kraj. Celkový objem investic do těchto nových regionálních vlaků (včetně aktuálních kontraktů na 46 elektrických a motorových souprav) představuje téměř 9 miliard Kč.

### 14. 09. 2010 140 let tratě Nezamyslice – Šternberk, jízdy historických vlaků Českých drah (18. září 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8174/>)

V sobotu 18. září vypraví České dráhy u příležitosti 140. výročí zahájení provozu na trati Nezamyslice – Šternberk historický parní vlak v čele s lokomotivou řady 534.0 „Kremák“ z Olomouce do Nezamyslic a Šternberka. Vedle parních jízd vypraví mezi Šumperkem a Nezamyslicemi i historický motorový vlak M 131.101 a M 120.417 „Hurvínek“ a „Věžák“. Slavnostní program a centrum oslav pak proběhne v železniční stanici Šternberk po příjezdu parního vlaku v 16 hodin. Na začátku letošních prázdnin uplynulo již 140 let od zahájení provozu na trati z Nezamyslic do Šternberka. Přesněji byl provoz na této trati pro osobní dopravu spuštěn 1. července 1870. České dráhy u příležitosti tohoto významného výročí pořádají v sobotu 18. září jízdy historických vlaků.

„Historický vlak v čele s lokomotivou »Kremák« sestavený z historických vozů a bufetového vozu, kde bude zajištěno občerstvení včetně prodeje upomínkových předmětů, vyrazí z olomouckého hlavního nádraží v 9:41. Do Nezamyslic dorazí krátce po jedenácté a před dvanáctou hodinou, kdy bude do parní lokomotivy doplněna voda, se vydá zpět do Olomouce a dále do místa konání hlavních oslav 140. výročí tratě do Šternberka. Zde v 16:00 proběhnou hlavní oslavy výročí. Po příjezdu vlaku budou oficiálně přivítáni všichni účastníci oslav zástupci Českých drah a města Šternberk. Vystoupí zde Městský dechový orchestr a mažoretky Domu dětí a mládeže. Historický vlak budou doprovázet průvodčí v historických uniformách a každý zájemce obdrží ve vlaku otisk pamětního razítka. Vlak zastaví ve všech stanicích a zastávkách,“ uvádí Petr Holánek, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD v Olomouci.

Souběžně s tímto parním vlakem připravily České dráhy v rámci oslav také jízdu historických motorových vlaků řady M 131 a M 120 lidově zvaných „Hurvínek“ a „Věžák“. Ty pojedou již ze Šumperka ve 12:30 do Nezamyslic, kam přijedou v 16:36, a následně se vydají zpět do Šumperka. Vlaky budou stejně jako parní vlak zastavovat ve všech stanicích a zastávkách. Jízdné v historickém parním vlaku stojí v úseku Olomouc – Nezamyslice – Šternberk – Olomouc 160 korun, z Nezamyslic do Šternberka a zpět 120 korun. Zpáteční jízdenky Nezamyslice – Olomouc a Šternberk – Olomouc vyjdou na 60 korun. Jízdné v historickém motorovém vlaku je jednotné na celou trasu Šumperk – Nezamyslice a zpět za 100 korun. Děti do 6 let cestují zdarma, od 6 do 15 platí poloviční jízdné. České dráhy nabízejí i rodinnou jízdenku v hodnotě 333 korun, která platí pro dvě dospělé osoby a dvě děti v obou historických vlacích. Prodej jízdenek probíhá v ČD centru Olomouc hl. n. a Prostějov hl. n., dále ve stanicích Šumperk, Šternberk a Nezamyslice.

#### České dráhy v Olomouckém kraji také na webu

Nejen cestujícím v Olomouckém kraji nabízejí České dráhy na webu novinky z krajů. Na adrese [www.cd.cz/olomouckykraj](http://www.cd.cz/olomouckykraj) jsou k dispozici veškeré informace o cestování v Olomouckém kraji, např. aktuální a novinky z regionu, jízdní řády, půjčovny jízdních kol, informace o integrovaném dopravním



systému Olomouckého kraje, ČD Bonus, tipy na cestování vlakem nejen v kraji, ale i po ČR. Zájemci zde naleznou i jízdní řády historických vlaků vypravených 18. září.

## 14. 09. 2010 Na železnici se ode dneška může znovu stavět

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-zeleznici-se-ode-dneska-muze-znovu-stavet/528255>)

Železniční stavby mohou opět pokračovat. Ministr dopravy Vít Bárta s platností od dnešního rána uvolnil zákaz stavění na základě slev, které obdržel od stavebních firem. Bárta to řekl na tiskové konferenci. Všechny stavby na železnici se zastavily, či byly v režimu zastavení od začátku srpna. Stavbu koridoru Rokycany – Zbiroh uvolnil ministr už v pátek. "Po dvou měsících můžeme oznámit, že stavíme o pět procent levněji. Není to samozřejmě konec naší snahy," uvedl Bárta. Podle šéfa Správy železniční dopravní cesty Jana Komárka ministr zákaz uvolnil právě včas, aby se stihly dodržet smluvní termíny a nebylo ohroženo čerpání evropských peněz. Stavět se může i na silnicích, kde jsou ovšem čtyři výjimky. Podle Bárty letos už nejsou peníze na pokračování výstavby obchvatu České Lípy, silnice mezi Opavou a Ostravou a dvou přivaděčů k dálnici D47.

Celkové úspory na aktuálních stavbách jsou 6,3 miliardy korun, což je 5,6 procenta celkových nákladů. Stavební firmy nabídly na letošek a další léta slevy za 3,5 miliardy korun, změnou projektů Ředitelství silnic a dálnic a Správy železniční dopravní cesty se ušetří asi 2,8 miliardy. Podle ministra jednání s firmami pokročilo dále na železnici, kde už jsou uzavřené všechny smluvní dodatky i rozvolnění splátkového kalendáře. Stát tak letos už ze svých zdrojů nezaplatí nic, faktury bude splácet až od února. U silničních staveb jsou prý slevy dohodnuté prostřednictvím e-mailu a je třeba je ještě zakotvit ve smlouvách. Bárta rovněž uvolnil propáčení starších faktur, na kterých zadržoval firmám více než miliardu korun. Přednost mají firmy, které se již smluvně zavázaly ke slevám. "Dva měsíce jsem byl teď tvrdým obchodníkem a to, co někomu možná přišlo chaotické, byly nezbytné kroky," uvedl Bárta, který svůj postup přirovnal ke hře v poker.

Bárta nyní pracuje na tzv. "dopravní superkonceptu", jejíž součástí má být seznam projektů určených k realizaci v dalších letech. Podle ministra budou mít přednost obchvaty před novými silničními tahy. "Nyní je diskuse o tom, kolik stát dá v tomto volebním období na dopravní infrastrukturu," uvedl Bárta. I po spuštění zamýšlených projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) v celkové hodnotě 130 miliard korun prý bude Státnímu fondu dopravní infrastruktury chybět 15 miliard korun každý rok. Ministr dnes také jednal se zástupci společnosti Kapsch, která v ČR staví a pro stát spravuje mýtný systém. "Jednání je ve stejné logice jako se stavebními firmami. Ptám se, s jakou úsporou přicházejí do pracovny ministra," uvedl ministr. Kapsch má se státem smlouvu na výstavbu mýtných bran na všech budoucích dálnicích. Firma má rovněž hrát důležitou roli v projektech PPP, kdy by vybrané mýtné putovalo soukromému investorovi. "Kapsch je na takový model, aby mýtné za přesně vybraný úsek šlo soukromé firmě, připraven," řekl Bárta. Sama firma nechtěla jednání komentovat s tím, že další schůzky budou následovat.

### Slevy od stavebních firem k 13. září

	Slevy (v mld. Kč)	Podíl z celého projektu
Dálnice a silnice	2,319	2,6 pct.
Železnice	1,172	5 pct.
Celkem	3,491	3,11 pct.

### Úspory ze změn projektů k 13. září

	Úspora (v mld. Kč)	Podíl z celého projektu
Dálnice a silnice	2,491	2,79 pct.
Železnice	360	1,56 pct.
Celkem	2,851	2,54 pct.

### Aktuální stavby na železnici:

Stavby před dokončením	Náklady (v tis. Kč před slevou)
- Optimalizace trati Planá u M. Lázní – Cheb	4,474.488
- Optimalizace tratě Č. Velenice – Veselí n. L. – 1. stavba	851.362
- CDP Přerov	233.933

- Racinalizace tratě Svitavy – Žďárec u Skutče	285.636
Další rozestavěné stavby	
- Optimalizace tratě Stříbro – Planá u M.Lázní	4,391.067
- Optimalizace tratě st. hr. SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice n.Olší	6,136.215
- Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy	6,756.893
- Optimalizace trati Beroun – Zbiroh	5,111.208
- Optimalizace trati Bystřice n.O. – Č. Těšín	3,144.871
- Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany	4,530.079
- Rekonstrukce žst. Přerov 1. stavba	4,108.104
- Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Běchovice, 1. část (včetně 2. části)	3,184.381

### **14. 09. 2010 Na zrušení jsou další lokálky, o dvou desítkách se jedná (017, 162, 193, 305...)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/101407-na-zruseni-jsou-dalsi-lokalky-o-dvou-desitkach-se-jedna/>)

Železniční trať z Chrudimi do Heřmanova Městce v Pardubickém kraji zanikne a podobný osud podle všeho čeká i jihočeskou lokálku Netolice – Dívčice. V obou případech jezdí vlaky podle krajských úředníků téměř prázdné a krajům se vyplatí objednat místo nich autobusy. Stát bude moci prodělečné trati vzápětí zrušit. Podle ředitele Správy železniční dopravní cesty je ale počet tratí ke zrušení podstatně vyšší. Kraje jsou ochotny zastavit dopravu až na 25 tratích, které by železniční správa následně zrušila. V minulém týdnu oznámila zrušení jedné lokálky Vysočina.

#### **Pět lidí ve vlaku**

Ačkoli zanikne železniční spojení Heřmanova Městce a Chrudimi, samotný Heřmanův Městec by o vlaky přijít neměl, prochází jím také trať z Přelouče do Prachovic. Chrudim zase leží na hlavním tahu z Pardubic do Havlíčkova Brodu. Vzájemné spojení ale obyvatelé měst podle hejtmanova náměstka Jana Tichého nevyužívají a o kolejovou dopravu nemají zájem ani obyvatelé tří obcí ležících u trati. Průměrně podle krajského úřadu jedním vlakem jezdí pět lidí. "Vlaky ve stejném čase nahradíme menšími autobusy a vyjde nás to levněji, než platit drahám nevyužívané spoje," řekl Tichý.

#### **Čtyři autobusy za vlak**

Zrušení trati Netolice – Dívčice ještě není definitivní, velmi důležité ale je, že s ním souhlasí kraj. "Je to jedna z tratí, která je opravdu málo využívaná," řekl náměstek hejtmana Martin Kuba. Postačí podle něj, když kraj místo vlaků objedná mikrobusesy, do kterých se cestující bez problému vejdou. Kraj přitom za malé autobusy zaplatí vybranému dopravci 25 korun za ujetý kilometr, zatímco České dráhy z provozu motorového vozu vykazují ztrátu 112 korun za kilometr. Vlak se tak kraji vyplatí teprve tehdy, když by musel objednat více než čtyři autobusy. Jihočeský kraj by se nebránil ani zrušení trati z Blatné do Nepomuku, která ale z velké části vede Plzeňským krajem. S ním proto bude muset ministerstvo dopravy o osudu trati jednat.

#### **Skončí Kozí dráha definitivně?**

Na seznamu málo výnosných tratí, který ministerstvo dopravy využívá při jednání s kraji, jsou podle všeho i Kozí dráha (Děčín – Oldřichov u Duchcova) a Švestková dráha (Lovosice – Most) v Ústeckém kraji. Na obou už několik let krajský úřad dopravu neobjednává, obce ležící podél drah na nich ale platí prázdninové turistické vlaky a bojují o obnovení provozu. "Když s tou zrušenou myšlenkou rušení tratí vůbec někdo přišel, bylo jasné, že se to dotkne i téhle trati. Budoucí generace nám to neprominou," řekl starosta Telnice Jaroslav Doubrava, který za záchranu tratě z Děčína do Oldřichova již delší dobu bojuje. Jistý není ani osud horských tratí Most – Moldava a Chomutov – Vejprty. V příštím roce bude vyjednávat Zlínský kraj s ministerstvem dopravy o osudu trati z Kroměříže do Zborovic, za dva roky by mohla zaniknout také ona.

#### **Kraje přijdou o prázdné trati**

Rušení se dotkne z velké části tratí, kde už žádné vlaky nejezdí, železniční správa je přesto musí udržovat – občas ale jenom formálně. Již dříve oznámil zrušení dvou tratí bez provozu Moravskoslezský kraj. O návratu vlaků zřejmě mohou přestat snít také lidé žijící u trati z Mladotic

do Kralovic. "Pro níž už kraj 12 let neobjednává vlakové spoje a veřejnou dopravu tam zajišťují autobusy," řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Bauer.

