

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2011

## OBSAH

01. 05. 2011	NA PRÁVĚ OTEVŘENÉM KORIDORU Z PLZNĚ DO CHEBU VYKOLEJIL VLAK (STRÍBRO) .....	4
01. 05. 2011	KALOUSEK: STÁT NEMÁ POVINNOST DOTOVAT REGIONÁLNÍ ŽELEZNICI .....	4
01. 05. 2011	U PRAHY PROTI SOBĚ VYJELY VLAKY, ZASTAVILY TŘI STA METRŮ OD SEBE .....	5
01. 05. 2011	ŽELEZNICE DÁL POČÍTÁ S DEVÍTI MILIARDAMI Z BRUSELU.....	5
02. 05. 2011	ČESKÉ DRÁHY TESTUJÍ VSTUP NA BURZU .....	6
02. 05. 2011	VLAKY VYJELY PROTI SOBĚ, TRAGÉDII ZABRÁNIL GENERÁLNÍ STOP (PRAHA HL. N. – PRAHA-VYSOČANY).....	6
02. 05. 2011	SLUŽBY DRAH SE PODLE ROPIDU ZLEPŠUJÍ, SŽDC ZAOSTÁVÁ .....	7
03. 05. 2011	ŽELEZNIČÁŘSKÝ ODBOROVÝ BOSS PEJŠA ZASEDNE V DOZORČÍ RADĚ ČD. 7	
03. 05. 2011	SNĚMOVNA DEFINITIVNĚ SCHVÁLILA VLÁDNÍ NOVELU ZÁKONA O DRÁHÁCH .....	8
03. 05. 2011	VLAKY DO PUSTÉ KAMENICE POJEDOU JEN O VÍKENEDECH (PUSTÁ KAMENICE – ŽDÁREC U SKUTČE, OD 11. 12. 2011).....	8
04. 05. 2011	TRAŤ Z PLZNĚ DO CHEBU JE KONEČNĚ OTEVŘENA.....	9
05. 05. 2011	MOTORÁČKEM DO TOVAČOVA, ANEB TENKRÁT PŘED 30 LETY (8. KVĚTNA 2011).....	9
05. 05. 2011	BRUSEL CHCE STANDARDIZOVAT DATA ŽELEZNIC O JÍZDNÉM A ŘÁDECH. 10	
05. 05. 2011	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ OD MOODY'S RATING (P) BAA1 S NEGATIVNÍM VÝHLEDEM.....	10
06. 05. 2011	PRAŽSKÝ MOTORÁČEK JEDOUcí PŘES PROKOPSKÉ ÚDOLÍ ZAHÁJÍ V SOBOTU SEZONU.....	11
06. 05. 2011	Z OSTRAVY DO OPAVY A ZPĚT ZA 10 KORUN (11. KVĚTNA 2011) .....	11
06. 05. 2011	PARDUBICKÝ KRAJ ŠKRTNE DALŠÍ VLAKY (TRATĚ Č. 260 A 261, OD 11. PROSINCE 2011) .....	11
09. 05. 2011	ČNB SCHVÁLILA ČD CARGO DLUHOPISY V OBJEMU AŽ ŠEST MILIARD KČ.. 12	
09. 05. 2011	TRAŤ U VYŠŠÍHO BRODU BYLA PO VÍCE NEŽ 21 HODINÁCH ZPRŮJEZDNĚNA. ....	12
09. 05. 2011	ČD KOUPILY 32 RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ Z RAKOUSKA (TYP Z1, BMZ) .....	13
09. 05. 2011	ČD CARGO HOSPODAŘILO V PRVNÍM ČTVRTLETÍ SE ZISKEM.....	13
11. 05. 2011	NA PRVNÍ PARNÍ VÍKEND V ŽELEZNIČNÍM MUZEU ČD V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA VYJEDOU PARNÍ VLAKY (14. A 15. 5. 2011).....	14
11. 05. 2011	PLZEŇSKÁ TEPLÁRENSKÁ ZAČALA VOZIT ŠTĚPKU DO ENERGOBLOKU PO DRÁZE .....	15
11. 05. 2011	MUZEJNÍ NOC V EXPOZICI SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY V HRADCI KRÁLOVÉ (20. KVĚTNA 2011) .....	16
12. 05. 2011	ZACHRÁNĚNÉ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ ZŮSTANE, ALE SLOUŽIT BUDE NOVÉ.....	16
12. 05. 2011	POTVRZENO: ČESKÉ DRÁHY SE OFICIÁLNĚ UCHÁZEJÍ O POLSKÉ CARGO.. 17	
13. 05. 2011	VYZKOUŠEJTE VLAKOVÉ SPOJENÍ Z OLOMOUCE DO DRAHANOVIC ZA 1 KORUNU (17. KVĚTNA 2011).....	17
13. 05. 2011	PLZEŇSKÁ LINKA V RÁMCI AKCE ČD PROMO ZA 1 KČ (18. KVĚTNA 2011)....	18
13. 05. 2011	JAK SE MĚNILA 140 LET STARÁ TRAŤ PLZEŇ – CHEB V MODERNÍ KORIDOR18	

15. 05. 2011	SŽDC UŽ ZTRÁCÍ S REGIOJETEM TRPĚLIVOST .....	19
16. 05. 2011	KRAJE HROZÍ ZRUŠENÍM AŽ POLOVINY VLAKŮ .....	20
16. 05. 2011	VE TŘECH VLACÍCH HOŘELO.....	20
17. 05. 2011	ŽELEZNIČNÍ TUNELY U ČESKÝCH BUDĚJOVIC ZÍSKALY POSUDEK EIA (NEMANICE – ŠEVĚTÍN).....	21
17. 05. 2011	NA JIHOČESKÉ KOLEJE VYJEDOU ZMODERNIZOVANÉ "PATRÁKY" (BDMTEEO) .....	21
17. 05. 2011	ČD POSÍLÍ VLAKY NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU TAKÉ SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (ČD NET REGION STŘEDOČESKÝ/PRČICE, 125 KČ).....	22
17. 05. 2011	ŽELEZNIČNÍ ODBORÁŘI SE PŘIPRAVUJÍ NA STÁVKU.....	24
17. 05. 2011	ROZTRŽENÍ VLAKU – NEPŘÍJEMNOST NEBO SMRTELNÉ NEBEZPEČÍ? .....	24
18. 05. 2011	JANČURŮV REGIOJET VYJEDE POZDĚJI, NAKOUPIL OJETÉ VAGONY .....	25
18. 05. 2011	DĚČÍNSKÝ EXPRES PŘIPOMENE 160 LET TRATI PRAHA – DĚČÍN – DRÁŽĎANY (21. KVĚTNA 2011).....	25
18. 05. 2011	MNICOVSKÉ NÁDRAŽÍ DOSTANE NOVOU PODOBU.....	26
19. 05. 2011	NA NETOLICKOU LOKÁLKU SE NA DVA TÝDNY VRÁTÍ VLAKY (23. KVĚTNA – 3. ČERVNA 2011) .....	26
19. 05. 2011	RAKOUSKÉ ÚŘADY ZABAVILY ŠKODOVÁCKOU LOKOMOTIVU PŘI TESTOVÁNÍ (109E) .....	26
19. 05. 2011	SPREJEŘI SCHVÁLNĚ ZASTAVILI VLAK, ABY HO MOHLI RYCHLE POMALOVAT .....	27
20. 05. 2011	RYCHLOTRATĚ BUDOUCNOSTI PŘIJDOU NA 450 MILIARD.....	28
20. 05. 2011	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY OPTIMALIZACE TRATI PLANÁ U MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ – CHEB .....	28
20. 05. 2011	NOVÁ TRAŤ VEDE DO CHEBU. KUDY DÁL DO EVROPY?.....	30
20. 05. 2011	DOTACI NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU NEDOSTAL V KVĚTNU OD MF ŽÁDNÝ KRAJ .....	31
20. 05. 2011	BOMBARDIER: K LOKOMOTIVĚ ŠKODA ZABAVENÉ V RAKOUSKU NEMŮŽEME (109E) .....	32
20. 05. 2011	OSUD VÝCHODOČESKÝCH LOKÁLEK SE NAPLNÍ .....	33
22. 05. 2011	ZPOŽDĚNÝCH VLAKŮ V DUBNU PŘIBYLO – ZAČALY VÝLUKY .....	34
22. 05. 2011	ŠKODA TRANSPORTATION: LOKOMOTIVA ZABAVENÁ VE VÍDNI NENÍ ZAPEČETĚNA (109E).....	34
22. 05. 2011	EUROKOMISE POVOLILA PRODEJ ŽELEZNIČNÍCH PRAŽCŮ.....	35
23. 05. 2011	ELEKTRICKÉ ZÁSUVKY JSOU V DALŠÍCH VLACÍCH, LETOS PŘIBUDOU I V PENDOLINECH .....	35
24. 05. 2011	ČESKÉ DRÁHY KOUPI 9 NOVÝCH MOTOROVÝCH VOZŮ PRO PARDUBICKÝ KRAJ .....	36
24. 05. 2011	ČD CARGO MÁ PO TĚMĚŘ 20 LETECH MODERNIZOVANÉ ELEKTRICKÉ LOKOMOTIVY (363.5) .....	37
25. 05. 2011	V PRVNÍM ČTVRTLETÍ HOSPODAŘILY ČESKÉ DRÁHY SE ZISKEM.....	37
26. 05. 2011	ŠKODA A BOMBARDIER HOVOŘÍ O SMÍRU, SPOLEČNOU ŘEČ ALE NENALÉZAJÍ (109E) .....	38
27. 05. 2011	ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OVLIVNÍ ŽELEZNICI JEN MÁLO (12. ČERVNA 2011)..	39
28. 05. 2011	MUZEJNÍ ŽELEZNICE ZKOUŠÍ PRAVIDELNÝ PROVOZ, DO ZUBRNIC VYRAŽÍ O SOBOTÁCH .....	39

28. 05. 2011	JE ZTRÁTOVÁ, ALE RUŠIT SE NEBUDE. TRAŤ DO ZBOROVIC ČEKÁ NA „OBJEVENÍ“ .....	40
29. 05. 2011	U HANUŠOVIC SE SESUNULA SKÁLA NA TRAŤ, VYKOLEJIL KVŮLI NÍ VLAK (HANUŠOVICE – STARÉ MĚSTO POD SNĚŽNÍKEM) .....	41
30. 05. 2011	PLZEŇ ČEKÁ OPRAVA ŽELEZNIČNÍHO UZLU.....	41
30. 05. 2011	ŽELEZNIČTÍ ODBORÁŘI JSOU KVŮLI REFORMÁM PŘIPRAVENI STÁVKOVAT	41
30. 05. 2011	VE SVĚTLÉ NAD SÁZAVOU BYL POLOŽEN NOVÝ MOST PRO POSÁZAVSKÝ PACIFIK.....	42
31. 05. 2011	VÍTKOVICKÉ NÁDRAŽÍ NEBUDE KULTURNÍ PAMÁTKOU (OSTRAVA-VÍTKOVICE) .....	42
31. 05. 2011	DRÁHY DOSTALY 12 MILIARD NA VLAKY, KOUPILY JEN ZA OSM .....	43
31. 05. 2011	PRAŽSKÉ MASARYKOVO NÁDRAŽÍ BUDE SOUČÁSTÍ OKOLNÍ VÝSTAVBY ....	43
31. 05. 2011	DO POLSKA PŘIJDE 20 NOVÝCH PENDOLIN.....	44

## 01. 05. 2011 Na právě otevřeném koridoru z Plzně do Chebu vykolejil vlak (Stříbro)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/na-prave-otevrenem-koridoru-z-plzne-do-chebu-vykolejil-vlak-pqe-/Plzen-zpravy.aspx?c=A110501\\_101951\\_plzen-zpravy\\_sfo](http://plzen.idnes.cz/na-prave-otevrenem-koridoru-z-plzne-do-chebu-vykolejil-vlak-pqe-/Plzen-zpravy.aspx?c=A110501_101951_plzen-zpravy_sfo))

Hned v první den provozu železničního koridoru z Plzně do Chebu vykolejil na nové trati v neděli ráno vlak. K nehodě došlo ve Stříbře krátce před sedmou hodinou ránní. Na výhybce se mimo trať dostal poslední vagón. Nikomu z cestujících se nic nestalo. Do odvolání je zavedená náhradní autobusová doprava. Osobní vlak z Chebu do Plzně vykolejil při odjezdu ze stanice. "Na místě je jeřáb hasičské záchranné služby, který by měl postavit vagón zpět na koleje. Bude to ale pravděpodobně dost komplikované, vykolejený vlak stojí totiž pod silničním mostem na příjezdu do Plzně," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Podle jeho slov poškodil vykolejený vagón vjezdovou výhybku do Stříbře plus dalších asi dvě stě metrů kolejí směrem na Plzeň. "Naši inspektoři teď pokračují ve zjišťování, zda nebyl poškozen také podvozek vozu, a postupují dál po kolejích výhybku za výhybkou a všude nacházejí stopy po vykolejeném vagónu," dodal Halla.



Teprve až se podaří vagón z kolejí odstranit, bude vidět detailní poškození trati a bude možné odhadnout, jak dlouho potrvá její oprava. S výlukou železniční dopravy je podle zástupce Českých drah třeba počítat minimálně do pondělního večera. V současné době je pro cestující zavedena náhradní autobusová doprava. "Za osobní vlaky je zavedena mezi Svojsínem a Přovany, rychlíky nahrazují autobusy v úseku Planá u Mariánských Lázní – Kozolupy," uvedl pro iDNES.cz Radek Joklík z Českých drah.

## 01. 05. 2011 Kalousek: Stát nemá povinnost dotovat regionální železnici

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kalousek-stat-nema-povinnost-dotovat-regionalni-zeleznici/630912>)

Stát nemá povinnost financovat ztráty regionální železniční dopravy a předložská dohoda mezi kraji a úřednickou vládou Jana Fischera není právně závazná. V diskusním pořadu Partie televize Prima to dnes řekl ministr financí Miroslav Kalousek (TOP 09). Memorandum mezi kraji a Fischerovým kabinetem, které má platit do roku 2019, nyní posoudí odborníci a pokud jeho neplatnost potvrdí, tak stát tyto dotace podle Kalouska zruší nebo výrazně omezí. Se zastavením financování regionální železnice nesouhlasí kraje, které jsou připraveny vymáhat plnění memoranda soudně.

Kalousek řekl, že zadal vypracování odborných posudků, zda je memorandum závazné. "Nejsem přesvědčen o tom, že je právně závazné. Za předpokladu, že není právně závazné, budu s kraji projednávat výraznou změnu. Buď úplné zrušení, nebo redukci této položky," uvedl Kalousek, podle kterého zákonnou povinností financovat regionální dopravu nemá vláda, ale kraje. Pokud naopak odborníci dokument vyhodnotí jako závazný, tak stát podle něj bude muset dotace vyplácet. "Pak si pouze povzdechnu, že úřednická vláda přidělala ČR jeden mandatorní výdaj navíc, na který podle mého názoru neměla politické právo," uvedl Kalousek.

Ministerstvo financí se tento týden rozhodlo požádat vládu, aby kvůli rozhodnutí Ústavního soudu ohledně stavebního spoření dočasně zmrazila čerpání všech nespotebovaných nároků kapitol státního rozpočtu z předchozích let, včetně 2,6 miliardy korun na financování ztráty regionální železniční dopravy. Celkem se podle Kalouska jedná o osm miliard korun. Do 14 dnů pak chce ministr financí vládě předložit definitivní řešení propadu příjmů státního rozpočtu a krajů poté, co bude účastníkům stavebního spoření proti původním předpokladům vyplaceno navíc šest miliard korun.