#### 14. 09. 2010 V Ústeckém kraji hrozí zrušení sedmi železničních tratím (095, 113, 132, 135, 137, 164)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-usteckem-kraji-hrozi-zruseni-sedmi-zeleznicnim-tratim/528283>)

Správa železniční dopravní cesty navrhuje zrušit sedm lokálních železničních tratí v Ústeckém kraji. Měly by to být tratě Lovosice – Most, Děčín – Oldřichov u Duchcova a pět dalších minimálně využívaných tratí, potvrdilo ČTK několik zdrojů. Na řadě míst jsou na zrušení navrženy i tratě, po nichž jezdí nákladní vlaky anebo víkendové turistické spoje. Svazkům obcí, které převzaly v posledních letech provoz od Českých drah (ČD), se rušení vůbec nelíbí a chystají se proti němu protestovat. Rozhodne ministerstvo dopravy. Zrušeny by měly být tratě číslo 095 Vraňany – Libochovice, 113 Lovosice – Most, 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, 135 Most – Moldava v Krušných horách, 137 Chomutov – Vejprty a tratě 164 a 165, které spojují Kadaň, Kaštice a vojenský prostor Hradiště. Na dvou z nich pořád jezdí denně několik párů osobních vlaků a na zbytku je alespoň víkendový provoz. Některé tratě jsou navíc využívány i nákladními vlaky, případně i vojenskými transporty.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která tratě spravuje, odmítla osud konkrétních tratí komentovat. "Nemůžu potvrdit, že zmíněné tratě na onom seznamu opravdu jsou. I kdyby tomu tak ale bylo, není to tak, že by ty tratě byly určené k likvidaci. Je to jen pracovní seznam, který jsme sestavili pro ministerstvo na základě ekonomických ukazatelů. Není to seznam k likvidaci, naopak. Snažíme se je zachránit a rušení je až nejzazší řešení," řekl dnes ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Zástupci Ústeckého kraje dnes jednali s ministerstvem dopravy. "Ministerstvo dopravy na základě jednání s krajem souhlasí se zrušením následujících tratí," citoval z dokumentu ministerstva pod podmínkou anonymity dobře informovaný zdroj. Krom toho podle něj uvažuje kraj společně s ministerstvem i o zrušení dopravy z Rumburka do německého Ebersbachu, zatímco tratě z Rumburka do Šluknovského výběžku by měly zůstat zachovány. Krajský radní pro dopravu a někdejší hejtman Jiří Šulc ČTK zrušení dopravy na trati do Ebersbachu potvrdil. "Už letos tam objednáme jen malé množství spojů a starostové jsou s tím obeznámeni," řekl Šulc. Na zbytku ohrožených tratí, kde kraj stále vlaky objednává, prý doprava zůstane zachována i příští rok. O tom, které tratě nakonec SŽDC skutečně zruší, se podle něj dnes přímo nejednalo. Kraj ale také zároveň ministerstvu potvrdil, že se nechystá ani nikde dopravu obnovovat.

Přítomnost části zmíněných tratí na seznamu potvrdil dnes ČTK i vedoucí dopravního odboru Ústeckého kraje Jindřich Franěk. "Ten seznam od ministerstva máme. Jedná se o tratě, kde je minimální osobní i nákladní doprava. Jsou mezi nimi jak tratě, kde zajišťuje minimální provoz Ústecký kraj i samotné obce. Kraj upozornil ministerstvo, že na některých tratích mají zájem právě přilehlé obce," řekl ČTK Franěk. Hlavně z obcí, které v posledních letech začaly podporovat turistické víkendové vlaky na dotčených tratích, se už začaly ozývat rozhořčené ohlasy. "Když s tou zrušením myšlenkou rušení tratí vůbec někdo přišel, bylo jasné, že se to dotkne i téhle trati. Budoucí generace nám to neprominou," řekl starosta Telnice Jaroslav Doubrava, který za záchranu tratě z Děčína do Oldřichova již delší dobu bojuje. Rušení tratě je podle něj nesmyslné, ještě před pár lety po ní jezdily plné vlaky. "Je to špatné rozhodnutí, trať má totiž své opodstatnění a ukázal to i současný víkendový provoz," dodal.

#### 14. 09. 2010 Liberecký kraj nesouhlasí s ukončením provozu na dvou tratích (034, 038)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravy/liberecky-kraj-nesouhlasí-s-ukončením-provozu-na-dvou-tratích/528363>)

V Libereckém kraji hrozí ukončení provozu na dvou železničních tratích. Úseky z Raspenavy do Bílého Potoka na Liberecku a ze Smržovky do Josefova Dolu na Jablonecku navrhuje kvůli úsporám zrušit Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Liberecký kraj s tím nesouhlasí, na obou tratích dopravu objednává a nevidí důvod provoz omezovat nebo ukončovat, řekl dnes ČTK náměstek libereckého hejtmana Martin Sepp (ČSSD). Obě tratě jsou součástí Jizerskohorské železnice, která představuje zhruba třetinu regionálních tratí v kraji. Na provoz trati vypsal před dvěma lety kraj veřejnou soutěž, do níž se přihlásilo pět firem. V tendru zvítězily České dráhy, které nabídly nejnižší cenu - 105 korun za kilometr. Od prosince 2011 tam budou jezdit ČD dalších 15 let, ale za přísnějších

podmínek. "Kraj ani cestující na tom rozhodně neprodělají, pokud bychom ale dvě tratě zrušili, museli bychom zřejmě soutěž vypsat znovu," poznamenal Sepp.

Zejména v případě regionální tratě ze Smržovky do Josefova Dolu vyvolal návrh vlnu nevole. "Trať je využívána nejen místními obyvateli, ale také turisty a lyžaři," řekl Sepp. Na trati byla dokonce před pěti lety vybudována z více než milion korun nová zastávka, která umožňuje cestu do oblíbeného lyžařského střediska Tanvaldský Špičák a využívají ji také místní školáci a senioři z nedalekého penzionu. V případě ukončení provozu na trati by vynaložené peníze přišly vniveč.

Ukončení vlakového provozu a následný zánik zřejmě čeká v brzké době 25 regionálních tratí v zemi. Na dotaz ČTK to dnes uvedl ředitel SZDC Jan Komárek. Podle něj se na osudu tohoto počtu tratí shodla SZDC s kraji. Správa železnic původně předložila krajům k jednání seznam více než 60 ekonomicky nevýhodných tratí. "Je shoda na 25 tratích, na kterých by nebyla od příštího grafikonu objednána doprava," řekl Komárek. Seznam chce co nejdříve předložit ministerstvu dopravy, které bude mít konečné slovo.

## 15. 09. 2010 Ostravské Hlavní nádraží se mění před očima

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/101453-ostavske-hlavni-nadrazi-se-meni-pred-ocima/>)

Prostor před ostravským Hlavním nádražím kryje nový přístřešek. Městský obvod Moravská Ostrava a Přívoz za něj zaplatil téměř dvacet milionů korun. Ten původní už byl ve velmi špatném stavu. Následovat má celá řada dalších úprav, na které by už chtěl obvod získat i peníze z Evropské unie. Kompletní úprava prostoru před nádražím má stát 150 milionů korun. Městský obvod předpokládá, že vše bude hotovo nejdříve za dva roky.

Po rekonstrukci přístřešku bude následovat rekonstrukce chodníků a kašny a také úprava parkoviště, aby se jeho kapacita zdvojnásobila na téměř sto míst. "Dojde k rekonstrukci trolejbusové smyčky, aby se trolejbusy mohly lépe otáčet, dále k výstavbě malého muzea Camilla Sitteho, který byl hlavním architektem a urbanistou Přívozu," dodává starosta městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz Miroslav Svozil. Městský obvod postaví také bezbariérový přístup pro lidi s pohybovým handicapem. Samotné nádraží České dráhy nedávno zrekonstruovaly. Opravu ale potřebuje i administrativní budova v jeho sousedství. "Rekonstrukce už se rozjíždí, během příštího roku by měla být dokončena a měla by doplnit ráz tady toho okolí," uvedl Petr Doseděl z Regionální správy majetku Olomouc společnosti České dráhy. Práce na dalších úpravách prostoru před nádražím budou ale pokračovat ještě nejméně dva roky.

## 15. 09. 2010 Průvan v dozorčí radě drah: přišli čtyři noví lidé

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/pruvan-v-dozorci-rade-drah-prisli-ctyri-novi-lide-fbv-ekoakcie.asp?c=A100915\\_131859\\_ekoakcie\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/pruvan-v-dozorci-rade-drah-prisli-ctyri-novi-lide-fbv-ekoakcie.asp?c=A100915_131859_ekoakcie_spi))

Hospodaření Českých drah už nebude hlídat někdejší ministr bez portfeje Karel Březina. Ministerstvo dopravy dnes přes řídicí výbor vyměnilo v dozorčí radě Českých drah čtyři z devíti členů. Kromě odborářů oproti původním plánům zůstal severomoravský hejtman Jaroslav Palas (ČSSD) a exposlanec Zdeněk Prosek (ODS). Kvarteto nových členů tvoří úředníci a členové pravicových stran. ODS bude reprezentovat ještě náměstek ministra obrany Michael Hrbata (ODS). Za TOP 09 přichází jako ekonomický odborník Miroslav Nádvorník. Samotné ministerstvo nominovalo dva nestraníky: vrchního ředitele pro evropskou strategii Lukáše Hampla a státního tajemníka Radka Šmerdu. O změně dnes rozhodl řídicí výbor drah.

Kontrolní orgán ČD je už několik týdnů bez svého šéfa, Jaroslav Král rezignoval po svém zaměstnání u Českých drah. Nového si podle předsedy řídicího výboru Radka Šmerdy zvolí dozorčí rada na svém příštím zasedání. Členové dozorčí rady berou za svoji práci 30 tisíc měsíčně, pokud jsou zároveň státními úředníky, tak na ně nemají nárok.

## 16. 09. 2010 ČD nesmí uzavírat zásadní smlouvy, především na nákupy vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-nesmi-uzavirat-zasadni-smlouvy-predevsim-na-nakupy-vlaku/528950>)

Představenstvo Českých drah v čele s Petrem Žaludou nesmí od středy uzavírat žádné zásadní nové smlouvy, především na nákupy nových vlaků. Podle dnešní Mladé fronty Dnes (MfD) o tom rozhodl

řídící výbor ČD, ve kterém jsou hlavně zástupci ministerstva dopravy. Deník zároveň uvedl, že dozorčí rada ČD na státního dopravce chystá mimořádný audit. "Chceme mít tyto smlouvy pod kontrolou," řekl deníku šéf řídicího výboru Radek Šmerda. MfD píše, že rozhodnutí přichází jen pár dnů poté, co firma ohlásila nové soutěže na vlaky za více než pět miliard korun. Podle listu je to další ze zakázek, které dráhy od ministerstva dopravy mají. Už krátce po svém nástupu přikázal ministr dopravy Vít Bárta (VV) vedení firmy, aby se zatím zdrželo plánů na vydání dluhopisů ve výši 7,5 miliardy korun. Dráhy chtěly obligacemi financovat nákupy nových vozů.

Dráhy nemají podle svého mluvčího Radka Joklíka s nařízením problém a zákaz podepisovat velké kontrakty jim nijak nebude komplikovat chod firmy. "Nemáme před podpisem žádné velké kontrakty," uvedl Joklík. Stát se tak chce vyhnout situaci, kdy například ČD Cargo podepsalo velkou zakázku na nové vagony pár dnů před odvoláním tehdejšího šéfa Josefa Bazaly. Audit ve firmě přitom tvrdí, že nové vozy nejsou potřeba. Pomoci odhalit případné nesrovnalosti v ČD má i audit, který dozorčí rada ve firmě chystá. Představenstvo ve středu dostalo za úkol připravit na příští zasedání dozorčí rady zadávací dokumentaci pro výběr firmy, která provede u státního dopravce mimořádný audit, napsala dnešní MfD.

### 16. 09. 2010 V Plzni budou mít novou vlakovou linku (Plzeňská linka Kozolupy – Blovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/101607-v-plzni-budou-mit-novou-vlakovou-linku/>)

Od nového jízdního řádu zřídí Plzeňský kraj novou metropolitní vlakovou linku, která obslouží okraje Plzně i její centrum. Plzeňská linka, která bude dlouhá 34 kilometrů, povede z Blovic na jihu Plzeňska do Kozolup na sever od Plzně. Bude mít dvouhodinový takt a pokud se osvědčí, o rok později pojedou po hodině. Je to příspěvek kraje k celodennímu odlehčení dopravy v Plzni i v příměstských oblastech, uvedl krajský radní pro dopravu Jaroslav Bauer. "Bude to takové plzeňské povrchové metro bez přestupů na MHD," dodal. Kraj na nové spoje přidá ze svého navíc 5,5 milionu korun. Na trase budou od 12. prosince jezdit dvě až tři nové motorové soupravy Regionova. Budou nízkopodlažní, bez problémů do nich nastoupí invalidé, vozíčkáři i rodiče s kočárky, pokud pro ně má stanice upravené nástupiště, dodal radní. Na úseku Plzeň-Kozolupy jsou díky pokračující výstavbě III. koridoru z Plzně do Chebu rekonstruovány všechny nástupní plochy.

Linka, která má kromě obou konečných dalších deset stanic, pojedou přes uzlové hlavní nádraží v Plzni a obslouží další železniční zastávky v Plzni-Koterov, Jižní předměstí, Zadní Skvrňany a Křimice. Je zařazena do systému integrované dopravy Plzeňska. Cestující tam mohou platit čipovou Plzeňskou kartou na úhradu MHD a služeb, kterou od ledna 2005 využívají Plzeňané i lidé z okolí jezdící do krajského města za prací nebo do školy. V Plzeňském kraji dostane železnice příští rok o osm milionů více. Více než dvě třetiny spolknou nová metropolitní vlaková linka, která obslouží krajské město a jeho okraje. Další dva miliony korun navíc zaplatí kraj kvůli tomu, že stát vydá méně peněz jako podíl k zajištění základní dopravní obslužnosti.

### 16. 09. 2010 Karlovarský kraj bude jednat s RegioJet o převzetí několika tratí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/karlovarsky-kraj-bude-jednat-s-regiojet-o-prevezeti-nekolika-trati/529209>)

Karlovarský kraj bude jednat se společností RegioJet o případném převzetí provozování regionálních drah, které stát navrhuje zrušit. A to přesto, že podle náměstka hejtmána Karlovarského kraje Petra Navrátila (ČSSD) vláda hrozbou uzavření tratí otevírá cestu soukromé firmě. Na případném převzetí by se ale musely dohodnout kraj, RegioJet, České dráhy i Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Návrh SŽDC by podle vedení kraje znamenal razantní snížení objemu drážní dopravy. "Krátce poté se na Karlovarský kraj obrátila společnost RegioJet Radima Jančury se zajímavou nabídkou, že má společnost zájem provozovat některé dráhy v kraji navržené státem ke zrušení včetně zajištění železniční dopravy na těchto tratích. Konkrétně jde o trasy Cheb – Luby, Dalovice – Merklín, Nová Role – Chodov a Nové Sedlo – Loket," uvedl Navrátil. Záměr firmy RegioJet je pro kraj o to atraktivnější, že nabízí provozování železniční dopravy o 30 procent levněji, než se na uvedených tratích dosud jezdilo.

Podle náměstka hejtmána by se ale musely vyřešit některé sporné body. "Za ten nejdůležitější považují, že má Karlovarský kraj uzavřenu desetiletou smlouvu s Českými drahami, společnost RegioJet by tedy jednal musela jednat s vlastníkem samotných tratí (SŽDC) i s Českými drahami o převzetí kolejí i železniční dopravy. "Po jednání s RegioJetem ve mně postup společnosti budí

dojem, že vláda v tomto případě pracuje v zájmu této soukromé firmy tím, že vyhrožuje nekoncepčním rušením tratí, a připravuje tak společnosti půdu pro převzetí regionálních železnic," doplnil Navrátil.

RegioJet v roli zachránce pak může podle Navrátila přijít s pomocnou rukou krajům v podobě své nabídky. "Zvláštní je i to, že při jednání Asociace krajů s ministerstvem dopravy byli přítomni také zástupci zmíněné společnosti. Tyto skutečnosti jen potvrzují domněnku, že vláda je podnikatelský projekt, prostřednictvím kterého si vlivní podnikatelé budou řešit své zájmy," tvrdí Navrátil. Přesto bude kraj dál jednat jak se společností RegioJet, tak i s ČD, zda jsou na takovou nabídku schopny odpovědět, doplnil Navrátil.

## 16. 09. 2010 O víkendu se konají oslavy 110 let železniční trati Česká Lípa – Liberec (18. a 19. září 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8196/>)

Přesně 110 let uplyne zítra, 17. září, od okamžiku, kdy poprvé vyjel vlak z České Lípy po prodloužené trati z Mimoně do Jablonného v Podještědí a do Liberce. Krajské centrum osobní dopravy Českých drah v Liberci ve spolupráci s občanským sdružením Společnost železniční výtopna Jaroměř připravily v rámci oslav zvláštní jízdy vlaků. První parní vlak byl před 110 let všude vítán hudbou a velkým davem lidí a pořadatelé oslav nabízejí zájemcům zopakovat si tuto atmosféru. V sobotu a v neděli 18. a 19. září 2010 se uskuteční jízdy parních vlaků. Kromě toho vyjedou také historické motorové vozy. V železniční stanici Liberec jsou připravené doprovodné akce: výstava obrazů s železniční tematikou a kolejiště modelové železnice v depu. V Jablonném v Podještědí můžou zájemci navštívit železniční expozici nebo si v Mimoně projet neveřejnou trať do Mimoně starého nádraží motorovým vozem „Hurvínek“.

Zvláštní vlaky vyjíždějí současně z Liberce a z České Lípy s křižováním v Mimoně. Parní vlak vyjede z Liberce v 9:02 a do České Lípy přijede ve 12:57 hod., z České Lípy jede první vlak v 8:33 a do Liberce přijede v 10:59 hod. Zpět jede zvláštní spoj z Liberce ve 13:25 a do České Lípy přijede v 16:56 hod., z České Lípy jede zpáteční spoj ve 14:57 hod. a do Liberce přijede v 18:59 hod.. Jízdenky na zvláštní historické vlaky se prodávají pouze ve vlaku.

### Ceny jízdného ve zvláštních vlacích Liberec – Česká Lípa a zpět (17. září 2010)

	základní jízdné		zvýhodněné jízdné	
	jednosměrné	zpáteční	jednosměrné	zpáteční
Liberec – Jablonné v Podještědí	80 Kč	100 Kč	50 Kč	80 Kč
Jablonné v Podještědí – Mimoň	50 Kč	80 Kč	30 Kč	50 Kč
Mimoň – Zákupy	50 Kč	80 Kč	30 Kč	50 Kč
Liberec – Česká Lípa	150 Kč	200 Kč	100 Kč	150 Kč
jednotné jízdné v motor. Vlak			30 Kč	

## 17. 09. 2010 První český dopravce si pořídí lokomotivy Siemens (Metrans ER20)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/101721-prvni-cesky-dopravce-si-poridi-lokomotivy-siemens/>)

Dopravní společnost Metrans, která zajišťuje přepravy kontejnerových vlaků z Česka do sousedních zemí, si pořídí lokomotivy. Se Siemensem uzavřela smlouvu na dodávku tří dieselových strojů typu ER20 Cargo. Po několika pronájmech lokomotiv téhož výrobce různými českými dopravci se první společnost rozhodla také k jejich nákupu. Stroje by měly být dodány během roku 2011.

Lokomotivy přezdívané "Herkules" budou vodit kontejnerové vlaky do zahraničí, k provozu ve všech sousedních státech a také Maďarsku a Slovinsku mají být vybaveny zabezpečovacími zařízeními Mirel a Indusi, sdělila mluvčí Siemensu Petra Svatošová. Lokomotivy také dostanou přídatnou nádrž na naftu, aby mohly jezdit bez delších zastávek na co největší vzdálenosti.

Dieselové lokomotivy typu Siemens ER20 se na českých kolejích objevují od roku 2007, kdy jejich provoz povolil Drážní úřad. Většina "Herkulesů" je k vidění v čele nákladních vlaků, pronajímají si je soukromí dopravci od německých a rakouských společností. Stroje stejného typu jezdí také s mezistátními rychlíky z Plzně do Mnichova a Norimberku, na jejichž provozu se podílí německý Vogtlandbahn a České dráhy.

## 17. 09. 2010 Den železnice připomenou v Karlovarském kraji zvláštní vlaky na trati Tršnice – Luby u Chebu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8213/>)

Jízdy zvláštních historických vlaků u příležitosti 110 let tzv. Halštrovské dráhy připomínají v Karlovarském kraji Den železnice. Letos pořádají železničáři na západě Čech oslavu oproti kolegům z jiných krajů s předstihem, už v sobotu 18. září. Zvláštní vlaky poveze parní lokomotiva 354.195. Vlak vyjíždí v 9:20 z Chebu a přes Tršnice, Skalnou a Nový Kostel směřuje do Lubů u Chebu, kam přijede ve 12:45 hod. V Lubech přivítá historický vlak živá hudba, připravené je vystoupení mažorettek. Návštěvníci si můžou prohlédnout výstavu lokomotiv a svézt se na historické drezíně. Také ve stanici Cheb je výstava o historii železnice a lokomotiv. Ve Skalné jsou v nabídce jízdy na šlapadle, stejně tak v Novém Kostele, kde je navíc k vidění výstava historických traktorů.

Z Chebu odjíždí zvláštní vlak v 15:30 a do Chebu přijede v 16:52 hod. Celotražová jízdenka stojí 100 Kč, pro děti do 15 let 50 Kč. Úseková jízdenka Cheb – Skalná, a Skalná – Luby u Chebu stojí 40 Kč, zlevněná 20 Kč. Děti do 6 let cestují zdarma. Do Lubů u Chebu zamíří i historický autobus. Zvláštní jízda autobusu Škoda 706 RTO začíná v Karlových Varech. Autobus odjíždí ze stanice Karlovy Vary dolní nádraží v 9:00 a přes Sokolov a Skalnou zamíří do Lubů u Chebu, kam přijede ve 12:40 hod. Zpět do Karlových Varů odjíždí ve 15:45 a do Karlových Varů přijede v 17:30 hod. Jízdenka v úseku Karlovy Vary – Luby u Chebu stojí 50 Kč, zlevněná pro děti do 15 let 25 Kč. Děti do 6 let cestují zdarma.

Den železnice připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra Georga Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 40 km. Byla to revoluční změna, která nahrazovala koňské povozy, začaly se budovat tratě a postupně přecházela přeprava zboží a cestujících na železnici. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována naše první koněspřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi.

## 17. 09. 2010 Na dvou tratích v Olomouckém kraji přestanou jezdit vlaky (274, 296)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-dvou-tratich-v-olomouckem-kraji-prestanou-jezdit-vlaky/529610>)

Na regionálních železničních tratích Litovel – Mladeč a Velká Kraš – Vidnava v Olomouckém kraji přestanou jezdit od poloviny prosince vlaky. Podle vedení hejtmanství je jejich provoz neefektivní, nebude ho proto u Českých drah objednávat. Železniční dopravu v obou úsecích plnohodnotně nahradí doprava autobusová, řekl dnes ČTK hejtmanův náměstek Alois Mačák (ČSSD). Vlaky přestanou podle něj na obou tratích jezdit 12. prosince, kdy vstoupí v platnost nový jízdní řád. "Na dopravní obslužnost toto rozhodnutí ale nebude mít negativní vliv, ba naopak. Autobusová doprava, která vlaky nahradí, bude z hlediska docházkové vzdálenosti ještě komfortnější," uvedl Mačák. Doplnil, že železniční dopravci by měli v příštím roce v kraji ujet v rámci regionální osobní dopravy 6,13 milionu takzvaných vlakokilometrů, o téměř 60.000 méně než letos. "Toto snížení, které souvisí právě s ukončením provozu na tratích Litovel – Mladeč a Velká Kraš – Vidnava, nepředstavuje ani jeden den provozu regionální železniční dopravy v kraji. Navíc rozsah autobusové dopravy příští rok navýšíme," řekl Mačák.

Kraj zřejmě zaplatí příští rok železničním dopravcům za zajištění regionální přepravy 389 milionů korun, zhruba o deset milionů korun více než letos. "Nárůst je dán inflací a zdražením pohonných hmot. Uvedená částka na příští rok ale ještě není definitivně schválena, krajská rada se financováním veřejné dopravy bude zabývat v listopadu a její návrh bude schvalovat zastupitelstvo," uvedl Mačák. Regionální železniční dopravu v Olomouckém kraji zajišťují z drtivé většiny České dráhy. V regionu dále funguje soukromá železnice Desná.

## 17. 09. 2010 ČD zatím nebudou přebírat od státu regionální tratě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-zatim-nebudou-prebirat-od-statu-regionalni-trate/529735>)

České dráhy (ČD) se zatím nechystají od státu převzít některé regionální tratě, na nichž by provozovaly osobní dopravu, a to ani ve spolupráci s jinou společností. ČTK to dnes sdělil mluvčí ČD Radek Joklík. List E 15 před týdnem informoval, že ČD a společnost Radima Jančury Student Agency nabídly státu a krajům převzetí zhruba 17 regionálních tratí, a jejich levnější provozování. O převzetí

provozování regionálních drah se začalo mluvit v souvislosti s informací, že ministerstvo zadalo ČD a Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) vypracování seznamu prodělečných regionálních tratí. E15 napsal, že nabídku o převzetí, která se týkala hlavně příhraničních tratí, předložily ČD a Jančurova RegioJet ministerstvu dopravy.

Joklík ČTK sdělil, že pokud některý z krajů sníží rozsah objednané vlakové dopravy a dojde ke zrušení vybraných tratí, "nebudou České dráhy vlakové spoje na těchto zrušených úsecích dále provozovat". Zároveň dodal, že model toho, že by nějaká společnost tratě převzala a chtěla na nich provozovat dopravu, možný je. "Ale za předpokladu, že si (subjekt) sám zajistí financování oprav a údržby tratě a také si u něj někdo objedná dopravu". "České dráhy se v současné době nechystají ani samy, ani ve spolupráci s jiným subjektem převzít tyto tratě od SŽDC a dále je provozovat," doplnil Joklík. Na případných převzetích, o kterých se spekuluje, by se zřejmě musely dohodnout kraj, RegioJet, České dráhy i SŽDC. Náměstek hejtmana Karlovarského kraje Petr Navrátil ve čtvrtek uvedl, že Karlovarský kraj chce jednat s Jančurou o možném převzetí některých rušených tratí v kraji. Jančura dnes nicméně ČTK řekl, že příští týden se bude o situaci na železnici bavit s ministrem dopravy Vítem Bártoou.