Postup ministerstva financí dnes kritizoval předseda Asociace krajů ČR a jihomoravský hejtman Michal Hašek (ČSSD). Smlouva mezi kraji a vládou z roku 2009 je podle něj platná, přičemž změnit její parametry lze pouze po dohodě všech stran. "To že pan ministr (Kalousek) usnesením vlády zavázal finance, my bereme jako problém, protože už to jde proti duchu memoranda. Nicméně očekáváme, že budou probíhat jednání," řekl Hašek. Pokud by vláda zastavila financování regionální železniční dopravy, tak kraje podle Haška budou soudně vymáhat plnění této smlouvy. Hašek varoval, že pokud budou dotace redukovány, klesla by dopravní obslužnost v krajích o desítky procent.

Podle Kalouska se ještě bude vybírat, které výdaje ze zablokovaných osmi miliard korun budou kvůli verdiktu Ústavního soudu ohledně stavebního spoření redukovány. Kalousek vyloučil variantu zvýšení deficitu státního rozpočtu. "Nebude-li se to týkat regionální dopravy, tak se to logicky bude týkat nějaké jiné veřejné služby," uvedl Kalousek, podle kterého mezi další možnosti patří například

omezení územních dotací, spolufinancování projektů EU či peněz určených na nákup techniky pro hasiče a policisty. "Rozhodování bude nesmírně těžké," podotkl. Kalousek chce v rámci koalice znovu zahájit diskusi o tom, zda by nebylo dobré zvážit zrušení stavebního spojení, které ministr považuje za přežitý finanční produkt. "Za předpokladu, že nezískám podporu koaličních partnerů, tak předložím návrh zákona o účelovém omezení čerpání stavebního spojení," uvedl Kalousek, podle kterého by tento návrh měl být položen na jednací stůl ještě v letošním roce.

Ministr financí hodlá zároveň navrhnout snížení státního příspěvku. "Nemohu promarnit příležitost, abych se opět neptal koaličních partnerů, zda bychom se nebavili, když už ne o úplném zrušení, tak aspoň o ještě větším snížení (státního příspěvku) než na dva tisíce korun," řekl Kalousek. Naopak Hašek míní, že stavební spojení si i nadále zaslouží podporu státu. Je však podle něj třeba dohlédnout na to, aby tyto peníze byly používány výhradně na pořízení či opravu bydlení. Koalice už státní podporu stavebního spojení jednou omezila. V rámci úspor ji snížila od roku 2012 na polovinu, pro rok 2010 na ni uvalila 50procentní daň. Proti tomu se postavila ČSSD a podala podnět k prošetření změn ve stavebním spojení k ÚS, se kterým uspěla.

### 01. 05. 2011 U Prahy proti sobě vyjely vlaky, zastavily tři sta metrů od sebe

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/u-prahy-proti-sobe-vyjely-vlak-y-zastavily-tri-sta-metru-od-sebe-ps8-/Praha-zpravy.aspx?c=A110501\\_192114\\_domaci\\_vel](http://praha.idnes.cz/u-prahy-proti-sobe-vyjely-vlak-y-zastavily-tri-sta-metru-od-sebe-ps8-/Praha-zpravy.aspx?c=A110501_192114_domaci_vel))

Na trati mezi pražským hlavním nádražím a Vysočany se v neděli odpoledne octly na jedné koleji protijedoucí vlaky. Drážní dispečer soupravy zastavil na dálku. Od sebe je v tu chvíli dělilo 300 metrů. "Zatím zjišťujeme, jak k incidentu došlo. Téměř jistě ho ale zavinil lidský faktor. Žádnému z cestujících se nic nestalo," řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vlaky se k sobě nebezpečně přiblížily v 15:50. Jeden z nich právě přijížděl od Trutnova do Prahy, zatímco druhý mířil do Mladé Boleslavi. Nehodě zabránil drážní dispečer, který použil funkci zabezpečovacího zařízení generální stop. "Celá železniční síť je protkána zabezpečovacími zařízeními. Když dispečer zjistí, že vlaků hrozí nebezpečná situace, pomocí jediného tlačítka je dokáže zastavit," vysvětlil Drápal. Událost nyní bude prošetřovat Drážní inspekce. Výsledky pak předá policii. "Předpokládám, že se to pro člověka, který chybu způsobil, neobejde bez následků. Ale to už je na policii a jeho zaměstnavateli," dodal Drápal.

### 01. 05. 2011 Železnice dál počítá s devíti miliardami z Bruselu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznice-dal-pocita-s-deviti-miliardami-z-bruselu>)

Připravovaný převod devíti miliard v rámci evropských dotací ze železnice na silnice se konat nebude. S plánem přišel předchozí ministr dopravy Vít Bárta s tím, že na silnicích je momentálně potřeba peněz akutnější. Převod by ale musela schválit Evropská komise. Pokud se vůbec nějaké peníze budou převádět, půjde o výrazně nižší částku. Nový ministr Radek Šmerda hovoří o 4,7 miliardy korun, žádná žádost do Bruselu ale zatím neodešla. A podle informací deníku E15 zřejmě ani neodejde, neboť na úřadě panuje výrazná skepse k vstřícnosti Bruselu.

Šance případné české žádosti zásadně snižuje aktuální skandál Ředitelství vodních cest, které při stavbě mostu u Kolína rozdělilo evropské peníze zřejmě nezákonným způsobem. Navíc je tu precedens z Polska, jež s podobným přesunem evropských dotací neuspělo. „Dál aktivně připravujeme projekty v objemu celých devíti miliard, o kterých se uvažovalo, že se přesunou na stavby silnic. I naše signály z Evropské komise naznačují, že žádost o přesun nemá moc šancí,“ řekl deníku E15 mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla.

Pro železnici zachráněné miliardy by měly skončit na nejpotřebnějších projektech, jako je například modernizace tratí Praha – Beroun, Nymburk – Mladá Boleslav, Brno – Zastávka u Brna nebo uzlu v Břeclavi. „Bylo by to pozitivní. Zaostalost české železnice je ještě o 30 až 50 let horší, než je tomu u silnic a dálnic. Tudiž do modernizace železnic by měly jít přinejhorším stejné investice,“ řekl ředitel nevládního Centra pro efektivní dopravu Petr Šlegr. Operační program Doprava v současnosti měří silnicím i kolejím zhruba stejně, pro oba druhy dopravních cest je připraveno shodně kolem 50 miliard korun.

Zatímco financování železnic je relativně stabilizováno a SŽDC si může dovolit vypisovat zakázky na nové stavby v řádech miliard korun, na silnice chybí zhruba 20 miliard korun, které jsou již pod smlouvami se stavebními firmami. Pro Ředitelství silnic a dálnic je tak letošní rok hlavně udržovací, žádné soutěže na nové stavby se vypisovat nebudou. Stavbaři se v tendrech utkají jen o údržbářské práce. Jenom na opravy škod po zimě dá ŘSD zhruba tři miliardy.

**Letošní velké zakázky SŽDC**

- Rekonstrukce Střelenského tunelu na trati Horní Lideč – státní hranice: 412 milionů korun (vypsáno)
- Železniční uzel Stará Paka – 288 milionů (vypsáno)
- Pokrytí signálem GSM-R – Ostrava–státní hranice, Přerov – Česká Třebová: 530 milionů (vypsáno)
- Koridor Rokycany – Plzeň: 8,5 miliardy (čeká na vypsání)
- Optimalizace trati státní hranice – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší: 243 milionů (zadáno)
- Koridor České Budějovice – Nemanice: 700 milionů (stavba zahájena)

**02. 05. 2011 České dráhy testují vstup na burzu**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-testuji-vstup-na-burzu>)

Na ministerstvu dopravy, které dohlíží na České dráhy, se začal rodit ambiciózní plán. Podle investičních bankéřů lidé z rezortu začali s trhem diskutovat o přípravě na budoucí úpis akcií podniku na burze. O podobný krok, částečnou privatizaci na akciovém trhu, se s čtvrtinovým podílem už řadu let snaží německé Deutsche Bahn, zatím bez výsledku. Zato se plán stal předmětem tvrdých politických bojů. Emisi německých drah přitom donedávna připravoval jejich tehdejší generální ředitel Hartmut Mehdorn, který v současnosti působí jako poradce vedení Českých drah.

I českou železnici, která je zatím dotována ze státních prostředků, čeká na burzu dlouhá cesta. Dráhy začaly testovat trh již před více než rokem, když vydaly domácí dluhopisy v objemu dvou miliard korun. Nyní železnice připravuje emisi eurových obligací. „Aktuálně se pracuje na zajištění mezinárodního ratingu a následném vydání eurobondů,“ uvedl první náměstek ministra dopravy a šéf dozorcí rady Českých drah Lukáš Hampl. Podle dřívějších informací by měl objem emise eurobondů činit zhruba 7,5 miliardy korun. Hampl odmítl, že by se nyní již přímo chystala primární emise akcií Českých drah. Podle něj je stát výhradním vlastníkem podniku podle zákona, k jakékoliv změně by tak byla potřeba úprava příslušné normy. „Není to tedy o rozhodování v rádech měsíců,“ dodal šéf dozorcí rady podniku.

Ředitel Českých drah Petr Žaluda uvedl, že rozhodnutí o úpisu není v kompetenci drah, ale vlastníka. „Společnost prochází procesem transformace, jehož součástí je například i zavedení mezinárodních účetních standardů nebo získání mezinárodního ratingu. Cílem všech těchto kroků je vybudovat stabilní obchodní společnost. Teprve potom je podle našeho názoru možné uvažovat o IPO,“ uvedl Žaluda. České dráhy se loni poprvé od oddělení nákladní dopravy před třemi lety přehouply do zisku. Vydělaly devět milionů korun a dosáhly provozního zisku 1,6 miliardy korun. O rok dříve měly ztrátu ve výši jedné miliardy korun.

**02. 05. 2011 Vlaky vyjely proti sobě, tragédii zabránil generální stop (Praha hl. n. – Praha-Vysočany)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/122784-vlaky-vyjely-proti-sobe-tragedii-zabranil-generalni-stop/>)

Několik "generačních střetů" je k vidění v pražském železničním uzlu. Na moderní Nové spojení navazují tratě, z nichž některé mají velmi zastaralou infrastrukturu včetně zabezpečovacího zařízení. Nedaleko vysočanského nádraží se na jedné koleji se ocitly dva vlaky, které jely proti sobě. Tragédii zabránil tzv. generální stop, kterým dispečerů na dálku zastavili všechny vlaky na trati. Soupravy, kterým hrozila srážka, se zastavily na dohled od sebe. Nehoda se stala v neděli odpoledne na starém úseku trati z Vysočan na Wilsonovo nádraží v Praze. Podle železničářů byla jen otázka času, kdy k podobné události dojde. Zabezpečovací zařízení, které úsek chrání, je staré skoro 60 let. Pamatuje ještě docela jinou podobu pražského železničního uzlu, kdy se z Vysočan nejčastěji jezdilo na těšnovské nádraží.

Vytížená trať, kudy jezdí vlaky z Prahy na Nymburk a Hradec Králové i na Mladou Boleslav a Turnov, je tak zabezpečena hůře než leckterá lokálka. Odpovědnost za bezpečnost tisíců lidí, které úsekem denně projedou, spočívá na obsluhujícím personálu. "Volnost vlakových cest není zjišťována technickými prvky, ale zjišťují ji vizuálně lidé. To může být atribut snížené bezpečnosti," shrnul Zdeněk Chrdle, generální ředitel společnosti AŽD, která železniční zabezpečovací zařízení vyrábí. Těsně před vzájemnou srážkou se železničářům podařilo zastavit rychlík, který jel z Trutnova přes Hradec Králové do Prahy, a osobní vlak z Prahy do Mladé Boleslavi. V ohrožení byli především lidé

v regionálním spoji, který byl sestaven z motorového a přívěsného vozu, zatímco rychlík měl podobu lokomotivy s klasickými vagony.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), které trať patří, o problému ví. Zabezpečení však nezmodernizovala ona ani státní dráhy, kterým trati patřily dříve – a to přesto, že v uplynulých desetiletích byla trať přes pražské Vysočany elektrizována, napojena na železniční křižovatku na Balabence a později na Nové spojení a provoz na ní rok od roku sílil. Podle SŽDC je trať ve Vysočanech však osazena zabezpečovacím zařízením, které přes fakt, že jde o relativně starý systém, dokázalo při správném použití obsluhou srážce efektivně zabránit.

Podle vyjádření SŽDC byla celá situace ve Vysočanech v neděli odpoledne vyvolána předchozí krádeží kabelů, což v daném prostoru znemožnilo standardní ovládání výhybek. Pro tyto situace platí jednoznačný režim, kdy signalisté hlásí výpravčímu nastavení výhybek a ten teprve poté vydá strojvůdci písemný rozkaz k vyjetí na kolej. Protože však signalista dal výpravčímu špatnou informaci, ten pustil na konkrétní kolej vlak přes to, že tato kolej byla obsazena soupravou přijíždějící z druhé strany.

## 02. 05. 2011 Služby drah se podle ROPIDu zlepšují, SŽDC zaostává

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/122788-služby-drah-se-podle-ropidu-zlepsuji-szdc-zaostava/>)

Společnost ROPID, která objednává a platí regionální dopravu v Praze a okolí, je spokojena se zlepšováním služeb Českých drah. ROPID představil výsledky kontroly tzv. standardů kvality v železniční dopravě v letošním prvním čtvrtletí. Oproti loňskému roku, kdy ROPID kontroloval dodržování stanovených standardů poprvé, se zlepšilo například informování cestujících ve vlacích nebo dochvilnost spojů. Pasivně však k problémům přistupuje Správa železniční dopravní cesty, které patří například nástupiště zastávek, která by měla být čistá a přístupná. Přes dřívější kritiku ze strany ROPIDu se mnoho nezlepšilo.

ROPID stanovil osmnáct kritérií, která jeho zaměstnanci kontrolují, a určují tak, nakolik dráhy a další smluvní společnosti dodržují to, za čeho dostávají peníze. Kromě včasnosti a čistoty vlaků zkoumají kontroloři například také chování zaměstnanců dopravce a jejich ústrojovou kázeň. V prvním čtvrtletí se na železnici nepodařilo splnit čtyři standardy kvality. Málo informací se dozvědí cestující na nádražích a zastávkách. Kritéria ROPIDu byla splněna jenom v necelé polovině případů. "Díky předpokládanému dovybavení zastávek a stanic plochami pro adekvátní a kulturní vývěs informací, ale i novým aktivitám Zastávkové služby ROPID však očekáváme v příštích měsících výrazné zlepšení," podotkl Miroslav Valenta z ROPIDu. Ačkoli se dostupnost informací přímo ve vlacích zlepšila, podle ROPIDu v některých případech stále nepostačuje. Především se cestující nedozvědí vše, co by měli znát, ve spojích, které jedou pouze po území Středočeského kraje. Naopak vlaky zajišťující do Prahy jsou vybaveny tak, že mají lidé většinou dostatek informací.

Zastávky navíc podle dopravního organizátora nejsou příliš čisté a často nesplňují ani požadavek na bezbariérový přístup. ČD se naopak těsně podařilo splnit standard čistoty regionálních vlaků. Hodnocení čistoty ovšem ovlivňují i cestující a vandalové, kteří zastávky i soupravy často poškozují. Často dráhy nedodržely přípojové vazby, takže přípojný vlak ujel. Podle ROPIDu ale často šlo o případy, kdy vlaky na lince, na kterou lidé přestupují, jezdí ve velmi krátkých intervalech. Například z Prahy-Smíchova, kde končí linka od Rudné, zatímco spoje od Radotína pokračují dále do centra, jezdí v ranní špičce vlaky na hlavní nádraží každých deset minut. Letošní hodnocení kvality železniční dopravy v Praze a okolí bylo přísnější než to loňské. "Změny spočívaly především v úpravě či zpřísnění jednotlivých úrovní náročnosti dle výsledků měření a rozšíření měření na území Středočeského kraje," shrnul Petr Ježdík, vedoucí odboru kvality služby ROPIDu.