### 19. 09. 2010 Své lokálky nedáme, vzkazují ministerstvu severočeské obce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sve-lokalky-nedame-vzkazuji-ministerstvu-severoceske-obce/530425>)

Minimálně čtyři ze sedmi ohrožených lokálek v Ústeckém kraji nechtějí přilehlé obce nechat zrušit. Uvažují o tom, že se pokusí zrušení tratí zablokovat alespoň na co nejdéle. Jejich možnosti jsou poměrně velké, připustil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Dohady okolo lokálních tratí v kraji znovu ožily po třech letech. Ústecký kraj se tehdy rozhodl na většině z nich zredukovat nebo úplně zastavit osobní dopravu, fyzicky i administrativně ovšem tratě zůstaly zachované a dál se udržují. Na tratě z Kadaně do Kaštic a do vojenského újezdu Hradiště, z Lovosic do Mostu i z Děčína do Oldřichova se navíc postupně začaly vlaky vracet. Sporadicky díky nákladním dopravcům a pravidelně na objednávku obcí, kterým se zalíbil koncept "turistických vlaků".

"Je to podpásová rána. Obce objednávají sezonní provoz, aby do svých regionů přilákaly víc návštěvníků a zajistily si tak rozvoj. Zájem cestujících roste, letos meziročně asi o 70 procent, a to i navzdory letošnímu ne zrovna příznivému létu," řekl ČTK koordinátor provozu Švestkové dráhy, která o letních víkendech spojuje Most, Lovosice a Litoměřice. Podobné výsledky hlásí i obdobná Doupovská dráha, na jejíchž dvou lokálkách v okolí Kadaně se letos cestujících svezlo více, než loni, redukcí spojů navzdory.

Jakmile se letos začalo o zrušení tratí hovořit, obce reagovaly zostra. "Uděláme vše pro to, aby tratě zůstaly mezi provozními a provoz mohl být zachován i v příštích letech," řekl starosta Třebívlic Josef Seifert. Podobný názor zastává i starosta Telnice Jaroslav Doubrava. V záchranářských bojích mají obce poměrně široké možnosti. "Zrušení tratě je poměrně složitý správní proces, který může připomínkovat řada subjektů, právě včetně obcí. Rozhodně to není tak, že by se tratě mohly ze dne na den zrušit," řekl ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. Rozhodovat o možném zrušení bude ministerstvo dopravy a přihlížet bude zřejmě i k vyjádření Ústeckého kraje, který minulý týden potvrdil, že žádné nové spoje na nevyužívaných tratích objednávat nehodlá.

### 20. 09. 2010 ČD začínají vyplácet odškodné za zpoždění vlaku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/101901-cd-zacinaji-vyplacet-odskodne-za-zpozdzeni-vlaku/>)

České dráhy začínají vyplácet cestujícím odškodné. Peníze dostanou za zpoždění vlaku – ale pouze v případě, že se bude jednat o chybu drah, nikoli o vyluku na trati. Platit to bude u všech vlaků v rámci kategorie SuperCity, EuroCity a InterCity. Odškodné bude vypláceno i za špatnou kvalitu vlaku, ale třeba i za nefunkční klimatizaci nebo topení. Zatím měli na kompenzaci nárok jen cestující na mezinárodních linkách.

Odškodné v případě zpoždění zatím platí jen pro dražší jízdenky. Možnost získat peníze zpět bude platit jen v tzv. vlacích vyšší kategorie, kde se dříve platily příplatky. Cestující budou mít nárok na 50 až 200 korun podle typu vlaků a délky čekání. Nejrychleji ke kompenzaci přijdou cestující vlaků SuperCity, tedy pendolin - stokorunu získají už za půlhodinové meškání. "Cestující budou muset mít jízdenku, která bude v hodnotě zhruba 300 korun na osobu," vysvětluje podmínky odškodného mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.



Odškodnění získají cestující ale jen za zpoždění způsobené Českými drahami. Třeba za výluky lidé nedostanou nic. České dráhy nenesou odpovědnost ani při zdržení kvůli vichřici, povodni, nehodám, sebevrahům nebo nefunkčnímu signalizačnímu zařízení, které patří Správě železniční dopravní cesty. Miroslav Vyka, Svaz cestujících ve veřejné dopravě: "Tento návrh je takovým plácnutím do vody. Zpoždění, které způsobí samotné České dráhy, je minimální a navíc nedosahuje ve většině případů takového času, aby ti cestující byli odškodněni." Všichni cestující bez ohledu na typ vlaku mohou využít i novinku v případě, kdy jim ujede poslední přípoj. Dráhy garantují zajištění dopravy do cílové stanice náhradním vlakovým spojem, autobusem nebo i taxíkem.

V Evropě přitom dráhy odškodňují výrazně víc. V Německu nabízejí až poloviční slevu a na všech linkách. Podobné je to i v Rakousku a v Británii, tam může být sleva až 100 procent. Většina společností nezkoumá příčinu a platí i třeba v případě nehody nebo opravy trati, narozdíl od Českých drah. Odškodné nabízejí ČD pouze cestujícím, kteří mají vnitrostátní jízdenku. Na mezinárodní lístky se už od loňského prosince vztahují jiná pravidla, cestující podle nich dostávají zpět čtvrtinu ceny jízdenky, pokud je vlak opožděn o více než hodinu, při dvouhodinovém zpoždění musí dráhy vracet polovinu jízdného. V prosinci chtějí ČD projekt vyhodnotit a pak se rozhodnou, jestli nabídku odškodňování případně rozšíří.

### Kdy lze žádat o odškodnění

- v případě zpoždění odškodní ČD pouze cestující s vnitrostátní jízdenkou za cenu vyšší než 300 korun, pro majitele Kilometrické banky při odečtu více než 300 kilometrů nebo pro majitele síťových jízdenek In-gold

- v případě zpoždění odškodní ČD své cestující pouze v případě, že nehodu samy způsobí (např. při poruše lokomotivy)

1. vlaky SC (vrací se cena rezervace 100/200 Kč):

- při zpoždění více než 30 minut
- při vypravení náhradní soupravy (místo jednotky ř. 680 Pendolino)
- při nefunkční klimatizaci (v létě)
- při nefunkčním topení (v zimě)

2. vlaky EC/IC (vrací se 100 korun):

- při zpoždění více než 60 minut
- při nezařazení vozu 1. třídy (odškodné pouze 50 Kč)
- při nefunkční klimatizaci ve voze, který je klimatizací vybaven (v létě)
- při nefunkčním topení (v zimě)

3. všechny vlaky:

- při ujetí posledního přípoje vypraví ČD zvláštní vlak nebo objednájí taxi

## 20. 09. 2010 Splavnění Labe žije, dvě koleje z Pardubic do Hradce už ne

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/splavneni-labe-zije-dve-koleje-z-pardubic-do-hradce-uz-ne-pjw-pardubice-zpravy.asp?c=A100920\\_1453101\\_pardubice-zpravy\\_klu](http://pardubice.idnes.cz/splavneni-labe-zije-dve-koleje-z-pardubic-do-hradce-uz-ne-pjw-pardubice-zpravy.asp?c=A100920_1453101_pardubice-zpravy_klu))

Ministerstvo dopravy si při hledání staveb, na kterých lze v budoucnu ušetřit, vyhlédlo další oběť. Stane se jí plánovaná dvoukolejka z Pardubic do Hradce. Podle ministerstva je zbytečná. Ekology kritizované splavnění Labe chce resort naopak podpořit. Plán na výstavbu kanálu u Přelouče si dala vláda do programového prohlášení a ministr dopravy Vít Bárta při páteční návštěvě kraje mluvil tak, že to myslí smrtelně vážně. "Nechceme rezignovat na to dostat nákladní přepravu na železnici a na vodu. Splavnění Labe je pro občany stejné řešení jako obchvaty měst. Omezit nákladní silniční přepravu je pro nás jasnou strategickou prioritou," řekl Bárta. "Můj úkol je posunout tuhle papírovou válku dopředu. Na prvním místě je Děčín, na druhém Přelouč a pak Pardubice," řekl náměstek ministra a bývalý hejtman Pardubického kraje Ivo Toman, který má lodní dopravu na starosti.

Ministr dopravy nedávno získal do svého týmu Miroslava Patrika z ekologického hnutí Děti Země. Ten by teoreticky mohl uklidnit dlouhotrvající boj mezi Ředitelstvím vodních cest a nespokojenými ekologickými sdruženími, které stavbě kanálu na Labi u Přelouče již několik let brání. Nedávno tři z nich napadly výjimku, která dovoluje stavět kanál v lokalitě Slavíkových ostrovů u Přelouče. Žijí tam chráněné druhy rostlin a živočichů, například kolonie motýlů modrásků.

**Peníze na druhou kolej Bárta nedá**

Ne ve všem však ministr dopravy krajským politikům vyhověl. O zdvoukolejnění trasy mezi Hradcem Králové a Pardubicemi nechtěl ani slyšet. "Ministr s touto stavbou nepočítá. Kdyby se ale peníze na stavbu objevily, jsme připraveni," řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek. Správce železnice kvůli tomu požádal o prodloužení územního rozhodnutí.

Práce na hlavním koridoru mezi Českou Třebovou a Prahou však pokračovat budou. Začne se modernizovat průjezd Ústím nad Orlicí. "Se starou budovou se počítá. Její využití nyní řešíme s ministerstvem dopravy," dodal Komárek. Za zachování nádražních domků, které stojí na ostrově mezi dvěma kolejišti, se bili místní lidé. Českým drahám rozhodnutí novou budovu nestavět a starou nebourat nelíbí. "Nadále budou lidé skákat z vlaku na nízké perony. Je to koridorová trať, ale stanice tam funguje jako na lokálce," komentoval nedávno stav nádraží mluvčí drah Petr Štáhlavský.

**20. 09. 2010 Jízdenky SONE+ a ČD Net jsou v prodeji nově také na eShopu Českých drah**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8215/>)

České dráhy rozšířily od 17. září nabídku eShopu o víkendové síťové jízdenky SONE+ a síťové jízdenky ČD Net. Při samoobslužném nákupu těchto dokladů v internetovém obchodě ČD cestující zaplatí oproti pořízení u pokladní přepážky o 3 % méně. Další 3 procenta z ceny nákupu jim budou načtena na účet aktivované elektronické peněženky na In-kartě. Nově je možné koupit v eShopu také jízdní doklady pro kola a pro psy.

„Síťové jízdenky SONE+ a ČD Net jsou mezi zákazníky velice populární, proto jim vycházíme vstříc a od 17. září je nabízíme také v našem eShopu. Po nedávném rozšíření portfolia internetových dokladů o jízdenky na osobní vlaky, je to v krátké době druhé významné rozšíření nabídky internetového obchodu Českých drah,“ říká Jiří Jeřeta, ředitel Odboru produktů a obchodu Českých drah a dodává: „Každý, kdo si jízdenky SONE+ nebo ČD Net zakoupí elektronicky, zaplatí o 3 procenta méně. Například za SONE+ ve variantě pro všechny vlaky zaplatí místo obvyklých 450 korun jen 436,50 Kč. Pokud navíc během nákupu dokladů v internetovém obchodě uvedou číslo své In-karty, vrátíme jim v následujícím měsíci další 3 procenta z ceny nákupu na účet elektronické peněženky.“

Kromě síťových jízderek SONE+ a ČD Net dopravce v internetovém obchodě nově prodává také doklady pro přepravu spoluzavazadel (nejčastěji jízdních kol), a to včetně možnosti využití služby úschova během přepravy. „Službu asi nejvíce ocení cyklisté, kteří si doposud mohli zakoupit doklad pro kolo jen u pokladní přepážky. Na webu prodáváme jak doklady pro přepravu kola jako spoluzavazadla, tak formou úschovy během přepravy, která je častá v rychlících. Nabízíme variantu pro jeden vlak i pro celý den,“ uvádí Jiří Jeřeta.

Nabídka nákupu přes internet se rozšířila také o jízdní doklady pro přepravu psů. Dopravce prodává na webu jak jízdenky pro jeden vlak za 15 korun, tak doklady na celý den za 30 korun. Při nákupu na eShopu je však potřeba brát v úvahu, že minimální částka pro uskutečnění nákupu je 30 korun.

**20. 09. 2010 V Jihočeském kraji skončí další železniční lokálka (193 Dívčice – Netolice, od 27. února 2011)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/101964-v-jihoceskem-kraji-skonci-dalsi-zeleznicni-lokalka/>)

Na jihu Čech končí provoz na železniční trati z Dívčic do Netolic. Podle správců je ztrátový a navíc se trať nachází ve špatném stavu. Starostové ale protestují, neboť trať je relativně využívaná, a rozhodnutí kraje kritizují i někteří železničáři. Poslední soupravy přesto po těchto kolejích vyjedou 26. února, pak vlaky nahradí mikrobusesy.

Třináctikilometrová trať spojuje Dívčice a Netolice už 115 let, nicméně nyní se po kolejích pohybují poslední soupravy. Vlaková doprava na tomto úseku je totiž podle náměstka hejtmána Jihočeského kraje Martina Kuby (ODS) neefektivní a správci trati navíc tvrdí, že se zdejší železnice nachází ve špatném stavu a její oprava a modernizace se nevyplatí. "Trať je z hlediska dalšího vývoje železniční infrastruktury postradatelná," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

O "ráně pod pás" naopak hovoří starostové a rozhodnutí kraje kritizují. Podle starostky Dívčic Milady Pokorné (nez.) s nimi o tomto problému nikdo nejednal. Zaskočení jsou také někteří železničáři, kteří

s provozem na této trati počítali. Přitom vlaky cestující využívají; denně se zde svezou až dvě stě osob. Přesto by se zde měl provoz zastavit již koncem února, kdy by ho měly nahradit první mikrobusey.

## 21. 09. 2010 Praha si objedná více vlaků, náklady se zvýší o 64 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/praha-si-objedna-vice-vlaku-naklady-se-zvysi-o-64-milionu-kc/531315>)

V Praze a jejím okolí bude jezdit od nového jízdního řádu, který začíná platit 12. prosince, v rámci Pražské integrované dopravy (PID) 898 vlakových spojů, nyní je spojů 822. Praha je jediným krajem, který navýší od nového grafikonu objednávku železniční dopravy. Za vlaky příští rok zaplatí o 64 milionů více než letos. Na tiskové konferenci o tom informovali zástupci organizace ROPID a Českých drah.

Od prosince se například posílí spojení na lince S7 do Úval, kam bude ve špičkách pracovního dne prodlouženo 16 párů vlaků z Berouna. Nově se zavede víkendový provoz v hodinovém intervalu na trati Roztoky u Prahy - Praha Hostivař. Přibudou například také přímé vlaky z Prahy do Dobříše, čímž některým cestujícím odpadne nutnost přestupu ve Vraném nad Vltavou. "Praha je jediný region, kde skutečně nedochází k poklesu nabídky, naopak k masivnímu zvýšení," řekl Alois Kašpar ze středočeského regionálního centra Českých drah. "Praha nejen objednala vlaky, ale také je i zaplatí," doplnil. Letos město uhradí Českým drahám takzvanou prokazatelnou ztrátu z provozu vlaků ve výši 600 milionů korun, příští rok 664 milionů korun. "Postupné rozšiřování počtu vlaků po Praze láká stále více Pražanů využít železnici při cestách metropolí," uvedl Pavel Procházka, který je pověřený řízením ROPIDu. K nejvytíženějším patří takzvaná městská linka z Libně do Roztok u Prahy, kde cestující s doklady integrované dopravy tvoří až 80 procent.

Pro velký zájem cestujících nechá Praha v provozu i linku S65 z Hostivice přes Jinonice na pražský Smíchov, která o prázdninách suplovala tramvaje v době výluky na Plzeňské ulici. Interval vlaků bude zpravidla hodinový, zastávka Praha Zličín se přejmenuje na přesnější Praha Řepy. V Praze a jejím okolí zajišťují železniční dopravu v rámci PID především linky systému Esko, kterých je včetně rychlíků 19.

Některé novinky ve vlacích PID od 12. prosince:

- posílení dopravy do Úval přímými vlaky S7 z Berouna
- provoz městské linky S41 o víkendu včetně prodloužení do Hostivaře
- přímé vlaky Praha - Dobříš také v odpolední špičce
- v pracovní dny nové vlaky z Hostivice na smíchovskou zastávku Na Knížecí

## 21. 09. 2010 Vyzkoušejte vlak za symbolickou cenu (ČD Promo, zpáteční za 1/10 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-8237/>)

Využijte možnost snadno a levně vyzkoušet železniční dopravu tam, kde nabízíme kvalitní spojení vlakem.

### Liberec – Jablonecké Paseky a zpět za 1 Kč 21. 9. 2010

Zpáteční jízdenky se budou prodávat:

- u pokladní přepážky ve stanicích Jablonecké Paseky a Jablonec nad Nisou do stanice Liberec a ve stanici Liberec do stanice Jablonecké Paseky
- ve vlaku u průvodčího ze stanic Nová Ves nad Nisou, Jablonec nad Nisou zastávka, Jablonec nad Nisou centrum a Jablonec nad Nisou dolní nádraží do stanice Liberec; ze stanice Liberec do stanice Jablonecké Paseky a ze stanic Proseč nad Nisou, Vratislavice nad Nisou, Vesec u Liberce a Liberec-Rochlice do stanice Liberec nebo Jablonecké Paseky

Jízdenka ČD Promo Liberecký kraj platí pro jednoho cestujícího ve 2. třídě všech vlaků na trati 036 a její cena činí 1 Kč.

### České Budějovice – České Velenice a zpět za 10 Kč 22. 9. 2010

Zpáteční jízdenky se budou prodávat:

- u pokladní přepážky ve stanici České Velenice do stanice České Budějovice, ve stanici Nové Hrady do stanic České Budějovice a České Velenice a ve stanici České Budějovice do stanice České Velenice

- ve vlaku u průvodčího ze stanic České Velenice, Vyšné, Nové Hrady, Petříkov, Jílovice, Hluboká u Borovan, Borovany, Radostice u Trocnova, Trocnov, Nová Ves u Českých Budějovic a Nové Hodějovice do stanice České Budějovice nebo České Velenice

Jízdenka ČD Promo Jihočeský kraj platí pro jednoho cestujícího ve 2. třídě všech vlaků na trati 199 a její cena činí 10 Kč.

#### **Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí a zpět za 1 Kč 23. 9. 2010**

Zpáteční jízdenky se budou prodávat:

- u pokladní přepážky ve stanici Rožnov pod Radhoštěm do stanice Valašské Meziříčí a ze stanice Valašské Meziříčí do stanice Rožnov pod Radhoštěm

- ve vlaku u průvodčího ze stanic Zubří, Střítež nad Bečvou, Zašová, Hrachovec a Krhová do stanice Valašské Meziříčí nebo Rožnov pod Radhoštěm

Jízdenka ČD Promo Zlínský kraj platí pro jednoho cestujícího ve 2. třídě všech vlaků na trati 281 a její cena činí 1 Kč.

#### **Benešov u Prahy – Praha-Vysočany a zpět za 10 Kč 29. 9. 2010**

Zpáteční jízdenky se budou prodávat:

- u pokladní přepážky ve stanicích Benešov u Prahy, Čerčany, Senohraby, Mirošovice u Prahy a Mnichovice do stanice Praha-Vysočany

Jízdenka ČD Promo Praha a Středočeský kraj platí pro jednoho cestujícího ve 2. třídě všech vlaků na trati 221 (tj. uvedených v jízdním řádu trati 221) a její cena činí 10 Kč.

#### **Oslavany – Brno hl.n. a zpět za 1 Kč 30. 9. 2010**

Zpáteční jízdenky se budou prodávat:

- u pokladní přepážky ve stanicích Ivančice, Moravské Bránice a Střelice do stanice Brno hl. n.

- ve vlaku u průvodčího ze stanic Oslavany, Ivančice, Ivančice město, Ivančice letovisko, Silůvky, Radostice, Střelice dolní a Troubsko do stanice Brno hl.n.

Jízdenka ČD Promo Jihomoravský kraj platí pro jednoho cestujícího ve 2. třídě všech vlaků na trati 244 a její cena činí 1 Kč.

---

## **21. 09. 2010 Vlaky se sjely na berlínský veletrh Innotrans**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/102087-vlaky-se-sjely-na-berlinsky-veletrh-innotrans/>)

Největší železniční veletrh v Evropě začal. Na berlínském Innotrans jsou k vidění nejnovější produkty velkých i menších výrobců, novinku do Berlína přivezla i Škoda, která představuje vratnou soupravu ze své Vagonky určenou pro slovenské železnice. Veletrh potrvá do pátku, po celou dobu je otevřen pro odbornou i širokou veřejnost.



Na Innotrans přivezly své nejnovější vlaky všechny významné železniční strojírny. Siemens představuje lokomotivu Vectron (nástupce známých strojů Taurus) nebo další řadu rychlovlaků Velaro, které dnes jezdí v Německu jako spoje ICE, ve Španělsku jako AVE i v Rusku jako Sapsan. S novou generací neméně známého rychlovlaku Pendolino přijel do Berlína Alstom.

Plzeňská Škoda, která na posledním Innotrans zaujala světovou premiérou elektrické lokomotivy 109E, se tentokrát prezentuje především jako výrobce regionálních vozidel. Vratná dvoupodlažní souprava, kterou si objednala slovenská ZSSK, vychází z trakční jednotky City Elefant, oproti nim ale bude na jednom konci připojena lokomotiva. Regionální vlak konkuruje například jednotce Desiro Mainline, kterou přivezl Siemens, nebo Flirt, s nímž se na Innotrans prezentuje Stadler.

Největší slovenský výrobce železničních vozidel – ŽOS Vrútky – představil v Berlíně vozy určené pro expresní vlaky ZSSK. Veletrh Innotrans probíhá na berlínském Výstavišti (Messe), vstup do celé expozice stojí 36 eur, do venkovní expozice pouze dvě eura.

**22. 09. 2010 Železniční doprava na Karlovarsku zůstane zachovaná**

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/zeleznicni-doprava-na-karlovarsku-zustane-zachovana-p07-/vary-zpravy.asp?c=A100921\\_184846\\_vary-zpravy\\_pp](http://vary.idnes.cz/zeleznicni-doprava-na-karlovarsku-zustane-zachovana-p07-/vary-zpravy.asp?c=A100921_184846_vary-zpravy_pp))

Lidé z Karlovarska, kteří jezdí vlakem, se nemusí obávat zrušení některých tratí při prosincové změně jízdních řádů. Už je jasné, že z regionální mapy Českých drah nezmizí ani jediná. Namálo už přitom měla například trať z Chodova do Nové Role. Ministerský seznam kolejí byl původně pořádně dlouhý. Dostala se na něj trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary, Dalovice – Merklín, Chodov – Nová Role, Cheb – Luby a další. Nakonec ale ministerstvo dopravy rozhodlo tak, že železniční doprava v Karlovarském kraji zůstane stoprocentně zachovaná. Při jednání na ministerstvu dopravy zástupci krajské vlády začátkem září nesouhlasili s avizovaným rušením šesti prodělečných tratí. V celé České republice jich bylo šest desítek. Mezi tratěmi, navrženými ke zrušení, byl i úsek Tršnice – Luby u Chebu, kde při oslavách 110 výročí Halštrovské trati jezdila parní lokomotiva. Kraji by ale trať rád využíval pro nákladní dopravu. Neuskutečněné plány vlády by na zrušení železniční trati mezi Mariánskými Lázněmi a Karlovými Vary by udělaly čáru přes rozpočet Českým drahám. Ty chtějí příští rok v Mariánských Lázních, Karlových Varech, Chebu a Sokolově zavést na nádražích půjčovnu kol.

**Cykloturisté si budou na nádražích půjčovat kola**

Rozšíření služeb souvisí se stavbou páteřní cyklostezky Ohře. Cykloturisté, kteří ji budou chtít využívat, si půjčí na nádraží kola. Jejich odvoz pak zajistí České dráhy. V návrhu rozpočtu na příští rok počítá krajská pokladna s jednorázovým příspěvkem na půjčovny ve výši 150 tisíc korun. Spolu se zachováním tratí v regionu ztrácí na aktuálnosti také možnost, že by regionální tratě převzal soukromý dopravce. Kraj chtěl totiž ještě minulý týden jednat se společností RegioJet Radima Jančury. Definitivní tabulka ministerstva dopravy ale podle vedení kraje mění situaci, v níž se pod hrozbou uzavření tratí otevřela cesta soukromé firmě. Ta nabízí provozování železniční dopravy o 30 procent levněji. "Vývoj situace staví nabídku RegioJetu do jiného světla. Máme desetileté smlouvy s Českými drahami, které chtějí provozovat všechny tratě, jež vysoutěžily. Vypovědět smlouvy by nebylo jednoduché," řekl náměstek hejtmána Petr Navrátil.

**22. 09. 2010 Stržená trolej zastavila vlaky mezi Plzní a Prahou, provoz už je obnoven**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/102129-strzena-trolej-zastavila-vlaky-mezi-plzni-a-prahou-provoz-uz-je-obnoven/>)

Provoz na železniční trati mezi Plzní a Prahou od časných ranních hodin zkomplikovalo stržené trakční vedení. V úseku mezi Zdicemi a Berounem vlaky neprojely ani v jednom směru. Přepřev cestujících tak zajišťovaly náhradní autobusy. Krátce po deváté hodině se tam podařilo obnovit provoz motorovými lokomotivami po jedné traťové koleji a zhruba od půl jednácté tam jezdí vlaky bez omezení. Dnešní porucha prý nesouvisí s pracemi, které na trati probíhají už několik měsíců v souvislosti s modernizací koridoru. "V 6:10 došlo za průjezdu osobního vlaku směrem na Plzeň na berounském zhlaví ke stržení trakčního vedení. Bohužel zasahovalo i do první traťové koleje, takže jsme z bezpečnostních důvodů museli vyloučit obě koleje," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. V 10:34 byl obnoven provoz po obou traťových kolejích.