## 03. 05. 2011 Železničářský odborový boss Pejša zasedne v dozorčí radě ČD

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicarsky-odborovy-boss-pejsa-zasedne-v-dozorci-rade-cd>)

Předseda nejsilnějších železničních odborů Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša (56) zasedne nově v dozorčí radě Českých drah. Do vrcholného orgánu firmy ho koncem minulého týdne zvolili zaměstnanci. Odborový boss seděl v dozorčí radě ČD v osobě Jaromíra Duška naposledy před třemi lety. „Primárně se budeme snažit prosadit vznik velkého železničního holdingu, tedy spojení Správy železniční dopravní cesty a Českých drah. Takový holding může lépe odolávat tlakům dopravců z okolních zemí. Chceme rovněž zabránit případnému dalšímu outsourcingu činností do soukromých firem,“ řekl Pejša.

Zaměstnanci mohou volit tři členy devítihlavého orgánu. Pejša vystřídal Jana Bittera, který už nekandidoval. Za zaměstnance sedí v radě ještě Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb (všichni OSŽ). Konkurenční Federace strojířů se svým kandidátem ve volbách neuspěla. OSŽ je nejsilnější odborovou centrálou na železnici. Sdružení působí v Českých drahách, společnosti ČD Cargo a Správě železniční dopravní cesty, celkem má kolem 50.000 členů. Pejša pracuje u dráhy od roku 1978, začínal jako signalista na pražském nádraží Praha střed (dnešní Masarykovo nádraží). OSŽ vedl po Duškovi provizorně od roku 2007, řádným předsedou byl zvolen v roce 2009.

---

### **03. 05. 2011 Sněmovna definitivně schválila vládní novelu zákona o dráhách**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/snemovna-definitivne-schvalila-vladni-novelu-zakona-o-drahach>)

Sněmovna dnes definitivně schválila vládní novelu zákona o dráhách, kterou jí s pozměňovacím návrhem vrátil Senát. Senátoři navrhli změnit pravidla prodlužování platnosti rámcových dohod o provozování dopravy na železnici. Sněmovnou původně schválená verze zákona by umožnila platnost nejvýše pětileté dohody prodloužit na dobu delší než deset let. Senátoři navrhli prodloužení na dobu delší než pět let.

Podmínkou prodlužování dohody by měla být například investice dopravce do vozového parku. Jak dnes poslancům řekl ministr dopravy Radek Šmerda, základním cílem předlohy je zapracování několika evropských směrnic do českého práva. Novela v návaznosti na evropské předpisy počítá například s tím, že železniční dopravci museli vydávat svým strojvedoucím nové osvědčení, kde bude přesně uvedeno, na jakých traťových úsecích a typech lokomotiv mohou jezdit. Osvědčení budou moci získat pouze strojvedoucí s licenci, která bude vydávána na deset let. Žadatelé o licenci budou muset absolvovat preventivní lékařské i dopravně-psychologické vyšetření.

Norma má podle ministerstva dopravy zlepšit přístup českých strojvedoucích na zahraniční tratě, protože český dopravce bude moci po řádném přezkoušení vydávat osvědčení i pro cizinu. V mezinárodní osobní dopravě novela přináší i mírné zmírnění pravidel. Pokud chce nyní dopravce jezdit přes hranice, musí mít v cílovém státě pobočku nebo alespoň organizační složku zapsanou v obchodním rejstříku. Nově to nebude nutné. Pro senátní verzi novely zákona dnes hlasovalo 158 přítomných poslanců napříč politickými stranami. Proti nebyl nikdo z nich. Podpořit senátní verzi doporučil poslancům zpravodaj k tomuto zákonu Karel Šidlo. Zdůvodnil to mimo jiné tím, že přináší lepší výklad některých pojmů, než obsahovala původní sněmovnou schválená novela. Zákon nyní dostane k podpisu prezident republiky.

---

### **03. 05. 2011 Vlaky do Pusté Kamenice pojedou jen o víkendech (Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče, od 11. 12. 2011)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/122912-vlaky-do-puste-kamenice-pojedou-jen-o-vikendech/>)

Železniční trať ze Žďárce u Skutče do Svitav částečně osiří. Od prosince, kdy začne platit jízdní řád pro rok 2012, budou jezdit vlaky v úseku mezi Žďárce u Skutče a Pustou Kamenicí pouze o víkendech. V pracovní dny objedná Pardubický kraj místo nich autobusy. Na trati, kterou loni státní Správa železniční dopravní cesty nákladně zmodernizovala, tak zůstane jen minimální provoz. Kraj chce ušetřit a této snaze musí ustoupit i nedávná masivní investice státu. Podle krajského úřadu jezdí právě mezi Žďárce u Skutče a Pustou Kamenicí vlaky téměř prázdné.

Kraj původně uvažoval o úplném zrušení osobních vlaků na trati a jejich nahrazení autobusy. Místo stávajících jedenácti milionů, které ročně zaplatí za provoz šestnácti párů vlaků v pracovní dny a jedenácti párů o víkendech, by zaplatil autobusovému dopravci pouze pět milionů. Místo vlaků budou ze Žďárce u Skutče do Pusté Kamenice jezdit autobusy na třech linkách. Jedna spojí oba konce úseku, druhá obsluží Skuteč, Proseč a Borovou, poslední bude jezdit mezi Borovou, Krounou a Hlinskem. O víkendech bude jezdit pouze linka Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice, zatímco mezilehlé obce obsluží zbývající vlaky.

Pardubický kraj chtěl zrušit také vlaky z Vysokého Mýta do Litomyšle. Nakonec na ní motoráky zůstanou, bude jich ale méně než letos, pojedou především v dopravních špičkách. Posíleno bude naopak autobusové spojení Vysokého Mýta s Litomyšlí. Jistotu vlakového spojení nemají ani obyvatelé obcí a měst u tratí Heřmanův Městec – Prachovice, Moravská Třebová – Chornice, Borohrádek – Holice, Dolní Lipka – Štítý a Dolní Lipka – Hanušovice.



**04. 05. 2011 Trať z Plzně do Chebu je konečně otevřena**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/123041-trat-z-plzne-do-chebu-je-konecne-otevrena/>)

Už podruhé během čtyř dnů se otevřela čerstvě opravená železniční trať z Plzně do Chebu. První obnovení provozu po mnohaleté rekonstrukci zhatil hned druhý vlak, který po trati projížděl. V jednokolejném úseku u Stříbra vykolejil jeden vagon a poškodil trať tak, že musela Správa železniční dopravní cesty vyměnit koleje a znovu opravit další infrastrukturu. Napodruhé se trať otevřela dnes před osmou hodinou večer. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavla Hally je na opraveném úseku omezena rychlost na 30 kilometrů za hodinu, tedy na polovinu, což ale "nijak vlaky nezpozdí". Montážní firma vyměnila 200 metrů kolejí, opravila výhybku a zabezpečovací zařízení. "Výhybka byla opravena provizorně, ale bezpečně," dodal Halla. Definitivní oprava bude zřejmě trvat ještě několik týdnů; SŽDC zadala výrobu na míru dělaných pražců a nový výhybky a záležitosti na rychlosti dodávky.

Příčinu nehody a výši škod stále šetří Drážní inspekce. Škodu odhadlo SŽDC minimálně na tři miliony korun, ale podle Hally bude zřejmě vyšší. Při kolizi, která se obešla bez zranění, zatím z nezjištěných příčin vykolejila jedna náprava posledního vagonu v soupravě. Podle Hally způsobil poškození vadný vagon ČD. V roce 2006 zahájila SŽDC modernizace celého úseku od Plzně k Chebu. První etapa byla hotova předloni, na poslední části mezi Stříbrem a Planou u Mariánských Lázní skončily práce v sobotu. Pocit dobře vykonané práce si ale železničáři nemohli užívat dlouho. Poté, co v neděli ráno dojel až do Chebu první ranní rychlík z Prahy, vykolejil za plzeňským zhlavím stříbrské stanice osobní vlak.

**05. 05. 2011 Motoráčkem do Tovačova, aneb Tenkrát před 30 lety (8. května 2011)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10382/>)

České dráhy ve spolupráci s Kroměřížskou dráhou připravily na tuto neděli 8. května jízdy motoráčků na trati z Kojetína do Tovačova. Každý tak může zažít atmosféru před třiceti lety, kdy byla na této trati 31. května 1981 ukončena pravidelná osobní doprava. Vedle stejného motoráčku dokreslí atmosféru zašlých časů i průvodčí v tehdejších uniformách a lepenkové jízdenky. Vlak bude zastavovat na původních zastávkách Uhřovice obec a Oplocany (Tovačov-Annín). Vypraveny budou i dvě speciální jízdy pro železniční fotografy. Přímou v Tovačově může každý navštívit tradiční jarmark na zámku nebo závody psů Kirican Disc Dog Freestyle.

První ranní vlak vyjíždí z Kroměříže do Kojetína tři minuty před osmou. Přesně v 8:15 pak vyrazí vzpomínkový vlak směr Tovačov. Během dne se uskuteční celkem šest jízd v každém směru. Jeden pár vlaků s odjezdem z Kojetína v 11:24 a zpět z Tovačova v 12:14 je určen speciálně pro železniční fotografy a fandy, cena jízdného je dvojnásobná. Vlaky z Kojetína vyjíždí v 8:15, 9:24, 10:24, 13:24, 14:24, 15:24. V opačném směru z Tovačova pak v 8:45, 9:54, 10:54, 13:54, 14:54. Poslední jízda z Tovačova v 15:54 končí v Kroměříži v 16:36.

Každý dospělý zaplatí za jednu jízdu 30 korun, za zpáteční jízdenku 50. Děti od 6 do 15 let platí zvýhodněnou jízdnou, zpáteční jízdenka stojí 30 Kč, za jednu jízdu platí děti 20 Kč. Kočárky se přepravují zdarma, kdo si vezme s sebou kolo nebo čtyřnohého přítele, zaplatí 20 korun. Jízdenky se prodávají pouze ve vlaku.

**Jízdní řád mimořádných vlaků Kojetín – Tovačov (8. 5. 2011)**

Stаницe	**						
Kroměříž	7:57						
Kojetín (přij.)	8:10						
Kojetín (odj.)	8:15	9:24	10:24	11:24	13:24	14:24	15:24
Uhřovice obec *	8:20	9:29	10:29		13:29	14:29	15:29
Lobodice *	8:25	9:34	10:34		13:34	14:34	15:34
Oplocany *	8:29	9:38	10:38		13:38	14:38	15:38
Tovačov	8:35	9:44	10:44	12:04	13:44	14:44	15:44

**Jízdní řád mimořádných vlaků Tovačov – Kojetín (8. 5. 2011)**

Stаницe	**						***
Tovačov	8:45	9:54	10:54	12:14	13:54	14:54	15:54

Oplocany *	8:47	9:56	10:56		13:56	14:56	15:56
Lobodice *	8:50	9:59	10:59		13:59	14:59	15:59
Uhřice obec *	8:55	10:04	11:04		14:04	15:04	15:04
Kojetín (přij.)	9:05	10:14	11:14	13:00	14:14	15:14	16:14
Kojetín (odj.)							16:23
Kroměříž							16:36

\* Zastávka na znamení.

\*\* Vlak je určen pro železniční fotografy, platí se dvojnásobné jízdné.

\*\*\* V úseku Kojetín – Kroměříž je vlak spojen s vlakem Os 3921, v tomto úseku platí také tarif ČD.

## 05. 05. 2011 Brusel chce standardizovat data železnic o jízdném a řádech

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/brusel-chce-standardizovat-data-zeleznic-o-jizdnem-a-radech/633019>)

Evropská komise chce v Evropské unii standardizovat data železnic o jízdném a jízdních řádech. Mělo by to zjednodušit plánování cest po železnici napříč Evropou i vystavování jízdenek na takové cesty, oznámila dnes komise. České dráhy uvedly, že sdílejí data o rezervacích a jízdním řádu online s partnery z okolních zemí. Evropská komise dnes přijala nařízení, podle něž má být mezi evropskými železničními společnostmi možné sdílet zásadní informace k rezervování a pořizování jízdenek. Příští rok pak Brusel přijde s nařízením železničním operátorům, aby své informační systémy upravili tak, aby bylo možné je mezi operátory navzájem propojit.

Změny plánované Evropskou komisí se konkrétně týkají například údajů o tom, kolik míst zatím není na daných spojích rezervováno, kdy a kde vlak zastavuje nebo jaký druh vlaku na trati jezdí. Přístup by k nim měly mít nejen jiné železniční společnosti, ale i další prodejci jízdenek. Online sdílení dat o rezervacích a jízdním řádu s dopravci z okolních zemí je běžná praxe, uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. "Pokud budu chtít například rezervaci na rychlík z Berlína do Kolína nad Rýnem, tak mi ji v Praze bez problémů prodají, protože náš systém je propojený s německým," doplnil Šťáhlavský. Výměna informací o typech vlaků je rovněž běžná, protože je s ní spojené řazení vlaků a je nutná pro zajištění dopravní obslužnosti.

Situace může být ale komplikovanější při nákupu jízdenek v zemích, kam se běžně z Česka vlakem nejezdí, doplnil mluvčí Českých drah. Například při nákupu jízdenek po Španělsku mají ČD informace jen o vybraných vysokorychlostních spojích. "Pokud to myslíme vážně s tím, že chceme přivést lidi na železnici... pak potřebujeme nabídnout železničním cestujícím bezproblémové plánování a nabízení jízdenek, které je srovnatelné s leteckými společnostmi," uvedl eurokomisař pro dopravu Siim Kallas. "Chceme, aby v budoucnu bylo snadné si zarezervovat železniční jízdenku pro cestu z Barcelony do Bruselu či z Berlína do Bratislavy stejně, jako je snadné si zarezervovat odpovídající lety," dodal. Přispět by k tomu výrazně mělo právě "sladění" informací o jízdném a jízdních řádech, o kterém dnes komise rozhodla.

## 05. 05. 2011 České dráhy mají od Moody's rating (P) Baa1 s negativním výhledem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-maji-od-moody-s-rating-p-baa1-s-negativnim-vyhledem/633283>)

České dráhy získaly od mezinárodní ratingové agentury Moody's Investors Service vůbec první rating. Je zatím předběžný a Moody's jej stanovila na stupeň (P) Baa1, což je známka se střední mírou rizika. Výhled je ovšem negativní, což znamená, že agentura by jej mohla v blízké době snížit. Přidělení ratingu od renomované agentury znamená, že České dráhy mohou vstoupit na mezinárodní kapitálové trhy. Vlastníkem Českých drah je stát a díky ratingu tak podnik nyní může pokračovat v plánu, který počítá s emisí dluhopisů denominovaných v eurech.

Agentura Moody's už dříve avizovala, že firmě ve vlastnictví státu přidělí definitivní rating až po tom, co České dráhy dokončí plán posílení kapitálové struktury. A to tím, že si zajistí dlouhodobé financování ve výši alespoň 7,5 miliardy korun. Předběžný rating je tři stupně nad spekulativním pásmem. Konečný rating by se podle agentury Reuters mohl od předběžného lišit. České dráhy v současné době hledají hlavního manažera, který by jim zorganizoval emisi mezinárodních dluhopisů

v objemu až 300 milionů eur. Podnik uvedl, že manažera vybere, až bude mít přidělen rating. Mezinárodní emise dluhopisů většinou firmám organizují velké banky.

## 06. 05. 2011 Pražský motoráček jedoucí přes Prokopské údolí zahájí v sobotu sezonu

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/prazsky-motoracek-jedouci-pres-prokopske-udoli-zahaji-v-sobotu-sezonu-13u-/praha-zpravy.aspx?c=A110505\\_1579283\\_praha-zpravy\\_ab](http://praha.idnes.cz/prazsky-motoracek-jedouci-pres-prokopske-udoli-zahaji-v-sobotu-sezonu-13u-/praha-zpravy.aspx?c=A110505_1579283_praha-zpravy_ab))

Cestující v Praze se mohou opět svézt takzvaným pražským motoráčkem, který jezdí přes Prokopské údolí po Pražském Semmeringu. Poprvé vyjede na svou trať v sobotu 7. května. Ve vlaku platí běžný tarif pražské MHD. Poprvé pražský motoráček na svou trať vyjel v loňském roce a celkem svezl po nejkrásnější železniční trati v Praze dvacet tisíc lidí. Jízdní řád Pražského motoráčku najdete na [http://data.idnes.cz/soubory/praha-zpravy/10A110505\\_AB\\_70JC59820PRAC5BESKC3BD2.PDF](http://data.idnes.cz/soubory/praha-zpravy/10A110505_AB_70JC59820PRAC5BESKC3BD2.PDF).