Na vytížené železniční trase nejsou podobné komplikace ničím výjimečným. Naposledy na začátku září strhl rychlík trolej v Rokycanech. Opravy trvaly několik hodin. Podle Hally úsek mezi Prahou a Plzní neprošel ještě modernizací a tomu odpovídá i stav infrastruktury.

**22. 09. 2010 Hradecký kraj definitivně opouští tři tratě, pustí na ně nadšence (026 Broumov – Otovice zastávka, 043 Královec – Žacléř, 046)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/hradecky-kraj-definitivne-opousti-tri-trate-pusti-na-ne-nadsence-phc/hradec-zpravy.asp?c=A100922\\_1454285\\_hradec-zpravy\\_meb](http://hradec.idnes.cz/hradecky-kraj-definitivne-opousti-tri-trate-pusti-na-ne-nadsence-phc/hradec-zpravy.asp?c=A100922_1454285_hradec-zpravy_meb))

Na třech železničních tratích už Královéhradecký kraj definitivně nebude provozovat osobní dopravu. Jsou to čtyřkilometrový úsek z Broumova do Otovic, pětikilometrová trať z Královce do Žacléře a dvanáctikilometrový úsek z Hněvčevsi do Smiřic. "Vlaky už na nich nejezdí delší dobu. České dráhy je ještě vedly jako tratě a za nějaké to období, kdy podle státních norem kontrolují stav kolejí, to znamenalo určité náklady, přestože se tam nejezdilo. Nyní jsme na ministerstvu dopravy potvrdili, že už tam osobní dopravu provozovat nebudeme a že jsme ji nahradili autobusy," uvedl krajský radní zodpovědný za dopravu Josef Ješina z ČSSD. Rozhodnutí kraje znamená, že se tratě vyřadí

z provozu nebo na nich budou moci dopravu provozovat soukromé organizace. Například trať z Hněvčevsi do Smiřic chtějí provozovat fandové železniční historie.

### Lokálka do Dobrušky jezdí jednou denně

"Máme zájem o její zachování pro občasný provoz historických vlaků. Jednáme o tom se Správou železniční a dopravní cesty," uvedl Vladimír Újec ze Společnosti železniční výtopna Jaroměř, která provozuje železniční muzeum a pořádá výletní jízdy parními vlaky. Vlakové spojení mezi Opočnem a Dobruškou, kde letos v březnu po 101 letech až na jediný spoj přestala jezdit lokálka, kraj zatím úplně nezrušil. Od března do Dobrušky zajíždí ve všední dny jenom jeden ranní vlak z Týniště nad Orlicí, který přiváží pracující a studenty. Na zpáteční cestu se už ale musejí vydat autobusy. Rozhodnutí zrušit lokálku odůvodnil Královéhradecký kraj tím, že vlakem jezdilo málo lidí a autobusové spojení ho bude stát méně.

## 22. 09. 2010 Jižní Korea zvažuje výstavbu podmořských tunelů do Číny a Japonska

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-46529110-jizni-korea-zvazuje-vystabu-podmorskych-tunelu-do-ciny-a-japonska>)

Tunel do Číny by byl šestkrát delší než tunel pod Lamanšským průlivem a stál by v přepočtu dva biliony korun. Jihokorejská vláda zvažuje výstavbu podmořských tunelů, které by zemi spojily s Čínou a Japonskem. Oznámil to v úterý mluvčí ministerstva dopravy a námořních záležitostí, kterého cituje agentura Reuters. "V této fázi studujeme, zda je vybudování podmořských tunelů ekonomicky a technicky proveditelné," řekl mluvčí. Výsledky posuzování by podle něj měly být k dispozici ještě letos. Podmořské tunely by měly sloužit provozu korejských rychlovlaků KTX. Představitel vlády řekl tiskové agentuře Jonhap, že může trvat desítky let, než bude projekt uskutečněn. Předtím by musely být uzavřeny dohody o jeho financování s čínskou a japonskou vládou.

O možnosti propojit zemi s Čínou podmořským tunelem už informoval i jihokorejský list Čoson Ilbo. Ten napsal, že jedním z návrhů je spojení západní Koreje s městem Wej-chaj v čínské provincii Šan-tung. Tunel v délce 300 kilometrů by měl stát 106 miliard dolarů (téměř dva biliony korun). Ze Soulu do Pekingu by se lidé mohli dostat za pouhé čtyři a půl hodiny. O hodinu déle by trvala cesta do Šanghaje. Druhý zvažovaný tunel by měl spojit přístavy Pusan v Koreji a Fukuoka v Japonsku. Někteří odborníci považují tento tunel, o kterém se diskutuje už od roku 1917, za reálnější, než tunel do Číny. Musel by překonat kratší vzdálenost, asi 220 kilometrů a na rozdíl od tunelu do Číny je po cestě několik ostrůvků, které by mohly stavbu usnadnit. Třetí tunel by spojil jihokorejské město Mokpo s nejnižším ostrovem země Jeju.

Podmořské tunely by měly pomoci ekonomické spolupráci těchto tří zemí, podpořit cestovní ruch a generovat miliardové úspory v přepravě. Varianta spojení Jižní Koreje s Čínou dálnicí zatím není možná z politických důvodů, kvůli letitému nepřátelství s komunistickou Severní Koreou. Někteří kritici projektu tvrdí, že by soustava tunelů, jejichž výstavba by mohla trvat asi 15 let, pomohla především Japonsku v expanzi do Koreje a Číny. Pro srovnání, tunel pod Lamanšským průlivem, který spojuje Francii s Anglií, má délku 50,5 kilometru a stál v přepočtu kolem 15 miliard dolarů. Nejdelší tunel na světě se nachází pod průlivem Cugaru mezi japonskými ostrovy Honšú a Hokkaidó. Postavila ho japonská železnice v letech 1971 – 1988. Je dlouhý téměř 54 km, maximální hloubka pod mořem je skoro 84 m. Stavba byla sice unikátním technickým úspěchem, celkové náklady však vzrostly oproti plánovaným 783 milionům dolarů až na 6,5 miliardy dolarů.

## 22. 09. 2010 Ministerstvo zruší čtyři tratě, kraj na nich spoje neobjednal (Středočeský kraj – 013, 063, 125, 233)

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/ministerstvo-zrusi-ctyri-trate-kraj-na-nich-spoje-neobjednal-puc-praha-zpravy.asp?c=A100922\\_1454217\\_praha-zpravy\\_sfo](http://praha.idnes.cz/ministerstvo-zrusi-ctyri-trate-kraj-na-nich-spoje-neobjednal-puc-praha-zpravy.asp?c=A100922_1454217_praha-zpravy_sfo))

Seznam středočeských tratí, na kterých ministerstvo dopravy zruší železniční dopravu, už je znám. Vlaky nebudou jezdit na čtyřech z původně plánovaných osmi tratí. Důvodem je ztrátový provoz. Kraji se nevyplatí dotovat spoj, kterým jezdí jen několik lidí denně. Vlakem na trati z Bakova nad Jizerou do Dolního Bousova na Mladoboleslavsku a dál do Kopidlna na Královéhradecku se lidé od poloviny prosince už nesvezou. Železniční doprava tam končí. "Pravda je, že už teď tu jezdí lokálkou málo lidí. Jednáme každoročně, aby se provoz zachoval, ale chápeme, že se to finančně udržet nedá," reagovala Miroslava Kočová, místostarostka Kněžmostu u Bakova nad Jizerou, pod který spadá malá vesnice Koprník. Tu železnice protíná. "Vlak využívají přibližně dva cestující z každé vesnice," dodala.

Lidé si podle ní alternativní dopravu už našli. "Domluví se tři čtyři a jedou do práce autem. Je to pro ně úspornější na čas i peníze," vysvětlila Kočová.

### Kraj neměl zájem, termín vypršel

Ministerstvo dopravy jednalo podle náměstka Martina Sýkory o ztrátových tratích s každým krajem zvlášť. "Společně jsme si řekli, které tratě jsou ekonomicky nevýhodné, a pak jsme čekali, které spoje si na nich kraje objednájí," řekl Sýkora. Termín vypršel v pondělí. Středočeský kraj na žádné z tratí, o jejichž zrušení ministerstvo nakonec rozhodlo, spoje neobjednal. "Pokud neobjednali, je to pro nás signál, že po všech společných jednáních tyto spoje nechtějí. A když na trati nejsou spoje, ministerstvo ji zruší nebo bude hledat jinou variantu jejího využití," poznamenal Roman Sýkora. Náměstek hejtmána pro dopravu Robin Povšík (ČSSD) tvrdí, že o konečném seznamu rušených tratí ještě nic neví, přestože se na jednáních podílel. Přiznává však, že trať z Bakova je velmi ztrátová. "Je totálně nevyužitá. Jezdí tam minimum lidí," připouští, ovšem zároveň dodává: "Pro nás je mrtvá, ale je stále ve hře. O její provozování se mohou přihlásit soukromí dopravci. Pak to bude komerční využití, pro cestující dražší." Podle něj musí verdikt ministerstva podepsat krajská rada. "Ještě jsme nic neodsouhlasili," řekl Povšík. Podle informací MF DNES to však už na zrušení tratí nic nezmění. "Termín 20. září je oficiální pro objednávání spojů, ale s tím, že se lze ještě několik dnů poté dohodnout. Středočeský kraj je velký zákazník, a tak by ho České dráhy i Správa železniční dopravní cesty měly respektovat. Podle mého názoru je trať z Bakova tak ztrátová, že by se doprava na ní objednávat neměla. Jde ale o politické rozhodnutí. Záleží na kolektivním souhlasu krajské rady," trvá na svém Povšík.

### Spoje mohou provozovat soukromí investoři

Na seznamu ztrátových tratí v kraji, jejichž provoz už stát nebude platit, jsou ještě další tři. Jde o tratě Čelákovice – Mochov, Krupá – Kolečovice a Bošice – Bečváry. Spoje dotované krajem na nich ale už dlouho nejezdí, vystřídal je nostalgické vlaky. Fungovaly vždy v létě. Zda to tak bude i nadále, není jasné. Provoz tratě by museli platit soukromníci. Jako například tu z Bošic do Bečvár na Kolínsku. Rušit se měla už před několika lety, zachránil ji Klub železničních cestovatelů. V létě tam jezdí pravidelně Podlipanský motoráček. "Regionální tratě jsme se tehdy ujali. Nechtěli jsme, aby tu vlaky přestaly jezdit. I když se nad námi opět smráká, provozovat je budeme dál," uvedl jednatel klubu Bohumil Augusta. Provoz vlaků stojí podle něj každý rok miliony.

### Místo vlaku autobus

Na trasy, kudy už nebudou jezdit vlaky, chce kraj nasadit autobusy. "Pak bychom proti zrušení tratě nebyli. Cestujících ubývá, ani od místních jsem žádné pobouřené reakce neslyšel. Lidé často jezdí autem," řekl starosta Bakova nad Jizerou Jiří Hieke.

## 24. 09. 2010 V Klášterci otevřeli zrekonstruované nádraží

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-klasterci-otevrel-i-zrekonstruovane-nadrazi/532832>)

Rekonstruované nádraží v Klášterci nad Ohří už slouží cestujícím. Oprava nádražní budovy a jejího okolí trvala zhruba deset měsíců a stála asi 13,8 milionu korun. Kolaudace už proběhla minulý týden, řekla novinářům mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Na trať z Chomutova do Chebu se poprvé vydaly vlaky v roce 1871 a z téže doby pochází i nádraží v Klášterci. Přestože prošla trať v poslední dekádě celkovou rekonstrukcí a elektrifikací, výpravní budovy v Klášterci se to dotklo jen minimálně. Budova nebyla v dobrém stavu. Od loňského prosince ovšem začala stanice měnit svou tvář. Dostala novou střechu, fasádu a vyměnila si okna a dveře. "Součástí akce byla i zcela nová kanalizace a zpevněné plochy prvního nástupiště a okolí výpravní budovy," uvedla Pistoriusová. Součástí rekonstrukce byla stavba bezbariérové haly pro cestující. Handicapovaní lidé mohou využívat na toaletách systému Euroklíč, díky němuž nemusí žádat o klíče personál stanice.



## 24. 09. 2010 Bárta: Strategickou stavbou v Plzeňském kraji je III. Koridor

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-strategickou-stavbou-v-plzenskem-kraji-je-iii-koridor/532928>)

Strategickou stavbou v Plzeňském kraji je III. železniční koridor. Cesta osobním vlakem z centra Prahy do Plzně se nejdéle do tří let zkrátí ze 140 na 72 minut. Novinářům to dnes po jednání s náměstkem

hejtmana Plzeňského kraje Jaroslavem Bauerem a plzeňským primátorem Pavlem Rödlem řekl ministr dopravy Vít Bárta. Podle něj jde o nejzásadnější závazek, s nímž dnes do Plzně přijel. Plzeňský kraj dnes, údajně jako první v ČR, navrhl, aby vybrané silnice II. a III. třídy (krajské silnice) podléhaly placení mýtného. Důvodem je, že tyto tepny jsou v regionu specificky velmi silně přetíženy nákladní silniční přepravou. "Do příštího týdne očekávám vydefinování minima komunikací, protože jde jednoznačně o nestandardní opatření, které bychom zahrnuly do koncepčních úvah, jež bychom rádi promítli do jednání s Kapschem (provozovatelem mýtného systému) v příštích týdnech," uvedl Bárta.

Po dokončení stavby III. koridoru z Prahy do Plzně bude podle ministra železnice "více než konkurenceschopná". "Jsem velmi rád, že mám v Plzeňském kraji oporu v tom, že podpora výstavby koridoru mezi Norimberkem a Slovenskem, je strategickou dopravní osou nejen pro osobní, ale i nákladní přepravu," uvedl Bárta. Kraj tuto aktivitu vítá, investice do železnice považuje jako zásadní, protože ji podle Bauera považuje za páteř dopravní obslužnosti celého regionu. "Jestliže dnes Prahu a Plzeň spojuje kvalitní dálniční tepla (dálnice D5), tak přesto výstavba na železnici umožní to, aby se v osobní přepravě železnice stala konkurenceschopnou," dodal. Osobní vlak, který dnes jezdí z centra Plzně do centra Prahy 140 minut, je v porovnání s dálnicí velmi obtížně konkurenční. Proto dal ministr závazek, aby do nejpozději tří let byla jízdní doba poloviční. Investice na III. koridoru, tak jak je vláda uvažuje, budou pokračovat v rychlém tempu. "Na III. koridoru ale nepočítáme se zásadní stavbou tunelu mezi Prahou a Berounem, která je v současné době natolik finančně náročná, že budeme hledat efektivnější a méně náročná řešení, než abychom se neuváženě pustili do tak zásadní investice," dodal.

Bárta se dnes s krajem dohodl, že vytvoří společnou pracovní skupinu, která přehodnotí priority co stavět a co ne a "hlavně jak stavět levněji". Koordinovat ji bude plzeňský poslanec Jaroslav Škárka (VV). Absolutní prioritou ministerstva i kraje bude pomoc konkrétním lidem v konkrétních obcích, tedy výstavba obchvatů. Do konce roku je skupina vytipuje a připraví jejich rozpočty. "Rozhodování o tom, kde se bude stavět, se bude činit tady v kraji, ne v Praze," dodal ministr.

## 24. 09. 2010 Obří a drahý železniční tunel z Prahy do Berouna stát nepostaví

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravy/obri-a-drahy-zeleznicni-tunel-z-prahy-do-berouna-stat-nepostavi/533005>)

Pětadvacetikilometrový železniční tunel z Prahy do Berouna stát nepostaví. Ministr Vít Bárta (VV) dnes v Plzni uvedl, že s touto investicí, jejíž náklady byly vyčísleny na 33 miliard korun, nepočítá. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jako investor musí najít levnější řešení. SŽDC je podle svého mluvčího Pavla Haly připravena vypracovat rychle náhradní projekt optimalizace současné trati, který ale výrazně nesníží dobu cesty mezi Prahou a Berounem.

Železniční koridor z Prahy přes Plzeň do Chebu bude podle Bárty hotový nejdéle do tří let a zkrátí jízdu centra Prahy do centra Plzně osobním vlakem i rychlíkem na polovinu. "Vy víte, že já obecně jsem ke všem tunelům velmi opatrný. Ale tato stavba je v současné době natolik ekonomicky náročná, že je určena k tomu, abychom hledali efektivnější a méně nákladná řešení, než se neuváženě pustili do tak zásadní investice," uvedl Bárta. Dodal ale, že chápe, že modernizace trati má zásadní význam také pro Středočeský kraj, ale je pro něj hlavní najít výrazně levnější řešení.

Plánovaný tunel měl přijít na 33 miliard Kč, tedy zhruba na polovinu sumy pro celou novou trať Praha – Plzeň – Cheb. "Víme, že podle současného stavu finančních prostředků není původní tunel reálný. Připravujeme optimalizaci průjezdu Berounem a můžeme začít s projektem optimalizace trati ve stávající stopě, aby byl úsek od konce Smíchova do Berouna spolehlivý," uvedl Halla. Celkové náklady této levnější varianty hrubě odhadl na deset miliard korun. Pokud by se ministerstva dopravy, životního prostředí a místního rozvoje dohodla na rychlé společné přípravě i na odmítání přehnaných požadavků krajů, obcí a ekologů, mohla by variantní příprava stavby být velmi rychlá. Snížení nákladů až na polovinu (pět miliard Kč) by mohlo zajistit také zmírnění protihlukových opatření, tedy stěn v ochranném pásmu dráhy, které podle dřívějšího projektu měly stát po celém úseku. "Vedeme jednání mezi ministerstvy. Poslankyně Kristýna Kočí (VV) má za úkol obecně provést návrh nové legislativy v oblasti stavebního řízení tak, abychom ztransparentnili, zlevnili i umravnilo celou logiku výstavby dopravní infrastruktury v ČR," dodal Bárta.

Jízdní doba by se podle Hally optimalizací zkrátila minimálně, protože by se nenarovnal oblouky. Tunel, který by zkrátil současnou železnici o deset kilometrů, měl zrychlit dopravu rychlíkem z Prahy do Berouna ze 30 minut na třetinu. Současná maximální povolená rychlost vlaků je 80 km/hod., v tunelu měla být až trojnásobná. Bárta dnes v Plzni slíbil, že nejpozději do tří let se cesta osobním vlakem z centra Prahy do Plzně zkrátí ze současných 140 na 72 minut, což podle Hally odpovídá koridoru bez tunelu.



Tunel se zdá drahý také EU, která na něj měla poskytnout dotaci. Stavba ještě nemá územní rozhodnutí a Praha navíc požaduje prozkoumat její vliv na životní prostředí. V současnosti trať z Prahy do Berouna vede podél Berounky a je na ní 11 zastávek. Nejlevnější varianta železničního koridoru Praha – Beroun by kopírovala nynější trať. To by se ale zřejmě neobešlo bez protestů obyvatel a ekologických iniciativ. Trať by totiž musela být uzavřena v pásu protihlukových stěn. Navíc by se zde potkávala mezinárodní doprava s regionální, vlaky by proto musely jezdit nižší rychlostí.

Podle Hally dnes na III. koridoru běží čtyři stavby: Zbiroh – Rokycany, Beroun – Zbiroh (bez stanice Beroun), Stříbro – Planá a Planá – Cheb. Před zahájením je Rokycany – Plzeň a průjezd železničním uzlem Plzeň a ve fázi studie je úsek Cheb – státní hranice. Zástupci SŽDC dnes na schůzce v Plzni s ministrem uvedli, že sníží cenu těchto staveb minimálně o pět procent. Oblastní Ředitelství silnic a dálnic stlačí své investice do silnic první třídy v Plzeňském kraji o sedm procent.

## 26. 09. 2010 U Bruntálu vjel kamion na přejezd a srazil se s vlakem. Čtyři zranění

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/u-bruntalu-vjel-kamion-na-prejezd-a-srazil-se-s-vlakem-ctyri-zraneni-1ph-/krimi.asp?c=A100926\\_104243\\_ostrava-zpravy\\_ab&#Ostrava](http://zpravy.idnes.cz/u-bruntalu-vjel-kamion-na-prejezd-a-srazil-se-s-vlakem-ctyri-zraneni-1ph-/krimi.asp?c=A100926_104243_ostrava-zpravy_ab&#Ostrava))

U obce Valšov na Bruntálsku se kolem osmé hodiny ráno srazil rychlík s kamionem. Při nehodě vykolejily dva vagony vlaku a celkem čtyři lidé byli zraněni, včetně jednoho dítěte a řidiče kamionu. Policisté odklání dopravu. Nehoda se stala na přehledném přejezdu. Nejsou tu sice závory, ale blikají tu výstražná světla. Podle předběžného šetření za nehodu zřejmě může chorvatský řidič kamionu. "Devětapadesátiletý řidič vjel na přejezd a nerespektoval výstražná světla, poté se střetl s vlakem, který jel ve směru od Bruntálu," uvedla mluvčí policie Pavla Tušková. Škodu na vlaku odhadla Drážní inspekce na deset milionů korun, na kamionu dva miliony a na trati čtyři sta tisíc korun. "Po srážce zůstaly mimo koleje první vůz vlaku s řídicí jednotkou a druhý vůz. Hasiči museli převést z jednoho vykolejeného vagonu 12 osob do posledního, který zůstal na kolejích. Celkem vlakem cestovalo 30 osob a tři členové osádky," uvedl mluvčí hasičů Petr Kúdela.



Policie v současné chvíli odklání dopravu přes Moravskoslezský Kočov. "Pouštíme pouze autobusy, jinak nikoho. Jak dlouho budeme dopravu odklánět nelze nyní říct," dodala mluvčí. Vlaky nebudou na trati jezdit pravděpodobně až do zítřejšího poledne. "Musíme vytáhnout na koleje dva vagony a potom ještě zkontrolovat trať. Mohli bychom to zvládnout do večera, ale není to úplně pravděpodobné," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

### Řidič kamionu skončil v nemocnici

Policie dopoledne oznámila, že při nehodě se zranilo celkem pět lidí, mezi nimi byla průvodčí, dvě cestující a jedno dítě. Zranění se nevyhnul ani řidič kamionu, který jako jediný zůstává v Podhorské nemocnici v Bruntále. Odpoledne záchranáři upřesnili, že zranění byli pouze čtyři lidé. "Zranění řidiče kamionu je středně těžké. Jeho stav je stabilizovaný. Lékaři předpokládají, že zůstane v nemocnici do středy nebo čtvrtka," řekla mluvčí sítě nemocnic Agel Hana Szotkowská.

Podhorská nemocnice v Bruntálu ošetřila celkem 3 lidi. Dítě odvezli záchranáři do nemocnice v Krnově. Mělo jen naražený krk. "Seděl jsem v prvním voze a pracoval na počítači. Z okna jsem viděl pasoucí se krávy a říkal si, že jsou nějak nebezpečně blízko. Když pak začal vlak houkat, myslel jsem si, že je to kvůli kravám. Během pár vteřin se ozvala strašná rána, lidé vyletěli ze sedaček a vagony začaly cestovat po poli," líčil dvaatřicetiletý Martin Pavlík, který se vracel od rodičů z Krnova domů do Prahy. "Všichni křičeli, že jsou v pořádku. Požezané průvodčí jsem venku podával papírové kapesníky, aby si mohla otřít krev," dodal mladý muž.

## 27. 09. 2010 Odbavovací hala pražského hlavního nádraží bude v prosinci v novém

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/102533-odbavovaci-hala-prazskeho-hlavniho-nadrazi-bude-v-prosinci-v-novem/>)

Před koncem roku skončí i rekonstrukce odbavovací haly pražského hlavního nádraží. Přejechod od odpudivých nádražních prostor v důstojný protějšek velkých německých nebo rakouských nádraží je pro cestující náročný, už od roku 2008 je uzavřena část odbavovací haly, z uzavřených prostor se navíc šíří hluk a prach. Rekonstrukce nádraží má pokračovat i v dalších letech, kdy se ale dělníci už nebudou pohybovat v prostorách, kudy prochází nejvíce cestujících. Naplánována je tříletá rekonstrukce architektonicky jedinečné, ale značně zchátralé Fantovy budovy, není ale zcela jasné, k čemu bude poté využita. "Přemýšlíme nad jejím využitím, určitě chceme zachovat Fantovu kavárnu,

otevřít nějakou restauraci na úrovni a výstavní prostory," uvedl Hamšík. Obnovy by se mělo dočkat také zastřešení nádražní dvorany. "Pro život nádraží je odbavovací hala to nejdůležitější," uvedl Martin Hamšík, mluvčí společnosti Grandi Stazioni, která opravu stanice financuje a bude potom mít prostory v třicetiletém pronájmu. Pro investora jsou důležité především komerční prostory nádraží, po dokončení rekonstrukce odbavovací haly v ní bude přes 10 tisíc čtverečních metrů obchodních ploch. Jejich nájemci o zákazníky nemají nouzi. Nádražím měsíčně projde až milion cestujících, další desítky tisíc lidí sem zavítají z metra nebo z ulice.

Zatímco Wilsonovo nádraží bude brzy venku z nejhoršího, zbylé pražské stanice na zásadní rekonstrukci dlouho marně čekají. Ve velmi špatném stavu jsou prostory Masarykova nádraží, které v metropoli odbaví každý den nejvíc cestujících. Rekonstrukci brání především změny ve společnosti, která ji má provést. Podobná je situace v Holešovicích. V roce 2012 chtějí investoři začít rekonstrukci na smíchovském nádraží, o dva roky později v Bubnech.