"Motoráček bude jezdit každou sobotu a neděli v období od 7. května do 30. října. Rovněž pojedete ve státní svátky 5. a 6. července a 28. října," sdělil mluvčí Ropidu Filip Drápal. Vlak bude vyjíždět z hlavního nádraží, pojedete přes severní nástupiště na Smíchovském nádraží a dále přes Žvahov, Jinonice, Cibulku a Stodůlky až do Řep. Celou trasu zvládne ujet zhruba za třicet minut. Ve spojích platí jízdní doklady Pražské integrované dopravy. "To znamená pražská tramvajenka i jednotlivé jízdenky za 26 korun pro dospělé. Jízdenku je nutné před nástupem do vlaku označit v označovači v železniční stanici, zpravidla na nástupišti," dodal Drápal. Pokud není vlak plný, mohou se cyklisté domluvit se strojvůdcem a vzít si s sebou do vlaku svůj bicykl.

## 06. 05. 2011 Z Ostravy do Opavy a zpět za 10 korun (11. května 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10390/>)

Za deset korun se mohou ve středu 11. května svézt zákazníci Českých drah na trati Ostrava střed – Opava. Nabídka je další z řady propagačních akcí ČD Promo, které dopravce pořádá postupně ve všech krajích. Cílem je umožnit lidem levně vyzkoušet výhody vlakového spojení a přesvědčit je, aby i napříště nechali auto v garáži a pro cesty do práce nebo do školy používali vlak.

Cestovat na zpáteční jízdenku za 10 korun mohou lidé kdykoliv ve středu 11. května kterýmkoliv spojem mezi Ostravou střed a Opavou nebo opačně. Stačí si v tento den u pokladních přepážek ČD v Opavě východ, Štítině, Hájích ve Slezsku zakoupit jízdní doklad za 10 korun do Ostravy, v opačném směru do Opavy pak ve stanicích Ostrava střed, Ostrava-Stodolní, Ostrava hl. nádraží, Ostrava-Svinov, Háj ve Slezsku, Štítina a vyrazit vlakem třeba jen tak na výlet. Nastoupit do vlaku může každý také na zastávkách, kde není k dispozici pokladna ČD, a koupit si akční jízdenku přímo u průvodčího. Pro cestu zpět lze jízdenku za 10 korun využít až do půlnoci následujícího dne, tedy do 12. května.

První letošní akce ČD Promo na regionální trati se uskutečnila minulý týden mezi Žďárem nad Sázavou a Novým městem na Moravě. Zpáteční jízdenku za 1 korunu si tam koupilo přes 600 lidí, tedy dvojnásobek počtu cestujících na této trati v běžný den. „Tyto akce jsme pořádali už loni a pro nás znamenají následné zvýšení tržeb,“ vysvětluje Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „Část cestujících, kteří díky výrazné slevě vlak vyzkoušeli, nám zůstává věrná, a tržby se díky tomu zvýšily o stovky tisíc měsíčně. Volíme přitom tratě, kde nabízíme něco nového nebo vyšší kvalitu služeb. Letos chystáme asi dvacítku podobných akčních nabídek na regionálních tratích ve všech krajích České republiky.“ „Mezi Opavou a Ostravou jezdí vlak dvakrát za hodinu, z toho jednou za hodinu zrychleným přímým spojem až do centra Ostravy. Cesta trvá 22 minut do Ostravy-Svinova, respektive 43 minut do samého centra krajského města. Většinu spojů zajišťujeme moderními jednotkami CityElefant, které zaručují bezpečnou a velmi pohodlnou přepravu. V CityElefantech je i dost místa na kola a zavazadla,“ uzavírá Miroslav Klich, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Ostravě.

## 06. 05. 2011 Pardubický kraj škrtne další vlaky (tratě č. 260 a 261, od 11. prosince 2011)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/123257-pardubicky-kraj-skrtno-dalsi-vlaky/>)

Pardubický kraj připravuje na příští rok razantní snížení počtu regionálních vlaků. Se starosty obcí na Svitavsku se dohodl, že výrazně ubude spojů na koridoru mezi Českou Třebovou, Svitavami

a Březovou nad Svitavou, kde budou nadále jezdit převážně rychlíky a spěšné vlaky projíždějící většinu zastávek. Podobně bude zredukována železniční obsluha trati ze Svitav přes Poličku do Pusté Kamenice. Osobní vlaky po ní sice pojedou každou hodinu, ve většině míst však nezastaví a obslouží pouze nejvýznamnější místa. Již dříve krajský úřad oznámil, že v navazujícím úseku z Pusté Kamenice do Žďárce u Skutče zůstane zachován pouze víkendový provoz vlaků.

Úsek z České Třebové do Březové nad Svitavou na třebovsko-brněnské trati je sice velmi vytížený, už dnes v něm však převažují dálkové vlaky – buď rychlíky, které zastavují jenom v největších městech, nebo Eurocity, která nezastavují vůbec. Pardubický kraj v příštím roce dále sníží počet osobních vlaků, které objednává pro obsluhu menších obcí, a zaplatí místo nich autobusy. Na autobusovou dopravu si budou muset zvyknout také lidé, kteří žijí ve většině obcí podél trati ze Svitav přes Poličku do Pusté Kamenice. Vlaky tudy sice pojedou každou hodinu, ale většinu zastávek budou projíždět. Kraj tak reaguje na situaci, kdy vlaky sice jezdí poměrně plné, na nádražích a zastávkách – ležících většinou daleko od příslušných obcí – ale nikdo nepřistupuje. Výhodou nové organizace provozu bude zkrácení jízdních dob.

Na obou změnách se zástupci Pardubického kraje dohodli se starosty, obce souhlasily i se zastavením provozu mezi Žďárce u Skutče a Pustou Kamenicí v pracovní dny. V minulých týdnech vyjednal kraj dohodu také se starosty obcí u trati Choceň – Litomyšl. V úseku z Vysokého Mýta do Litomyšle napřesrok pojedou vlaky pouze ve špičce, jindy je nahradí autobus. Nejistý je ale osud dalších málo vytížených tratí například v Orlických horách nebo na západním Chrudimsku. Změny by se měly promítnout v jízdním řádu pro rok 2012, který však začne platit ještě před začátkem kalendářního roku – letos 11. prosince.

## 09. 05. 2011 ČNB schválila ČD Cargo dluhopisy v objemu až šest miliard Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cnb-schvalila-cd-cargo-dluhopisy-v-objemu-az-sest-miliard-kc/634572>)

Česká národní banka schválila nákladnímu železničnímu dopravci ČD Cargo ke konci minulého týdne dluhopisový program v objemu až šest miliard korun, píše dnešní E15. První tranši dluhopisů ve výši jedné miliardy korun vydá dceřiná firma Českých drah už v nejbližších týdnech. ČD Cargo se tak zařadí po bok dalších státních firem, které si během krize začaly půjčovat na dluhopisovém trhu. Miliardové emise v posledních dvou letech upsaly České dráhy a Letiště Praha.

První tranši dluhopisů využije firma k posílení cash flow a restrukturalizaci cizích zdrojů, konkrétně k přeměně krátkodobých cizích zdrojů na střednědobé, řekl deníku šéf ČD Cargo Jiří Vodička. Zda firma využije celou hranici šesti miliard korun, kterou jí ČNB schválila, není jisté. "Je to rámcový program, který nemusíme, ale můžeme vyčerpat," dodal Vodička. Tranše prý půjdou vždy po jedné miliardě korun. S dalšími emisemi firma přesto počítá ještě letos. Výnos druhé tranše by podle Vodičky měl být užít na investice.

Podle informací listu nyní finišují přípravu na emisi eurobondů až za 7,5 miliardy korun také České dráhy. Agentura Moody's dala Českým drahám na konci minulého týdne předběžný rating Baa1 negativní, píše E15. Vodička uvedl, že rating Českých drah se týká celé skupiny. "My jsme se do procesu získání ratingu zapojili, týká se tedy i naší společnosti," řekl. Šéf české pobočky Moody's Petr Vinš dodal, že ČD Cargo může požádat o udělení ratingu přímo na konkrétní dluhopis a jeho hodnota se může od ratingu Českých drah lišit.

ČD Cargo podle informací z trhu nebude mít problém své obligace prodat. Například České dráhy vydaly dluhopisy v objemu dvou miliard korun v době, kdy neměly žádný rating, přesto o ně byl mezi investory velký zájem. Obchodníci totiž rizikovost cenných papírů státních firem odvozují od rizikosti státu, neboť se počítá s tím, že za dluhy svých firem do určité míry ručí stát, uzavírá deník.

## 09. 05. 2011 Trať u Vyššího Brodu byla po více než 21 hodinách zprůjezdněna

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/trat-u-vyssiho-brodu-byla-po-vice-nez-21-hodinach-zprujezdnena-pta/budejovice-zpravy.aspx?c=A110509\\_074123\\_budejovice-zpravy\\_cen](http://budejovice.idnes.cz/trat-u-vyssiho-brodu-byla-po-vice-nez-21-hodinach-zprujezdnena-pta/budejovice-zpravy.aspx?c=A110509_074123_budejovice-zpravy_cen))

Železničáři odstranily následky vykolejení vlaku u zastávky Vyšší Brod klášter z nedělního odpoledne. Trať Rybník - Lipno nad Vltavou je od 11:55 opět v provozu. Do té doby vozily cestující autobusy. "Při opravě jsme museli například svařit praskliny na kolejích. Řada prací se mohla dělat jen ve dne, proto výluka trvala téměř čtyřicet hodin," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. "Osobní vlak v neděli po 14:30 vykolejil ve stanici Vyšší Brod klášter. Nehoda se obešla bez zranění," řekla policejní mluvčí Štěpánka Valentová. Dechová zkouška strojvedoucího byla

negativní. Mimo koleje se dostal první ze dvou vagonů vlaku. Bylo v něm dvacet cestujících. Podle Valentové byla příčinou nehody zřejmě technická závada. Drážní inspekce ale ještě přesnou příčinu nehody nestanovila.

## 09. 05. 2011 ČD koupily 32 rychlíkových vozů z Rakouska (typ Z1, Bmz)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10391/>)

České dráhy koupily od Rakouských spolkových železnic (ÖBB) 32 rychlíkových vozů z počátku 80. let za 1,85 milionů € (cca 46 milionů Kč). Vozy zlepšují kvalitu cestování na rychlících Praha – Plzeň – Cheb ještě v průběhu letošního roku. „Přestože se jedná o vozy z počátku 80. let, budou znamenat zvýšení kultury cestování na rychlících z Prahy přes Plzeň do Chebu,“ uvedl náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a dodal: „Tyto vozy jsou cestujícími u našich jižních sousedů díky svému komfortu dodnes velmi oblíbené. V minulosti se s nimi setkali i naši cestující v některých vlacích EuroCity a komfort srovnatelný s těmito vlaky nabídnou cestujícím na západě Čech. Vozy z Rakouska mají kupé jen se 6 místy na rozdíl od osmimístných kupé českých rychlíkových vozů. Sedačky jsou tvořeny jednotlivými polohovatelnými sedáky na rozdíl od koženkových lavic starších českých vozů,“ vyjmenoval některé výhody rakouských vozů náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek.

Jednodušší bude také nástup do vozů a průchod mezi vozy díky posuvným dveřím ovládaným madly. Zvýší se také bezpečnost cestujících, neboť tento typ vnějších dveří je centrálně zavíraný a za jízdy blokován proti otevření. Systém vlakového rozhlasu umožní vlakovému doprovodu informovat cestující o zastávkách a mimořádnostech při cestě. U všech vozů se předpokládá postupné vykonání příslušných revízi a dílčích oprav, přečalounění sedaček a provedení vnějšího nátěru v barvách Českých drah. První z vozů by měly být nasazeny do provozu ještě v letních měsících a přibližně do konce roku se předpokládá, že bude do provozu nasazen jejich plný počet.

Vozy typu Z1 Bmz 21-70 500 až 594 ÖBB byly vyrobeny v letech 1980 až 1982 v rakouské vagónce SGP. Jsou určeny pro provoz na mezinárodní železniční síti rychlostí až 160 km/h. Cena srovnatelného nového vozu se pohybuje okolo 30 milionů Kč a obdobného vozu pro rychlost až 200 km/h s klimatizací kolem 50 milionů Kč. České dráhy v současné době nasazují do provozu také první z 58 modernizovaných vozů pro vlaky EuroCity a InterCity z ŽOS Trnava. Tyto vozy jezdí na spojích z Bohumína do Prahy nebo z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Zároveň jsou do provozu postupně uváděny revitalizované vozy z podniku JANOZA CZ. Tyto vozy jezdí na rychlících Cheb – Ústí nad Labem – Praha a mezi Českými Budějovicemi a Prahou přes Příbram. Na trati České Budějovice – Tábor – Praha budou uvedeny do provozu v průběhu roku. Revitalizační projede během letošního roku 110 rychlíkových vozů různých typů.

## 09. 05. 2011 ČD Cargo hospodařilo v prvním čtvrtletí se ziskem

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10392/>)

Po dlouhém období, kdy hospodaření největšího českého železničního dopravce negativně ovlivňovala finanční krize a následné náklady spojené s restrukturalizací, je počátek roku 2011 obdobím ná-růstu tržeb i přepravních objemů. Společnost ČD Cargo vytvořila za první tři měsíce letošního roku zisk před zdaněním (EBT) ve výši 17,3 milionu korun, což je razantní zlepšení proti stejnému období loňského roku, kdy ČD Cargo vykázalo ztrátu více než 50 milionů korun. Provozní zisk EBIDTA (zisk před započtením úroků, daní a odpisů) vzrostl dokonce o 65 % na 381 milionů korun. Celkové výnosy byly vyšší o 7,2 % a dosáhly úrovně 3,6 miliardy korun.

Jiří Vodička, předseda představenstva ČD Cargo, k hospodářským výsledkům sděluje: „Dobré výsledky hospodaření na jedné straně odrážejí lepší obchodní aktivitu společnosti a na straně druhé pokračující tlak na snižování nákladů.“ Vodička dále dodává: „Za první tři měsíce letošního roku se nám po železnici podařilo přepravit celkem 19,8 milionu tun zboží, což je obrovské množství. V porovnání s rokem 2010 se jedná o nárůst objemů přepravy o 16 % za současného poklesu osobních nákladů o 4,6 %. Zvyšování produktivity práce je vykročení správným směrem, ovšem komplexní analýzy všech procesů ve firmě teprve dokončujeme a výsledky budeme znát v druhé polovině roku.“

### Výsledky hospodaření ČD Cargo za první čtvrtletí 2011 v Kč

	1 – 3/2011	1 – 3/2010	Rozdíl 2010/11	Plán 1 – 3/2011
Celkové výnosy	3 664 306 809	3 481 627 007	182 679 802	3 553 534 756

EBITDA	381 030 869	231 100 227	149 930 642	265 240 320
EBT	17 317 479	-50 063 011	67 380 490	-72 600 434

Příznivé výsledky za první tři měsíce roku 2011 byly zaznamenány i v objemových ukazatelích. Z hlediska komodit byla společnost úspěšná zejména u dřeva a papírenských výrobků (nárůst proti plánu o 29,3 %) a hnědého uhlí (o 29 %).

## 11. 05. 2011 Na První parní víkend v železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka vyjedou parní vlaky (14. a 15. 5. 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10401/>)

Tuto sobotu a neděli 14. a 15. května vypraví České dráhy parní vlak v čele s lokomotivou 498.022 „Albatros“ z Prahy do Lužné u Rakovníka, kde proběhne „První parní víkend“. Milovníci železniční historie mohou oba dva dny pokračovat tímto vlakem až do Žatce nebo vyrazit jiným parním vlakem, vedeným lokomotivou 354.195 „Všudybylka“, na krátký výlet z Lužné do Stochova. V areálu muzea bude v provozu parní motorový vůz Komarek, úzkorozchodná lokomotiva POLDI č. 7 a modelové kolejiště, ve Stochově bude otevřen prezidentský salonek Tomáše Garrigue Masaryka. Cestující s In-kartou nebo jízdenkami ČD mohou navštívit areál železničního muzea se slevou 20 %.

Parní vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka, sestavený z historických vozů 2. třídy a bufetového vozu, poveze oba dva dny rychlíková lokomotiva „Albatros“ (498.022). Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné u Rakovníka nebo naopak zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou i zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let. „Vlak bude odjíždět oba dva dny z Prahy Masarykova nádraží v 8:10. Příjezd do Lužné u Rakovníka je naplánován pět minut po desáté hodině. Zastavovat bude v Bubnech, Dejvicích, Veleslavíně, Hostivici, Kladně, Stochově, Novém Strašecí a Řevničově. Zpět do Prahy se pak bude vracet pět minut po půl třetí,“ vysvětluje František Kaplan z Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. „V půl jedenácté se tato parní souprava vydá na vyhlídkovou cestu do Žatce a zpět. Zpáteční jízdenka bude stát 150 korun, děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu.“

Komu nebude stačit jízda do Lužné u Rakovníka, může se v sobotu i neděli svést jiným parním vlakem v čele s lokomotivou „Všudybylka“ (354.195) do Stochova, kde bude pro veřejnost zpřístupněn nádražní salonek Tomáše Garrigue Masaryka. „Odjezd do Stochova bude z luženského nádraží v půl jedné, příjezd do Stochova je plánován na 13:03. Zpět do Lužné se bude vracet ve 13:18.“ Jízdenky do všech těchto parních vlaků bude prodávat vlakový personál. Děti do 6 let cestující těmito vlaky bezplatně bez nároku na vlastní místo k sezení.

### Atrakce v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka

V železničním muzeu si návštěvníci prohlédnou stálou výstavu parních lokomotiv a historických vozidel, modelovou železnici nebo expozici historické železniční techniky. Letošní novinkou je expozice „Masaryk a železnice“ o cestách našeho prvního prezidenta, při kterých používal právě železnici. Výstava byla připravena ve spolupráci s pobočkou Muzea T.G.M. v Lánech a je instalována v části modelářské expozice. Po oba dva dny bude v provozu parní motorový vůz M 124.001 Komarek, úzkorozchodná parní lokomotiva POLDI č. 7 (obojí zapůjčilo Národní technické muzeum v Praze), modelové kolejiště a zahradní modelová železnice. Muzeum je v květnu otevřeno o víkendech a svátcích od 9:30 do 17:00 hod. V neděli od 15 do 17 hodin proběhne v areálu muzea výstavka automobilů Porsche, pořádaná Porsche Clubem Česká republika při příležitosti propagační jízdy členů klubu se svými vozidly. K vidění bude necelá dvacítká vozů této značky.

### Sleva na vstupném do areálu muzea v Lužné u Rakovníka

Cestující, kteří jsou držiteli In-karty nebo se prokáží jízdenkou ČD v libovolné hodnotě, která bude použita k cestě do Lužné u Rakovníka v den návštěvy muzea, si mohou zakoupit vstupenky do areálu muzea se slevou 20 %. Dospělí tak místo obvyklých 75 Kč zaplatí jen 60 Kč, děti od 6 do 15 let a důchodci pak místo 45 Kč jen 36 Kč. Nabídka neplatí pro cestující s jízdenkami na historické vlaky. Podrobnosti o akci jsou na [www.cdmuzeum.cz](http://www.cdmuzeum.cz) a [www.cd.cz](http://www.cd.cz).

### Parní vlak Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka (14. a 15. května 2011)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
příjezd odjezd	stanice	příjezd odjezd
08:10	Praha Masarykovo nádraží	16:40
08:14 08:19	Praha-Bubny	16:32 16:36

08:24	08:27	Praha-Dejvice	16:24	16:27
08:35	08:39	Praha-Veleslavín	16:16	16:19
08:47	08:53	Hostivice	16:02	16:07
09:07	09:17	Kladno	15:22	15:43
09:31	09:34	Stochov	15:03	15:07
09:43	09:48	Nové Strašecí	14:52	14:54
09:54	09:56	Řevničov	14:44	14:46
10:05		Lužná u Rakovníka		14:35

**Parní vlak Lužná u Rakovníka – Žatec a zpět (14. a 15. května 2011)**

směr tam	žel. stanice	směr zpět
10:30	Lužná u Rakovníka	13:14
11:19	Žatec	12:30

**Parní vlak Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět (14. a 15. května 2011)**

směr tam	žel. stanice	směr zpět
12:29	Lužná u Rakovníka	13:57
12:44	Řevničov	13:44
12:53	Nové Strašecí	13:30
13:03	Stochov	13:18

**Jízdné během Prvního parního víkendu (14. a 15. května 2011)**

Trasa	Dospělí	Děti 6 – 15 let
Z Prahy Masarykova n., Buben, Dejvic, Veleslavína a Hostivice do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	120 Kč	60 Kč
Z Kladna a Stochova do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	80 Kč	40 Kč
z Nového Strašecí a Řevničova do Lužné u Rakovníka	40 Kč	20 Kč
Lužná u Rakovníka – Žatec (jednosměrná)	80 Kč	40 Kč
Lužná u Rakovníka – Žatec (zpáteční)	150 Kč	80 Kč
Lužná u Rakovníka – Stochov (jednosměrná)	40 Kč	20 Kč
Lužná u Rakovníka – Stochov (zpáteční)	80 Kč	40 Kč

**11. 05. 2011 Plzeňská teplárenská začala vozit štěpku do energobloku po dráze**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzenska-teplarenska-zacala-vozit-stepku-do-energobloku-po-draze/635771>)

Plzeňská teplárenská začala vozit dřevní štěpku pro svůj energoblok po železnici. Letos chce takto transportovat zhruba 30.000 tun biomasy, tedy desetinu z celkových potřeb a v dalších letech má tento podíl růst. Hlavní motivací bylo snížit počet nákladních vozů se štěpkou, které se pohybují po Plzni, řekl ČTK šéf logistiky Ota Hamták. Podobnou technologii transportu zatím údajně nevyužívá žádná teplárna ani elektrárna v ČR, pouze papírny ve Štětí. Jde o zcela nový způsob transportu. Kontejnery a vykládací vozík, který váží naložený 48 tun, jsou patentem rakouské spediční firmy InnoFreight. Dopravu i grafikon zajišťuje firma ČD Logistcs. "Nabídli nám velmi zajímavou cenu za dopravu," dodal Hamták.

Jeden vlak se čtyřmi vagóny, tedy celkem 12 kontejnery, přiveze do areálu teplárny 160 až 200 tun štěpky, což nahradí osm kamionů. "Jeho vyložení trvá dvě hodiny," uvedl šéf logistiky. Kontejner "nabere" speciální velký vysokozdvíhací vozík, který ho odveze na skládku štěpky, kde ho otočí o 180 stupňů a vysype. Vykládku organizuje jeden člověk, který zároveň koordinuje spolupráci mezi teplárnou a 1. Píseckou, lesní a dřevařskou společností, s níž Plzeňská teplárenská pilotní projekt rozjela. Podnik už jedná s dalšími dodavateli štěpky, kteří by mohli železnici využít.

"Žádná jiná teplárna ani elektrárna v ČR zatím tento transport nevyužívá, pouze papírny ve Štětí. Jde o pilotní projekt v energetice, ale máme už připravené další," řekl manažer obchodu ČD Logistics Josef Hýža. S cenou za přepravu, pronájem kontejnerů a vykládacího zařízení se podle něj ČD Logistics dostala pod úroveň průměrné ceny za převoz kamiony. Speciální rakouské kontejnery na sypké hmoty a štěpku se podle Hýži používají hojně v Rakousku, Německu a ve Skandinávii. Do teplárny jezdí dva vlaky týdně. Na trase mají šest zastávek, kde se odpad z lesů nakládá buď bagrem, nebo se štěpkuje přímo do kontejneru.

Plzeňská teplárna nahradí letos biomasou 200.000 tun uhlí, třetinu svých ročních potřeb. Loni spálila 230.000 tun biomasy a letos chce překročit 300.000 tun, což je maximum, které dokáže využít. Díky největšímu českému energobloku na spalování biomasy, spuštěnému loni v květnu, už podnik letos vyrobí 42 procent elektřiny z tohoto alternativního paliva. Přes 80.000 tun z letos spotřebované biomasy mají letos tvořit peletky, 70.000 tun pak cíleně pěstovaná biomasa na polích.

## 11. 05. 2011 Muzejní noc v expozici sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové (20. května 2011)

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

U příležitosti Mezinárodního dne muzeí a galerií proběhne v pátek 20. května 2011 od 18,00 do 24,00 hodin IV. ročník muzejní noci v Hradci Králové. Vstup do všech muzeí a galerií je tuto noc zdarma. Ne jinak tomu bude i v expozici sdělovací a zabezpečovací techniky. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace prostřednictvím Technické ústředny dopravní cesty provozuje tuto stálou muzejní expozici sdělovací a zabezpečovací techniky v Kydlinovské ulici 1300 v areálu firmy Signal Mont s.r.o. Expozice byla zřízená v roce 1988 u příležitosti 150. výročí příjezdu prvního parního vlaku na území republiky. Původním místem expozice byla železniční stanice Vidnava, reinstalace do Hradce Králové byla realizována v roce 2001.



Vnitřní expozice zahrnuje osm prostor s exponáty zabezpečovací a sdělovací techniky. Prostory představují: epochu počátků železnice, dopravní kancelář, společný vývoj prvků sdělovací a zabezpečovací techniky, vývoj prvků zabezpečovací techniky, epochu pevné páky, vývoj sdělovací techniky, od telegrafu po automatické ústředny, audiovizuální sál. Ve venkovních prostorách můžeme shlédnout vůbec největší expozici návštěvníků v Evropě. Tato část expozice soustřeďuje ojedinělé a unikátní exponáty. Řada exponátů je zprovozněna nebo upravena tak, aby bylo možné předvést je za chodu. Při prohlídce bychom neměli zapomenout ani na studovnu a knihovnu, kde je soustředěn nejuplněnější dokumentační fond o železniční sdělovací a zabezpečovací technice.

Adresa expozice:

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Technická ústředna dopravní cesty

Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky

(Areál firmy Signal Mont s. r. o.)

Kydlinovská 1300

500 02 Hradec Králové

## 12. 05. 2011 Zachráněné nádraží v Ústí nad Orlicí zůstane, ale sloužit bude nové

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/Clanek.aspx?c=A110512\\_1583796\\_pardubice-zpravy\\_klu](http://pardubice.idnes.cz/Clanek.aspx?c=A110512_1583796_pardubice-zpravy_klu))

Kompromis ohledně starého nádraží v Ústí nad Orlicí vyvolal nové spory. Skupina nadšenců peticí zabránila demolici historické budovy, která je z obou stran sevřená mezi kolejemi. MF DNES teď získala plány, podle nichž to tak zůstane a vedle vznikne moderní výpravní budova. Zastánci starého nádraží se rozčilují, že stát bude zbytečně utrácet peníze za novou budovu. Projektanti železnice jsou zase otráveni, že uprostřed kolejí budou muset nechat starý dům, který tam z jejich pohledu nemá žádnou logiku. Iniciátor záchrany nádražní budovy v Ústí nad Orlicí Martin Kadrman si myslí, že nakonec vyhrála betonářská lobby. "Pro nás je zásadní otázka, jestli je ekonomicky rozumné stavět novou výpravní





budovu, když současná existuje. S novou se počítalo jen pro případ, že se stará demoluje," řekl Kadrman.

Správa železniční dopravní cesty však výhrady odmítá. "Nemluvte o nové budově. Nová se nestaví. Bude to přístřešek pro úkryt před špatným počasím a informační systém pro cestující, aby věděli, kdy a kam mají jít, případně prostor pro jízdenkové automaty dopravců," říká zástupce investora ze Správy železniční dopravní cesty Pavel Mathé.

Jenže nové nádraží nebude sice honosnou stanicí, ale jen stěží jej lze označit za přístřešek před deštěm. Starosta Ústí nad Orlicí Petr Hájek je s návrhem spokojen. "Je to plnohodnotná budova pro cestující, nejedná se o žádnou vlakovou či autobusovou zastávku. Nevím, kde vznikají dezinformace, že se staví jen zastávka," dodal starosta, který považuje za úspěch, že se i přes snahu investora o zmenšení parkoviště podařilo zachovat 139 parkovacích stání. Nová budova bude přístupná od města jen podchodem pod kolejemi z kerhartické strany. Stavební povolení na komunikace už nabylo právní moci, pro samotnou železnici o něj investor požádá v létě. Stavba bude rozložena na tři roky, protože musí současně fungovat provoz po trati i silnicích.



### Co bude se starým nádražím? Nikdo neví

Historická budova stanice zatím hledá nové využití. Podle předsedy mezirezortní komise Marka Diana, která má za úkol novou náplň najít, bude využití staré budovy nádraží víceúčelové. "Nyní studujeme jednotlivé varianty provedení a zdaleka nejsou všechny možnosti vyčerpány," uvedl Marek Dian. I když je v běhu stavební řízení na nové objekty stanice, lidé se stále nevzdávají představ, že cestujícím má sloužit dnešní nádraží. Kvůli tomu vznikla dokonce nová petice, kterou od konce dubna podepsaly už stovky lidí. V ní žádají ministerstvo dopravy a ústecký městský úřad, aby "nedovolily postavit zastávku, která bude nahrazovat již existující výpravní budovu, neplýtvaly penězi státu i Evropské unie a nedopustily ponížení významu ústeckého nádraží jako důležitého železničního uzlu". Podobně soudí i signatářka první z petic režisérka Olga Sommerová. "Podle názorů odborníků může rekonstruovaná nádražní budova sloužit ve všech potřebných funkcích. Ptám se proto: kdo má zájem na výstavbě budovy nové, navíc v době všeobecně deklarované potřeby šetřit veřejné prostředky? Na pravdivou odpověď čekají všichni ti, kteří se rozumem a srdcem zasloužili o zachování krásné historické budovy ústeckého nádraží," uvedla Sommerová.

### Nová budova

Na nádraží s prosklenou čekárnou lidé najdou sociální zařízení, dvě pokladny, úschovnu zavazadel, výtah, kterým se handicapovaní dostanou do podchodu. Půdorys haly je velký 19 krát 15 metrů. Před nádražím bude 139 parkovacích míst, z toho osm pro handicapované. Prostor bude v zimě temperován. Vedle budovy pro cestující vznikne nízký technologický objekt zabezpečovacího zařízení dráhy. Přístup do nové železniční stanice v Ústí nad Orlicí bude z kerhartické strany. Cestující se dostanou k tratím podchodem.

## 12. 05. 2011 Potvrzeno: České dráhy se oficiálně ucházejí o polské cargo

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/potvrzeno-ceske-drahy-se-oficialne-uchazeji-o-polske-cargo>)

České dráhy chtějí expandovat na polský trh nákladní dopravy. Generální ředitel drah Petr Žaluda serveru E15 potvrdil, že se národní dopravce zúčastní privatizace těsně nadpolovičního podílu v polské firmě PKP Cargo. Tendr vypsaly mateřské polské dráhy PKP v březnu, dnes je poslední termín pro podání předběžné nabídky. „Nevím, jestli už nabídka fyzicky odešla, ale určitě bude nejpozději dnes podána,“ řekl Žaluda. Informaci potvrdil i generální ředitel dceřiné společnosti ČD Cargo Jiří Vodička. Nabídku v polské privatizaci ale podávají mateřské České dráhy a nikoliv ČD Cargo. Po dnešku vybere PKP ze zájemců ty, kteří budou moci provést hloubkovou prověrku situace dceřiné firmy. Polská média odhadují cenu podílu v přepočtu na necelých 13 miliard korun.