## 27. 09. 2010 Pendolino bude i pro vegetariány a diabetiky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/pendolino-bude-i-pro-vegetariany-a-diabetiky-fmn/eko-doprava.aspx?c=A100927\\_105051\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/pendolino-bude-i-pro-vegetariany-a-diabetiky-fmn/eko-doprava.aspx?c=A100927_105051_eko-doprava_spi))

České dráhy chystají zlepšit občerstvení v první třídě Pendolina. Nově nabídnou lidem například jídlo pro diabetiky či vegetariány, má se zvýšit i kvalita jídla. Dráhy vypsaly na dodávku bonusového občerstvení minulý týden veřejnou soutěž, jejíž hodnotu odhadují na 17,5 milionu korun. Za tuto cenu mají drahám dodat 355 tisíc balíčků s občerstvením od prosince 2010 do června 2012. Cena jednoho balíčku tak vychází na necelou padesátikorunu. "Vypsáním výběrového řízení chceme samozřejmě dosáhnout lepší poměr kvality a ceny této služby," řekl Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah. Dosud občerstvení do Pendolina dodávají společnosti JLV a Bapa.

### Levnější, lepší, větší

Dráhy se chtějí oproti současným cenám dostat zhruba o pětinu nižší. "Přitom požadujeme vyšší kvalitu a trochu větší rozsah," dodal Joklík. Kolik přesně za občerstvení teď dráhy platí, nechtěl kvůli probíhající soutěži uvést. Nově musí být v nabídce například občerstvení pro diabetiky nebo vegetariány. Jinak se rozsah příliš nezmění. V balíčku pro cestující v první třídě má být studený plněný snack o váze nejméně 180 gramů v nejméně čtyřech druzích. Alternativou k němu má být salát o váze nejméně 200 gramů. K tomu ještě studený a teplý nápoj, dezert a nově hygienický aromatizovaný ubrousek.

## 29. 09. 2010 Na Českobudějovicku hořel vagon rychlíku (R 1245)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/102700-na-ceskobudejovicku-horel-vagon-rychliku/>)

V železniční stanici Dívčice se ráno vznítily vagon rychlíku jedoucího z Českých Budějovic do Prahy. V době vzniku mimořádné události byli ve voze cestující, kterým se nic nestalo, informoval o tom mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Pravděpodobnou příčinou byla technická závada na elektrickém topení. Požár vagonu zkomplikoval dopravu na železnici v úseku Čičenice – Zliv, kde provoz zajišťovaly až do druhé motorové lokomotivy. Vagon vlaku na trase České Budějovice – Praha začal hořet z neznámých důvodů zhruba v 7:25. Hasiči jej odstavili, evakovali z něj cestující a zlikvidovali oheň. Krátce po deváté hodině se tam podařilo částečně obnovit i železniční provoz. Ve stanici Dívčice bylo vypnuté trakční vedení a dopravu zajišťovaly během dopoledne jen motorové lokomotivy. Provoz se tam podařilo úplně obnovit až krátce po půl druhé. Příčiny požáru hasiči zjišťují, uvedla mluvčí jihočeských hasičů Vendula Matějů. "Jedna z nejpravděpodobnějších příčin je technická závada na voze," řekl Jan Kokoška z Drážní inspekce. Škoda byla předběžně odhadnuta na 470 000 korun.



## 30. 09. 2010 Jihomoravský kraj vypíše tendr na drážního dopravce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jihomoravsky-kraj-vypise-tendr-na-drazniho-dopravce/535285>)

Rada Jihomoravského kraje schválila vypsání tendru na nového železničního dopravce. Vítěz výběrového řízení by mohl vyjet na tratě v roce 2016. Bez dalších podrobností to dnes novinářům řekl

hejtman kraje Michal Hašek. Kraj vypsaní tendru oznámí Evropské komisi, která Česko kvůli chybné liberalizaci železniční dopravy kritizovala. "Vychází to zcela ze smlouvy, kterou máme s Českými drahami. Tato smlouva nám umožňuje po roce 2015 otevřít trh s drážním přepravcem, a to až do rozsahu 55 procent," uvedl hejtman Hašek. Jihomoravský kraj loni v prosinci prodloužil smlouvu s Českými drahami na provoz regionálních vlaků o dalších pět let do roku 2019. Alternativní nabídku pro celé území kraje tehdy jiný zájemce nepředložil. Podle hejtmána je vypsaní tendru jednou z částí koaliční smlouvy mezi ČSSD a KDU-ČSL. Koalice vznikla v průběhu léta letošního roku.

Evropská komise v červnu oznámila, že zažaluje Česko u evropské justice kvůli tomu, že nesprávně převedlo do svého práva pravidla týkající se liberalizace železniční dopravy. Kraje uzavřely dlouhodobé smlouvy s Českými drahami bez výběrového řízení. Společnost Student Agency (SA), jejímž majitelem je Radim Jančura, proto v květnu zaslala Evropské komisi stížnost. Způsob, jakým kraje postupovaly, je podle Student Agency netransparentní a diskriminační. I když konkurenční firmy nabídku podaly, kraje je neporovnaly a zadaly zakázku Českým drahám, přestože jejich nabídka byla dražší. O provoz regionálních vlaků usilovala dceřiná firma SA RegioJet. Loni chtěla podat nabídku čtyřem krajům, které se chystaly vypsát výběrové řízení. Tendr na tři tratě nakonec vypsal jen Plzeňský kraj, ale za čtyři dny jej zrušil a zakázku dal na deset let ČD.

### 30. 09. 2010 Novela zpříšňuje požadavky na strojvedoucí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/102844-novela-zprisnuje-pozadavky-na-strojvedouci/>)

Vláda schválila novelu zákona o drahách, která na základě požadavku Evropské unie zpříšňuje nároky na strojvedoucí. Součástí novely jsou také změny ve schvalování nových kolejových vozidel. Železniční dopravci budou muset podle novely vydávat svým strojvedoucím nové osvědčení, kde bude přesně uvedeno, na jakých traťových úsecích a typech lokomotiv mohou jezdit. Mírnou liberalizaci trhu může novela přinést v mezinárodní osobní dopravě. Pokud dnes chce dopravce jezdit přes hranice, musí mít v cílovém státě pobočku nebo alespoň organizační složku zapsanou v obchodním rejstříku. Nově to nebude nutné. "Teď je to všeobecné, zjednodušeně řečeno, každý může řídit cokoliv kdekoliv," uvedl mluvčí ministerstva Karel Hanzelka. Na druhé straně se podle mluvčího může zlepšit přístup českých strojvedoucích na zahraniční tratě, neboť český dopravce bude moci po řádném přezkoušení vydávat osvědčení i pro cizinu. "Pro nás se v zásadě moc nezmění, neboť už dnes musí mít strojvedoucí takzvané poznání tratí, po které jezdí," doplnil už dříve mluvčí Federace strojvedouců Libor Poláček.

Někteří strojvedoucí se ale nových požadavků obávají, týká se to například znalosti cizího jazyka. Tu budou muset nově prokázat i při pouhé zastávce do hraniční stanice, například Summerau v Horním Rakousku. V mezinárodní dopravě si budou muset strojvedoucí vyměnit průkazy do konce roku 2015, ve vnitrostátní už v roce 2012. Změní se i pravidla pro kolejová vozidla, novinky jsou ale platné jen pro nově vyráběné stroje. Nové technické požadavky se týkají například komunikačních zařízení na lokomotivách a kolem kolejí nebo deformačních zón vozidel. Podle ministra dopravy Víta Bárty (VV) by se tím ale neměly zvýšit náklady na výstavbu kolejí.

### 30. 09. 2010 Trať z Děčína do Rumburku zůstane mimo provoz asi do zimy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/trat-z-decina-do-rumburku-zustane-mimo-provoz-asi-do-zimy/535377>)

Železniční trať z Děčína do Rumburku zůstane zřejmě ještě dlouho přerušena. Vlaky po ní měly původně jezdit už v říjnu, jenže opravy ještě ani nezačaly, protože Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zrušila původní výběrové řízení na stavební práce a vypsala nové. ČTK to dnes potvrdil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Nový termín zprovoznění zatím nebyl vůbec stanoven. Zrušené výběrové řízení se týká kompletní opravy nejvíce postiženého úseku tratě v okolí Kytlice. Dravá voda tam tehdy strhala celé násypy i mostky. Práce měly začít tak, aby byl nejvíce poškozený úsek zprovozněn v polovině října, kdy skončí opravy po povodních i na okolních tratích. Místo toho ovšem podzemleté koleje pořád visí ve vzduchu. "Zatím se tu dělaly jen kosmetické úpravy. O termínu zprovoznění vůbec nic nevíme," řekl dnes ČTK starosta Kytlic Zdeněk Janouškovec.

České dráhy, které na trati provozují osobní vlaky, mezitím prodloužily na svém webu výlukou "do odvolání", tedy bez konkrétního data. Na jiném místě se sice uvádí datum 11. prosince, ale to je ve skutečnosti jen konec platnosti letošního jízdního řádu; výluka může pokračovat i poté. Vlaky od Děčína zatím končí v České Kamenici a dál směrem na Rumburk cestující vozí náhradní autobusy. Do Kytlice a okolí ani nezajíždějí, odtamtud lidi sváží speciální mikrobuses. "Zdržení souvisí

s přechodem na nový způsob výběru zhotovitele, tedy aukce, a s nutností technické přípravy, aby opravy byly definitivní. Jedná se zejména o vypracování projektu oprav poškozených mostních objektů," řekl ČTK Halla. Železničáři na svých diskusních fórech začali spekulovat i o tom, že původní výběrové řízení bylo zrušeno kvůli jeho zpochybnění jedním z účastníků, Halla to odmítl. "O napadení jeho průběhu některou z firem se nejednalo. Více bude známo v pátek," dodal.

Zdemolovaná trať spojuje Děčín se severovýchodem okresu, kde se nachází třicetitisícové souměstí Rumburku a Varnsdorfu. Ústecký kraj považuje trať za strategickou a dopravu na autobusy převést nehodlá. "Ta trať je jednoznačně potřeba, vlaky na ní budeme objednávat dál. Právě proto bychom uvítali, kdyby byla trať opravená co nejdřív," řekl dnes ČTK mluvčí kraje Zdeněk Rytíř. Podle informací ČTK byl kraj dokonce s Českými drahami domluven na tom, že od jara na osobní vlaky vyjedou skutečně nová nízkopodlažní vozidla. Měla nahradit stávající jednotky typu Regionova, které jsou pro zdejší podmínky kapacitně i trakčně poněkud poddimenzované.

---

### 30. 09. 2010 Na Masarykově nádraží začne do konce roku oprava dvorany

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-masarykove-nadrazi-zacne-do-konce-roku-oprava-dvorany/535401>)

Zchátralé Masarykovo nádraží v Praze se po dlouhém čekání dočká stavebních dělníků. Společnost Masaryk Station Development, která má rozvoj nádražního areálu na starosti, vypsala výběrové řízení na opravu vstupní dvorany stanice. Práce by měly začít do konce roku, sdělil ČTK předseda představenstva MSD Jan Hromádka. Dvorana, kterou měsíčně projde kolem 300.000 cestujících, je zřejmě nejzanedbanější částí nádraží. Litinovou konstrukci z 19. století a dřevěnou prosklenou střechu musejí od letoška podírat provizorní dřevěné vzpěry. "Dvorana, kam přijíždějí vlaky, je v havarijním stavu, její oprava je proto pro nás priorita," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Po obnově vstupní haly by měla na řadu přijít i samotná výpravní budova, zahájení prací ale podle Hromádky brání nedokončený převod některých nájemních smluv na developera. "V několika případech se zatím nepodařilo MSD uzavřít se současnými nájemci nové smlouvy," řekl k tomu Štáhlavský, řešení se podle něj najde do několika týdnů.

Společnost Masaryk Station Development připravuje obnovu Masarykova nádraží a přilehlých nemovitostí od svého vzniku v roce 2004. Podle databáze Prodata v ní mají České dráhy 34 procent, zbytek vlastní společnost Masaryk Station Investment (MSI). V MSI má polovinu společnost Sudop Group, které šéfuje Hromádka, a polovinu firma Morávka Centrum. Developerská společnost ING Real Estate projekt "Masaryčky" nedávno opustila.

Velkolepý projekt, který počítá se vznikem nového administrativního centra, chtěly opustit i České dráhy. Jednáním chtěly docílit změny smlouvy tak, aby developer odkoupil pozemky Českých drah směrem k ulici Na Florenci a za utržené peníze by dráhy samy opravily budovu a převzaly její provoz. "Protože zkušenosti z neblahých minulých let ukazují na to, že developeři mají zájem o všechno možné jen ne o to, aby spravili nádraží. Zájem ČD je naprosto obrácený," uvedl nedávno náměstek ředitele ČD pro správu majetku Milan Matzenauer. Ke změně smluv ale nedošlo a projekt pokračuje v režii Masaryk Station Development. "První etapou projektu je revitalizace výpravní budovy Masarykova nádraží realizovaná developerem," uvedl Hromádka. Pokud jde o novou výstavbu na přilehlých parcelách, trvají prý architektonické práce a demolice starých budov.

Masarykovo nádraží vzniklo ve 40. letech 19. století. Dnes je využíváno především pro příměstskou dopravu, z hlediska počtu cestujících se řadí na druhé místo v republice za pražské Hlavní nádraží. Řešení Masarykova nádraží je unikátní tím, že kolejiště je zakončeno přímo v hale, nádraží není průjezdné.

---