## 13. 05. 2011 Vyzkoušejte vlakové spojení z Olomouce do Drahanovic za 1 korunu (17. května 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10416/>)

Za jednu korunu se mohou v úterý 17. května svést zákazníci Českých drah na trati Olomouc – Drahanovice. Nabídka je další z řady propagačních akcí ČD Promo, které dopravce pořádá postupně

ve všech krajích. Cílem je umožnit lidem levně vyzkoušet výhody vlakového spojení a přesvědčit je, aby i napříště nechali auto v garáži a pro cesty do práce nebo do školy používali vlak.

Cestovat na zpáteční jízdenku za 1 korunu mohou lidé kdykoliv v úterý 17. května kterýmkoliv spojem mezi Drahanovicemi, Náměští na Hané, Senicí na Hané a Olomoucí nebo opačně. Stačí si v tento den u pokladních přepážek ČD na olomouckém hlavním nádraží, ve stanici Olomouc město a Senice na Hané zakoupit jízdní doklad za 1 korunu. Nastoupit do vlaku může každý také na zastávkách, kde není k dispozici pokladna ČD, a koupit si akční jízdenku přímo u průvodčího. Pro cestu zpět lze jízdenku za 1 korunu využít až do půlnoci následujícího dne, tedy do 18. května. „Tyto akce jsme pořádali už loni a pro nás znamenají následné zvýšení tržeb,“ vysvětluje Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „Část cestujících, kteří díky výrazné slevě vlak vyzkoušeli, nám zůstává věrná, a tržby se díky tomu zvýšily o stovky tisíc měsíčně. Volíme přitom tratě, kde nabízíme něco nového nebo vyšší kvalitu služeb. Letos chystáme asi dvacítku podobných akčních nabídek na regionálních tratích ve všech krajích České republiky.“

„Mezi Drahanovicemi a Olomoucí jezdí vlak každou hodinu. Cesta z Drahanovic do centra Olomouce trvá 30 minut, ze Senice na Hané pak pouze 22 minut. K tomu všechny spoje zajišťujeme moderními jednotkami Regionova, které jsou částečně nízkopodlažní a umožňují snadný nástup hendikepovaným, starším lidem a také maminkám s kočárky. V Regionovách je i dost místa na kola a zavazadla,“ uzavírá Hana Motyková, ředitelka Krajského centra osobní dopavy ČD v Olomouci.

### 13. 05. 2011 Plzeňská linka v rámci akce ČD Promo za 1 Kč (18. května 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10418/>)

Za jednu korunu se mohou ve středu 18. května svést zákazníci Českých drah na Plzeňské lince mezi Blovicemi, Plzní a Kozolupy. Je to další z řady propagačních akcí ČD Promo, které dopravce pořádá postupně ve všech krajích. Cílem je umožnit lidem levně vyzkoušet výhody vlakového spojení a přesvědčit je, aby i napříště nechali auto v garáži a pro cesty do práce nebo do školy používali vlak.

Zpáteční jízdenku na Plzeňskou linku mezi Blovicemi a Kozolupy si cestující můžou zakoupit ve středu 18. května u pokladny ČD ve stanicích Blovice, Nezvěstice, Štáhlavy, Starý Plzenec, Plzeň-Koterov, Plzeň hl. n. nebo Plzeň-Jižní předměstí. Pokud cestující nastoupí v Zdemyslicích, Plzni-Zadních Skvrňanech, Plzni-Křimicích, Vochově nebo Kozolupech, tedy tam kde není k dispozici pokladna ČD, zpáteční jízdenku za 1 Kč na Plzeňskou linku si zakoupí u průvodčího přímo ve vlaku. Pro cestu v jednom směru platí jízdenka celý den 18. května, pro cestu zpět do půlnoci následujícího dne, tedy čtvrtka 19. května.

Akce ČD Promo se konají na regionálních tratích postupně ve všech krajích České republiky. „Tyto akce jsme pořádali už loni a pro nás znamenají následné zvýšení tržeb,“ vysvětluje Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „Část cestujících, kteří díky výrazné slevě vlak vyzkoušeli, nám zůstává věrná, a tržby se díky tomu zvýšily o stovky tisíc měsíčně. Volíme přitom tratě, kde nabízíme něco nového nebo vyšší kvalitu služeb. Letos chystáme asi dvacítku podobných akčních nabídek na regionálních tratích ve všech krajích České republiky.“ „Z Blovic přes Plzeň do Kozolup jezdí přímé vlaky každé dvě hodiny. Všechny spoje zajišťujeme moderními jednotkami Regionova,“ upřesnil Vladimír Kostelný, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD v Plzni.

### 13. 05. 2011 Jak se měnila 140 let stará trať Plzeň – Cheb v moderní koridor

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/obrazem-jak-se-menila-140-let-stara-trat-plzen-cheb-v-moderni-koridor-104-plzen-zpravy.aspx?c=A110513\\_185614\\_plzen-zpravy\\_alt](http://plzen.idnes.cz/obrazem-jak-se-menila-140-let-stara-trat-plzen-cheb-v-moderni-koridor-104-plzen-zpravy.aspx?c=A110513_185614_plzen-zpravy_alt))

Téměř přesně 140 let poté, co byla dokončena za dob císaře Františka Josefa I. výstavba tratě z Plzně do Chebu, se toto železniční spojení dočkalo významné modernizace. V těchto dnech skončila pět let trvající přestavba na tranzitní koridor. Na základě mezistátních dohod byla trať Plzeň – Cheb zařazena v 90. letech do tzv. III. tranzitního koridoru, který vede ze Slovenska přes Moravu a Prahu do Chebu a pak dále do Německa. Záměrem projektu bylo trať modernizovat, generálně opravit všechny mosty, tunely, zářezy, položit novou bezстыkovou kolej, vyměnit trolejové vedení a trať vybavit novým zabezpečovacím zařízením. Zároveň se rozhodlo o stavbě druhé koleje z Kozolup do Pňovan a menších přeložkách tratě tak, aby vlaky nemusely před některými oblouky zbytečně snižovat rychlost.



Stavební práce na trati rozdělené na etapy byly zahájeny v dubnu 2006 v okolí Plzně. Poslední a zároveň neobtížnější úsek z Pavlovic do Svojšína, přišel na řadu až od roku 2010. Přestavba trati byla mimořádně náročná, protože její značná část vede obtížně přístupnými místy. Stavební práce na jednokolejných úsecích si vynutily mnohaměsíční výluky trati, náhradní dopravu za osobní vlaky zajišťovalo denně až 40 autobusů. Nebylo to vůbec jednoduché, kvalitní silnice při trati nevede. Výlukové autobusy se tak musely míjet na úzkých prašných cestách s naloženými tatrami a nejednou to odnesla zpětná zrcátka či utržená krajnice silnice. V létě roku 2008 byla na dobu tří měsíců zcela odříznuta od zbytku železnice lokálka Pňovany – Bezručice. Aby byl provoz zachován, byl do Bezručic pro jistotu zapůjčen záložní motorový vůz.

Na konci pětiletého úsilí stavbařů je kompletně modernizovaná trať, kde se běžné vlaky mohou prohánět rychlostí až 120 km/h, oproti předchozím 90 km/h. Vlakům s naklápací skříní jako je Pendolino, bude v některých úsecích povolena rychlost až 150 km/h. Dráhy však s nasazením těchto rychlovlaků na zmíněnou trať zatím nepočítají. V sobotu 14. května se tam uskuteční pouze propagační jízda Pendolina. Dráhy se rozhodly, že pro trať z Chebu do Prahy nakoupí z druhé ruky starší vagony z Rakouska. Cestující i tak čeká lepší pohodlí, vyšší rychlost a pohodlnější jízda po nových kolejnicích. Jen výhledu do krásné krajiny a městečka českého západu si užijí méně. Množství obludných protihlukových zdí podél trati je ve srovnání s ostatní Evropou mimořádné a často v místech, kde je jejich přínos s ohledem na vysokou cenu krajně diskutabilní.

#### Minulost trati Plzeň – Cheb

Po necelém roce a půl výstavby byla v září 1871 z podstatné části dokončena a v lednu 1872 oficiálně otevřena. Na 106 km dlouhé trati s technicky nejnáročnějším úsekem Stříbro – Planá s osmi velkými viadukty, třemi tunely a mnoha hlubokými zářezy tehdy pracovalo 15 151 dělníků, 2 713 řemeslníků, 880 koní, 2 527 vozidel.

V roce 1958 byla zahájena stavba druhé traťové koleje v úsecích Plzeň – Pňovany a Cheb – Lázně Kynžvart. Protože však budování druhé koleje bylo velmi nákladné, v roce 1962 se do popředí dostala tehdy revoluční myšlenka na zavedení dálkového dispečerského řízení celé trati. To mělo za podstatně nižších nákladů výrazně zvýšit výkonnost trati. Elektrické lokomotivy mohly projet celou trať poprvé od 9. června 1968.

V 70. a 80. letech 20. století byla trať extrémně zatížena silnou nákladní dopravou, zejména uhelnými vlaky. Chebská trať v té době patřila k nejvíce vytiženým jednokolejným tratím v Evropě. Po roce 1989 nákladní provoz poklesl, ale trať významu nepozbyla. Stala se z ní důležitá mezinárodní spojka do západní Evropy. Legendární Západní expres z Prahy do Paříže, byl v 90. letech nahrazen vlaky kategorie EC do Německa.



#### 15. 05. 2011 SŽDC už ztrácí s RegioJetem trpělivost

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124083-szdc-uz-ztraci-s-regiojetem-trpelivost/>)

Vyjedou nebo nevyjedou? Tak by mohla znít aktuální sázka cestujících na trati Praha – Ostrava. Od loňského prosince totiž figurují na této relaci v jízdním řádu nové spoje společnosti RegioJet, tedy železniční varianty známých žlutých autobusů. Jenže ani po půl roce platnosti grafikonu ještě nevyjel jediný žlutý vlak. Správe železniční dopravní cesty (SŽDC), která grafikon sestavuje, už došla trpělivost: do budoucna chce i za takové vlaky na papíře od provozovatelů zaplatit. Vyjedeme na jaře, nejpozději v létě, budeme noví, lepší, komfortnější, levnější, čistější – tak RegioJet definoval své cíle při nástupu na koleje. Teď záměry na zlepšení tuzemské kultury cestování kalí odklady se startem, k nimž dochází navzdory platnému jízdnímu řádu. "Tím, že někteří dopravci do jízdního řádu před rokem vstoupili, prakticky zablokovali některé časy a některé lukrativní trasy, svůj rozjezd ale

stále odkládají," komentuje situaci mluvčí SŽDC Pavel Halla. "V aktuálním jízdním řádu to bylo poprvé přesunuto někam do jarních měsíců, pak se to přesouvalo na červen a teď nově je to přesunuto na prosinec."

RegioJet v tom ale problém nevidí. Podle mluvčího Aleše Ondrůje má společnost od počátku v jízdním řádu uvedenu poznámku, že vyjede až poté, co tuto skutečnost veřejně oznámí. "Problém to není, my jsme naše spoje zatím třeba vůbec nezveřejňovali v internetových vyhledávačích," tvrdí Ondrůj s tím, že do konce roku jejich vlaky vyjedou určitě. "Prosinec je skutečně termín nejzazší, my si dokonce myslíme, že to bude dřív. Navíc jsme ministerstvu dopravy dali garanci, že v rámci letošního roku vyjedeme, a to určitě splníme." Oficiálně zatím společnost svoji nabídku neoznámila, ale v médiích už prezentovala, že její základní ceny na relaci Praha – Ostrava budou začínat zhruba na 250 až 300 korunách. RegioJet také vyvrací pochybnosti o tom, zda má pro svůj start už zajištěn vozový park. "Provozní techniku máme. V tuto chvíli je v České republice devět našich lokomotiv a k nim budeme potřebovat několik desítek vozů, které už taky máme zajištěny," uvádí Ondrůj.

Váhání s výjezdem se ale sestavovatelům jízdního řádu nelíbí – od roku 2012 proto SŽDC mění systém. "Poučilo nás to v tom, že není možné, aby jakýkoliv dopravce blokoval danou trasu na úkor jiných. Nově bude platit, že kdo v grafikonu bude, tak za přidělenou kapacitu trati zaplatí, a to vždy – ať bude jezdit nebo ne," říká mluvčí SŽDC s tím, že v takovém případě už by se dopravcům odkládání startu nevyplatilo. "Podle našich kalkulací by to například na trati Praha-Ostrava představovalo až 80 procent nákladů dopravce. Ty by musel uhradit v každém případě. A kdyby nevyjel, ještě by přicházel o zisk z provozování drážní dopravy," vysvětluje. RegioJet teď podle posledních informací vybírá vlakový personál a zároveň si zajišťuje síť prodejních míst na železničních stanicích v Česku. Svoji první pobočku už společnost otevřela na pražském hlavním nádraží. Lístky do svých vlastních vlaků tam ale zatím prodávat nemůže.

## 16. 05. 2011 Kraje hrozí zrušením až poloviny vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124138-kraje-hrozi-zrusenim-az-poloviny-vlaku/>)

Krajské úřady začaly představovat své plány na omezení železniční dopravy v případě, že přijdou o státní příspěvky, ze kterých platí dopravcům část ztráty. Královéhradecký kraj oznámil, že pokud přijde o peníze, zruší skoro polovinu regionálních vlaků, provoz může zcela ustát například na horských lokálkách. Podobné záměry má také vedení Jihočeského kraje. Moravskoslezský kraj hrozí zrušením čtvrtiny regionálních vlaků obsluhujících jeho území. Krajsí politici se shodují – pokud nedostanou od státu peníze na vlaky, budou muset zrušit objednávku řady spojů. Některé oblasti by tak zůstaly zcela bez železnice. Podle mluvčího Královéhradeckého kraje Imricha Dioszegiho by Královéhradecký kraj zřejmě zcela zrušil vlaky, které jezdí například z Doudleb nad Orlicí do Rokytnice v Orlických horách nebo na lokálkách v okolí Jičína.

Jihočeský kraj potom hovoří o zrušení vlaků na všech vedlejších tratích, provoz by tak zůstal zachován především na hlavních meziregionálních trasách, i tam však jenom omezeně. "Na tratích, kde železnice nepředstavuje páteř systému, by bylo nezbytné regionální železniční dopravu zcela zastavit, protože provozování minimálního počtu vlaků za 24 hodin by bylo z hlediska řízení provozu značně neekonomické. Redukce by se dotkla i páteřních tratí, kde by vlaky v době nižší frekvence bylo nutno nahradit autobusy. Výrazná redukce vlaků na všech tratích by byla nutná též o sobotách a nedělích," shrnul plány Jihočeského kraje hejtman Jiří Zimola.

Železniční jízdní řád by mohl razantně zeštíhlit už v červnu – buď v termínu pravidelné změny grafikonu 12. června, která je však už připravena a s velkými škrty nepočítá, nebo záhy poté. Poté, co byly naplněny evropské směrnice a nákladní doprava Českých drah byla oddělena od osobní, výrazně vzrostly požadavky dopravce na úhradu ztráty, která mu vzniká provozováním regionální dopravy. Kraje tak musely sáhnout mnohem hlouběji do svých pokladen – a většinou zjistily, že nemají dost peněz. Aby nenastalo drastické rušení dopravy v regionech, slíbil stát krajům, že jim na vlaky přispěje.

## 16. 05. 2011 Ve třech vlacích hořelo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124190-ve-trech-vlakich-horelo/>)

V jediném dnu začalo v malé oblasti hořet ve třech vlacích. Na nádraží v Přerově vzplála lokomotiva rychlíku, který potom nabral hodinu zpoždění. V Olomouci na hlavním nádraží zase začal hořet vložený vůz starší elektrické pantografové soupravy a posléze také jeden vagon, který jel na mezistátním vlaku z Varšavy do Prahy. Při požárech nebyl nikdo zraněn, celková škoda ale

přesáhla půl milionu. Výsledkem byly také nepravidelnosti v železniční dopravě především na střední a severní Moravě.

Krátce před polednem zastavil v Přerově u prvního nástupiště rychlík na lince Olomouc – Brno. Jeho lokomotiva ale začala hořet. "Strojvedoucí včas vystoupil, cestující nebyli ohroženi," shrnula mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Hasičům se brzy podařilo požár lokalizovat. Během hodiny se podařilo oheň uhasit a odstavit poškozenou lokomotivu, která loni prošla rozsáhlou rekonstrukcí po nehodě. "Příčina vzniku požáru je v šetření, jednou z možných variant je technická závada na řídicím pultu lokomotivy," uvedl mluvčí hasičů Zdeněk Hošák. Zhruba ve chvíli, kdy se přerovští hasiči vypořádali s požárem lokomotivy, museli na nádraží vyrazit i jejich olomoučtí kolegové. V krajské metropoli začala hořet podlaha vlaku, který měl odjet do Prostějova. "Souprava musela být stažena a zajistili jsme náhradní soupravu," uvedla mluvčí ČD Šubová.



Ani tím ale pondělní železniční požáry v Olomouckém kraji neskončily. Kolem třetí hodiny odpoledne přijel mezistátní vlak Eurocity Praha z Varšavy s porouchaným vozem. Také z něj se kouřilo. "Nastala závada na elektroinstalaci na prvním voze za lokomotivou u spoje EC z Varšavy do Prahy. Cestující si přesedli, vagon byl odstaven a vlak pokračuje asi s 25minutovým zpožděním," popsala poslední dramatickou událost mluvčí drah. Náprava vzniklých škod přijde ČD na 600 tisíc korun. Největší část – 450 tisíc korun – si vyžádá oprava shořelé lokomotivy. Na 100 tisíc vyjde oprava vozu z dálkového vlaku, polovinu by měla stát oprava poškozeného vagonu pantografové soupravy.

## 17. 05. 2011 Železniční tunely u Českých Budějovic získaly posudek EIA (Nemanice – Ševětín)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-tunely-u-ceskych-budejovic-ziskaly-posudek-eia>)

Jedna z nejspornějších částí čtvrtého železničního koridoru, úsek ze Ševětína k českobudějovické čtvrti Nemanice, se posunula o krok k realizaci. Přes dvacet kilometrů dlouhá rychlodráha, která povede ve zcela nové stopě, získala kladný posudek k dokumentaci vlivu na životní prostředí (EIA). Zvítězila přitom takzvaná varianta Goliáš, která počítá se dvěma dvoukolejnými tunely o celkové délce osmi kilometrů.

Téměř pětikilometrový Chotýčanský tunel by měl být vůbec nejdelším tunelem v České republice, správa železnic se ale k výstavbě tunelů staví kvůli nedostatku peněz rezervovaně. Naopak obyvatelé okolní husté zástavby je prosazují, spory tak posudkem patrně neskončí. „Návrh s dvoukolejnými tunely vyšel z projednání s místními orgány, ale generuje nepřiměřeně vysoké náklady. Bude se proto hledat nové řešení, respektive úprava řešení,“ řekl deníku E15 bez dalších podrobností mluvčí správy železnic Pavel Halla. Ze staré jednokolejné trati, kudy dnes jezdí všechny vlaky mezi Ševětínem a Českými Budějovicemi, nezůstane téměř nic. Správa železnic koleje vytrhá. Na žádost společnosti Lesy Hluboká zůstane zachován pouze krátký úsek z Budějovic do stanice Hluboká nad Vltavou-Zámostí, která bude sloužit jako vlečka pro přepravu dřeva. Stavět se podle Hally začne po roce 2016.

### Koridor za 42 miliard korun

Čtvrtý železniční koridor je poslední velkou modernizací starých tranzitních tratí, o které rozhodla vláda v první polovině devadesátých let. Celkové náklady odhaduje Správa železniční dopravní cesty na 42 miliard korun. Koridor se řadí do sítě celoevropsky významných cest TEN-T, má být jednou ze spojnic Baltského moře s Jaderským. Hotovy jsou nyní především úseky mezi hlavním městem a Benešovem.

## 17. 05. 2011 Na jihočeské koleje vyjedou zmodernizované "patráky" (Bdmteeo)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124260-na-jihoceske-koleje-vyjedou-zmodernizovane-patraky/>)

Pohodlnější budou patrové vagony, které patří k tradičnímu koloritu jihočeské železnice. Krajský úřad si vyžádal nasazení čtyř upravených vozů už v nadcházející letní sezoně, cestující se jimi svezou především na trati z Českých Budějovic přes Český Krumlov do Černého Kříže a také na trati z Rybníku do Lipna nad Vltavou. Vagony, jejichž nasazení do provozu by mělo být pro cestující dobře patrné i přes jejich nízký počet, jsou pohodlnější a také kapacitnější než malé motorové vozy. Jejich

uspořádání s nízkým vstupem mohou ocenit například cyklisté. Na turisty vytížených drahách se zmodernizované vozy budou objevovat do konce letní sezony. V zimě by měly být k vidění na hlavních tratích z krajské metropole do Českých Velenic a do Strakonice. "Věřím, že modernizace a úpravy vagonů přispějí ke zmírnění stížností cestujících veřejnosti na stav osobních vozů v regionální železniční dopravě a ke zvýšení bezpečnosti cestujících," podotkl hejtman Jiří Zimola.

Po modernizaci zůstanou ve vozech původní sedačky, které dostanou nový látkový potah. Cestující nemohou doufat ani v klimatizaci. Dráhy, kterým vagonů patří, ale nechají přetěsnit okna, vyměnit obložení interiéru. Na dveřích se místo původních madel objeví tlačítka. "Pro náš region je vhodná i úprava dveřního prostoru pro nástup s kočárky a využití části oddílu pro přepravu jízdních kol. Pro kola vzniklo osm úchytných v prostoru spodního patra v místě s podélnými sedadly," okomentoval změny vozů hejtman Zimola. Tři ze čtyř vagonů už byly přistaveny do dílen v Českých Velenicích, kde má rekonstrukce proběhnout. Podobně zmodernizované patrové vozy, které vyrobila v 70. letech minulého století vagonka ve východoněmeckém Görlitz, už jezdí na Vysočině. V původním provedení se s nimi mohou setkat cestující v okolí Prahy, zejména na trati Posázavského pacifiku do Čerčan.

## 17. 05. 2011 ČD posílí vlaky na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou také speciální celodenní jízdenku (ČD Net region Středočeský/Prčice, 125 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10429/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 46. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná již tuto sobotu 21. května. Pro pěší i cyklisty je připravena řada různě dlouhých tras, např. z Čerčan, Benešova, Bystřice u Benešova, Votic, Střezimíře, Tábora nebo Sedlčan. Do všech těchto míst je možné se přepravit posílenými i mimořádně zavedenými vlaky Českých drah. Ranní rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi budou mimořádně zastavovat ve stanicích Votice a Střezimíř, odpolední rychlíky pak ve stanici Heřmaničky. Účastníci pochodu mohou využít speciální jízdenky „ČD Net region Středočeský / Prčice“ za 125 Kč, které budou platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

### Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Účastníky pochodu upozorňujeme, že v Olbramovicích letos nebude z důvodu přestavby zdejší stanice začínat žádná z tras pochodu a mimořádné vlaky tu proto nebudou zastavovat! Z Prahy hl. n. budou mimořádné vlaky odjíždět v 6:46 a 7:46. Vlak v 6:46 pojedou do Tábora a zastaví v Praze-Vršovcích, Praze-Hostivaři, Bystřici u Benešova, Voticích, a Střezimíři. Spoj v 7:46 zastaví navíc i v Benešově u Prahy (vlak v 6:46 zde nestaví) a bude končit ve Střezimíři.

Ve směru do Prahy pojedou celkem tři mimořádné spěšné vlaky. Dva z nich pojedou z Heřmaniček – v 18:11 (jede do Prahy hl. n.) a 20:11 (nejede na pražské hlavní nádraží, ale do stanice Praha-Smíchov) a zastaví ve Voticích, Bystřici u Benešova, Benešově u Prahy, Čerčanech, Praze-Hostivaři a Praze-Vršovcích. Třetí spěšný vlak pojedou z Benešova u Prahy v 19:38 do Prahy hl. n. (jako přípoj od osobního vlaku z Tábora, který odjíždí z Heřmaniček v 19:05). Na těchto mimořádných posilových spěšných vlacích budou řazeny soupravy s osmi až devíti vozy a dostatečnou kapacitou. Účastníkům pochodu proto doporučujeme, aby využili přednostně tyto spoje a zároveň aby si zajistili jízdenky pro cestu na pochod v předstihu.

### Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Votice, Heřmaničky a Střezimíř

Vybrané dopolední rychlíky Českých drah mimořádně zastaví ve stanicích Votice a Střezimíř, kde se nachází startovní místa pochodu (rychlíky tu obvykle nezastavují). Půjde o rychlíky, které odjíždějí z Prahy hl. n. do Českých Budějovic v 6:16, 7:16, 8:16 a 9:16 a také o rychlíky v opačném směru z Českých Budějovic do Prahy v 6:04, 7:04 a 8:04. Pro odvoz účastníků pochodu budou odpolední rychlíky spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je dovezou kyvadlové autobusy z Prčice. Ve směru do Prahy budou v Heřmaničkách zastavovat rychlíky v hodinovém intervalu mezi 13:34 a 21:34. Ve směru do Tábora a Českých Budějovic budou odjezdy ve 14:24, 15:24, 16:24, 17:24, 18:24, 20:24 a 21:24. Kromě toho mohou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky (viz výše). Poslední autobus z Prčice, kterým bude možné stihnout poslední vlaky z Heřmaniček na Prahu (odj. 21:34) a České Budějovice (odj. 21:24), bude odjíždět zhruba ve 21:00 hod.

### Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do většiny rychlíků mimořádné posilové vozy. Nejvíce, tři až pět, jich bude řazeno v ranních rychlících.

Předpokládáme, že rychlík R 201 Anton Bruckner s odjezdem z Prahy hl. n. v 7:16 bude i přes významné posílení přeplněn, a proto doporučujeme využít posilové spěšné vlaky s odjezdem z Prahy v 6:46 a 7:46. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (ranní vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora i z Olbramovic do Sedlčan. Upozorňujeme cestující z rychlíků mimořádně zastavujících ve stanicích Votice a Střezimíř, že z důvodu délky vlaků nebude možné v těchto stanicích vystupovat z posledních dvou vozů!

### **Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky a Sedlec – Milevsko**

V sobotu 21. května odpoledne bude zajištěna smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky do cca 21:00 hod. Do Milevska, Sedlčan a Petrovic bude zajištěna doprava autobusy z náměstí v Sedlci do cca 19:30. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce [www.praha-prcice.cz/pochod](http://www.praha-prcice.cz/pochod).

### **Speciální jednodenní jízdenka „ČD Net region Středočeský / Prčice“**

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně jízdenky „ČD Net region Středočeský / Prčice“ za 125 Kč pro jednoho cestujícího. Jízdenka bude platit jen v sobotu 21. května 2011 (do 24:00 hodin) ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti jízdenky ČD Net region Středočeský). Jízdenky „ČD Net region Středočeský / Prčice“ je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 21. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici standardně s manipulační přírazkou). Prodej těchto jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu 21. května ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neprokazuje.

S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku (jednosměrnou nebo zpáteční) ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí jízdenka ČD Net region Středočeský/Prčice, a pro další cestu navázat touto jízdenkou (příklad: standardní jízdenka Hradec Králové – Chlumeck nad Cidlinou + akční nabídka ČD Net region Středočeský/Prčice pro další cestu).

### **Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice**

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících mezi Prahou a Českými Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro kola v zavazadlovém oddíle. Tyto rezervace stojí 15 Kč za jedno kolo a je možné je zakoupit na pokladní přepážce těsně před odjezdem příslušného vlaku, tedy např. ve stanici Heřmaničky po projetí cyklistické trasy pochodu.

### **Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 21. května 2011)**

Sp 35195	Sp 35197	stanice	Sp 35194	Sp 35196	Sp 35198 **)
		Praha-Smíchov			21:36
6:46	7:46	Praha hl. n.	19:35	20:23	
6:51	7:51	Praha-Vršovice	19:30	20:18	21:24
6:59	7:59	Praha-Hostivař	19:21	20:10	21:16
		Čerčany	18:54		20:50
	8:32	Benešov u Prahy	18:45	19:38	20:41
7:37	8:38	Bystřice u Benešova	18:39		20:35
		Olbramovice			
7:51*	8:54	Votice	18:22*		20:21
		Heřmaničky	18:11		20:11
8:09*	9:07	Střezimíř			
8:35		Tábor			

\*) Ve stanici Votice není možný výstup cestujících z posledních dvou vozů na konci vlaku. Ve Voticích a Střezimíři není u těchto vlaků možná vykládka zavazadel a kol přepravovaných v rámci úschovy během přepravy.

\*\*) Vlak jede do stanice Praha-Smíchov mimo Prahu hl.n.

V sobotu 21. května bude platit na trati Praha – České Budějovice speciální jízdní řád, který je k dispozici na internetu [www.cd rail.cz/gvd/Prcoice2011.pdf](http://www.cd rail.cz/gvd/Prcoice2011.pdf). Informace je možné získat na stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz) a také na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113.

## 17. 05. 2011 Železniční odboráři se připravují na stávkou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-odborari-se-pripravuji-na-stavku/638418>)

Železniční odboráři se připravují na stávkou, neboť jim vadí plánované omezení dotací na regionální osobní dopravu a některé vládní reformy. Nejpočetnější odborové sdružení, Odborové sdružení železničářů (OSŽ), na dnešním sjezdu proto zmocnilo své vedení k určení data, kdy by se případná stávkou měla konat. Novinářům to oznámil předseda OSŽ Jaroslav Pejša. "Ke stávce jsme se dnešním dnem přiblížili," řekl. Podle něho sociální dialog s vládou ztroskotává a případnou stávkou by odbory mohly zorganizovat do 14 dnů až tří týdnů. OSŽ zatím čeká na páteční jednání tripartity a jednání dopravní komise tripartity, ke kterému dojde v pondělí. Pokud ani na těchto jednání nedojde k uspokojivému jednání s vládou, nastane podle Pejši čas určit datum stávkou.

Protestní stávkou by se podle představitelů OSŽ měli účastnit zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty, Českých drah a dceřiných společností ČD, na nichž OSŽ působí. Rovněž by se podle Pejši měla připojit ostatní odborová sdružení v dopravě a zemědělské odboráři. Nejpálčivějším tématem, které železniční odboráři v současnosti kritizují, je plánované snížení dotací regionální osobní dopravě. Tento zásah do železniční regionální dopravy by podle Pejši mohl znamenat snížení počtu osobních regionálních spojů až o třetinu. Společně se snížením dopravní obslužnosti by se množství zaměstnanců Českých drah stalo nadbytečnými.

Ministerstvo financí chystá od roku 2013 v rámci reformy daní zrušit koncept superhrubé mzdy se sazbou 15 procent a nahradit jej novou sazbou daně, která by se počítala z hrubé mzdy. MF rovněž plánuje zrušit většinu daňových výjimek. Zároveň počítá se zavedením zaměstnaneckého paušálu 3000 korun ročně. Ten by měl zohledňovat výdaje například na dopravu do práce nebo ošacení a nahradit daňové zvýhodnění právě režijních jízdenek či stravenek. Podle MF by se celkově mělo díky změnám mírně snížit daňové zatížení, podle odborníků ovšem výrazné změny u většiny lidí nenastanou. Firmám by výše daně měla zůstat na 19 procentech. Změny plánuje MF od roku 2013. Návrh vládní koalice zveřejněný začátkem března počítá kvůli důchodové reformě nejprve se zvýšením základní sazby DPH na 14 procent od roku 2012 a se sjednocením sazeb na 17,5 procenta od roku 2013. Původní návrh zněl 20 procent.

## 17. 05. 2011 Roztržení vlaku – nepříjemnost nebo smrtelné nebezpečí?

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124331-roztrzeni-vlaku-neprijemnost-nebo-smrtelne-nebezpeci/>)

O roztržení vlaků – nečekané rozpojení soupravy vlaku při rozjezdu – je na české železnici slyšet stále častěji. Podle strojvedoucích k němu může dojít především při neopatrném nakládání se silnou lokomotivou, která vede staré vagony. Naposledy se roztrhla právě souprava starých vozů, v jejímž čele stanula nová a velmi silná lokomotiva řady 380. Drážní inspekce varuje, že při takové situaci hrozí zranění pasažérů. "Dochází k tomu, že strojvedoucí rozjede lokomotivu, ta zabere svojí tažnou silou – a pak může dojít k porušení toho tahadlového zařízení, v takovém případě se to prostě utrhne," vysvětluje prezident Federace strojvůdců Jindřich Hlas. "Některé vagony jsou skutečně staré a po letech provozu se v tom tahadlovém ústrojí najdou vady materiálu," poukazuje. Zatím poslední případ se stal 23. března na brněnském nádraží. Rychlík 815 odjížděl do Olomouce, při rozjezdu se ale rozpojil. "Šetření jako příčinu roztržení označilo skrytou technickou závadu, kterou nebylo možné při pravidelných kontrolách odhalit. Šlo o lom spřáhla. Lidské pochybení šetření vyloučilo," uvádí mluvčí ČD Radek Joklík.

### Bez nebezpečí?

Vše se obešlo bez zranění. Podle Drážní inspekce ale může mít roztržení vlaku tragické následky. "Může se stát, že cestující bude v té době zrovna mezi vagony, čili pokud se to roztrhne zrovna v tomto místě, může pak upadnout na koleje a může mu hrozit zranění nebo i smrt," říká mluvčí inspektorů Martin Drápal. Jeho kolega z ČD Joklík ale odmítá, že by se cestujícím mohlo něco stát: "Pokud dojde k takovému roztržení vlaku v osobní dopravě, tak se obě ty části samovolně zastaví,



takže tam nehrozí ani žádné nebezpečí havárie nebo ohrožení lidských životů." Ačkoli se nejčastěji trháji soupravy nákladních vlaků, nejde ani v osobní dopravě o zcela ojedinělou událost. Od začátku roku se roztrhly čtyři osobní vlaky z celkových 31 případů, které eviduje Drážní inspekce. "Nejčastějšími příčinami jsou technické závady nebo špatná technologie jízdy, tedy přílišná rozjezdová rychlost strojvedoucích," upřesňuje mluvčí inspektorů.

Monopol na trhání souprav nemají nejnovější elektrické lokomotivy. Na jaře se za jízdy rozpojila souprava spěšného vlaku z Loun do Prahy, v jehož čele byla starší kapotová diesellová lokomotiva, kterou pohání dva motory s maximálním výkonem 300 kilowattů. Podle Federace strojvedoucích ale spojení moderních výkonných lokomotiv řady 380 se starými vozy podobným událostem napomáhá. "To je strašně silná lokomotiva, která má výkon asi šest megawattů," říká prezident odborářské organizace Hlas. České dráhy přímou souvislost vylučují. "Není to tak, že bychom mohli říct, že v případě těchto lokomotiv se to stává častěji než u kterýchkoliv jiných," konstatuje Radek Joklík.

## 18. 05. 2011 Jančurův RegioJet vyjede později, nakoupil ojeté vagony

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/jancuruv-regiojet-vyjede-pozdeji-nakoupil-ojete-vagony-p2j-ekoakcie.aspx?c=A110518\\_1587383\\_ekoakcie\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/jancuruv-regiojet-vyjede-pozdeji-nakoupil-ojete-vagony-p2j-ekoakcie.aspx?c=A110518_1587383_ekoakcie_vem))

Rakouské státní dráhy ÖBB našly nové odbytiště pro své ojeté vagony: české železnice. Po Českých drahách, které od ÖBB nedávno koupily 32 čtvrt století starých vozů, nakoupil v Rakousku i Radim Jančura, majitel Student Agency a RegioJetu, který chce letos vstoupit na trať mezi Prahou a Ostravou. RegioJet získal od rakouských železnic třináct vozů na dálkové tratě, které hodlá modernizovat tak, aby nebylo příliš poznat, že nejsou úplně nové. Oproti rakouským nákupům ČD jde o novější a modernější vagony, které mají například také klimatizaci či elektrické zásuvky, firma navíc změní jejich interiér. MF DNES to potvrdily dva na sobě nezávislé zdroje z firmy a železničního trhu, firma k plánům zatím mlčí.

Ambiciózní projekt Radima Jančury ale nabírá další zpoždění. "Bude to v první polovině příštího roku," řekl loni v říjnu v Otázkách Václava Moravce Jančura na dotaz, kdy vyjedou první vlaky. Je už ale jisté, že termín do konce června nestihne, nejnověji se mluví o září. RegioJet má vyrazit nejprve jen se třemi soupravami po čtyřech vagoncích, v plném rozsahu má devět spojů každý den nabídnout až v prosinci. Jistá je už změna trasy: z původního zajištění do Českého Těšína firma změnila trasování z Ostravy do Havířova. Firma už má na pražském hlavním nádraží prodejní místo, jízdenky na své vlaky ale dosud neprodává. Jančura už dříve uvedl, že ceny se nebudou příliš lišit od Českých drah, chtějí ale nabídnout lepší servis.

### Vlaky už jsou v jízdním řádu, i když nejezdí

Neustálé odkládání startu celého projektu vzbuzuje částečně nedůvěru i na Správě železniční dopravní cesty i ministerstvu dopravy. To už rozhodlo, že od prosince kvůli konkurenci přestane stát vlaky mezi Prahou a Ostravou dotovat. Vlaky RegioJetu jsou již v současném jízdním řádu, i když nejezdí. SŽDC bude po RegioJetu i dalších dopravcích od příštího jízdního řádu chtít, aby platili za použití kolejí i v případě, že nebudou jezdit. Důvodem jsou obavy o blokování nejfrekventovanější tratě v Česku neexistujícími vlaky. Na trať do Ostravy se chystá i další konkurence, projekt Leo Express podnikatele Leoše Novotného. Ten plánuje vyjet za rok v prosinci, jeho vlaky se už ale vyrábějí. RegioJet nemá podle mluvčího Aleše Ondruje obavy, že by neustálé oddalování startu vlaků mělo vliv na důvěru zákazníků. Oproti minulosti o něm firma už příliš nemluví, dokud nemá vše zajištěné. "Jedná se o projekt na naše podnikatelské riziko. Nikdo nám na něj nepřispívá. Řadu věcí děláme a jednáme o nich jako první subjekt v historii a od toho se odvíjejí i případné posuny v našem plánu termínů," vysvětlil Ondruj.

## 18. 05. 2011 Děčínský expres připomene 160 let trati Praha – Děčín – Drážďany (21. května 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10457/>)

Parní lokomotiva 498.022, zvaná „Albatros“, poveze v sobotu 21. května zvláštní vlak, který pojede na trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hlavní nádraží a zpět. Jízda „Děčínského expresu“ připomene 160 let trati Praha – Děčín – Drážďany a zároveň je součástí Městských slavností v Děčíně. Ve vlaku bude zařazený restaurační vůz. Vlak vyjede v 9:00 hod. z pražského Masarykova nádraží. Jízdenky na jízdu parním vlakem je možné zakoupit pouze ve vlaku. Součástí jízdenky bude i pamětní lepenková jízdenka, kterou obdrží každý cestující. V Děčíně je možné navštívit expozici historie zabezpečovací a sdělovací techniky na Stavědle 15 sever. Po předložení jízdenky z vlaku je

vstup zdarma. Součástí Městských slavností bude historický trh na nádvoří děčínského zámku s připomenutím tradičních řemesel a života.

### 18. 05. 2011 Mnichovské nádraží dostane novou podobu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124425-mnichovske-nadrazi-dostane-novou-podobu/>)

Hlavní nádraží v Mnichově, kterým projede takřka každý, kdo cestuje vlakem napříč Evropou, dostane novou podobu. Městské radě ji představily Německé dráhy (DB). Pokud radní návrh nezamítnou, rekonstrukce začne v roce 2015, potrvá do roku 2021. Větší část prací ale má být hotova v roce 2017. Mnichov je jedním z adeptů na pořádání zimních olympijských her v dalším roce, příslib zrekonstruovaného hlavního nádraží tak má zvýšit šance města při výběru pořadatele letos v létě.



Rekonstrukce by se měla dotknout především staniční budovy z 50. let minulého století. Na rozdíl od kontroverzní rekonstrukce ve Stuttgartu nemají DB ani radnice v úmyslu nahradit stávající hlavové nádraží průjezdnou stanicí. Dráhy, kterým budova patří, za rekonstrukci zaplatí 300 milionů eur. Práce jsou rozvrženy do pěti částí, jako první dostane lešení východní průčelí a vstupní prostory. Po dokončení rekonstrukce v roce 2021 mají být v nádražní budově kanceláře, konferenční místnosti, hotelová část, chybět nebudou ani restaurace, provozní zázemí a odbavovací prostory. Mnichovské hlavní nádraží je jedním z nejvýznamnějších železničních center Evropy. Vlaky odtud jezdí do řady metropolí – do Amsterdamu, Bělehradu, Budapešti, Curychu, Lublaně, Paříže, Prahy, Říma, Vídně, Záhřebu a samozřejmě do Berlína. Denně odbaví stanice asi 400 tisíc cestujících a zastaví zde dva tisíce vlaků.

### 19. 05. 2011 Na netolickou lokálku se na dva týdny vrátí vlaky (23. května – 3. června 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10464/>)

Na základě objednávky soukromé společnosti JIP – Papírny Větrní, a.s., zajistí České dráhy jako osobní železniční dopravce vlakové spoje na trati České Budějovice – Netolice. Vlaky pojedou od pondělí 23. května do pátku 3. června v pracovní dny. Na všech spojích bude jezdit jednotka Regionova. Ve vlaku neplatí jízdní doklady Českých drah. Jednotné jízdné bude 24 Kč, studenti zaplatí 18 Kč, kola se přepravují zdarma. Jízdenky se budou prodávat pouze ve vlaku.

#### Jízdní řád vlaku „Netolický čert“ (jede od 23. května do 3. června v pracovní dny)

14:57	České Budějovice	16:44
15:00	České Budějovice severní zastávka	16:40
15:06	Hluboká nad Vltavou	16:30
	Zliv	16:24
15:22	Dívčice	16:17
15:28	Libějovice	16:09
15:31	Malovice	16:06
15:34	Holečkov	16:03
15:40	Netolice	15:57

Spoj z Českých Budějovic nestaví ve Zlivi, protože v 15:07 hod. jede z Českých Budějovic rychlík, který ve Zlivi pravidelně zastavuje.

### 19. 05. 2011 Rakouské úřady zabavily škodoväckou lokomotivu při testování (109E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rakouske-urady-zabavily-skodovackou-lokomotivu-pri-testovani/639813>)

Rakouské úřady zabavily ve středu na žádost konkurenčního Bombardieru, škodovickou lokomotivu při homologačních testech. Škoda Transportation bude protestovat u Evropské komise proti postupu německo-kanadského uskupení Bombardier, řekl ČTK mediální zástupce plzeňského podniku Roman Binder. "Škoda letos finalizuje homologaci technicky jedinečné třísystémové lokomotivy 109E, která se díky plánovanému získání osvědčení operability v řadě evropských zemí může stát vážným konkurentem více západních výrobců, mimo jiné i pro firmu Bombardier. Ta ačkoli srovnatelnou lokomotivu nedodává, napadá Škodovku z neoprávněného užití know-how. Proto přišla s velmi nekonvenčním řešením," uvedl.



Škoda se s Bombardierem v Rakousku soudí. Ve sporu jde podle Bindera o jednotky milionů korun, což je zlomek hodnoty lokomotivy. Škoda podávala v roce 2002 přihlášku do tendru na lokomotivy pro České dráhy (ČD), které měly být vyrobené podle licence Bombardieru. Soutěž byla zrušena a smlouva vypovězena. Do nové soutěže ČD se už Škoda hlásila samostatně s vlastním výrobkem. Po kanadském výrobci požadovala vrácení části peněz za licenci, která nebyla naplněna. Bombardier ale podle Bindera žádá úhradu více než dvojnásobku za vypovězení smlouvy. Rakouské soudy dosud nerozhodly.

Právníci Bombardieru požádali vídeňský soud o vydání předběžného opatření na zadržení lokomotivy pro případ, že by soud rozhodl v jejich prospěch. Podle Škodovky jde o "šikanózní krok, který má zpomalit uvedení lokomotivy na trh, protože je nemožné předpokládat, že by Škoda nedostala případným závazkům, které by vzešly ze soudního sporu". "Vídeňský soud dal právníkům Bombardieru do ruky rozhodnutí, díky němuž si sami dvěma exekutory vynutili odstavení lokomotivy při úspěšném testování na rakouských kolejích," dodal Binder. Právníci Škodovky jsou na cestě do Vídně, kde chtějí verdikt soudu zvrátit.

Lokomotiva je ve finálním stadiu zkoušek podle norem TSI a rakouských národních předpisů nutných pro uvedení do běžného provozu v Rakousku, Německu, ČR, Slovensku, Polsku a Maďarsku. Přerušování homologačních testů v Rakousku může odsunout její nasazení do provozu a ohrozit účast Škody v řadě připravovaných zahraničních tendrů. "Stodevítka je naším trumfovým esem pro řadu připravovaných tendrů v západní Evropě. Dnes je například aktuální připravovaný tender na dodávku 300 lokomotiv, který chystají německé dráhy. Před týdnem u nás byl tým německých auditorů, kteří prověřovali naše kvalifikační předpoklady pro tento tender. Auditem jsme prošli úspěšně. Jakékoli zpoždění homologace nás může vážně poškodit," dodal předseda představenstva a spolumajitel Škody Transportation Tomáš Krsek.

Škoda Transportation podnikne všechny právní kroky k tomu, aby jí byla lokomotiva co nejdříve vrácena, a zváží podání stížnosti u Evropské komise na postup Bombardieru, který pokládá za nekalou soutěž a snahu poškodit konkurenta. Zároveň chce od rakouských úřadů záruky, že se k lokomotivě nedostane žádný jiný výrobce. "Obáváme se, aby se několikaletý výsledek práce týmu stovek českých techniků nedostal do rukou některého z našich největších konkurentů," řekl Krsek. "Stodevítka" splňuje podle něj jako jediný vysokorychlostní stroj nejvyšší standardy TSI pro provoz v Evropě. Je zcela nepřijatelné, aby se k ní některý konkurent mohl dostat ještě předtím, než ji uvedeme na trh, dodal.

## 19. 05. 2011 Sprejeři schválně zastavili vlak, aby ho mohli rychle pomalovat

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/sprejeri-schvalne-zastavili-vlak-aby-ho-mohli-rychle-pomalovat-ppp-brno-zpravy.aspx?c=A110519\\_1588126\\_brno-zpravy\\_dmk](http://brno.idnes.cz/sprejeri-schvalne-zastavili-vlak-aby-ho-mohli-rychle-pomalovat-ppp-brno-zpravy.aspx?c=A110519_1588126_brno-zpravy_dmk))

Mimořádně aktivní sprejeři řadí na Blanensku. Už několik měsíců zaměstnávají policii i železničáře. V zastávce Dolní Lhota dokonce jeden z nich držel schválně otevřené dveře, aby se vlak nemohl rozjet. A jeho pět kamarádů se činilo. Nebývalý kousek předvedli sprejeři v Dolní Lhotě na Blanensku. Aby mohli vlak pomalovat, zastavili si ho. "V zastávce Dolní Lhota v deset hodin večer držel jeden ze sprejerů schválně otevřené dveře, aby se vlak nemohl rozjet," popsala blanenská policejní mluvčí Iva Šebková. Nejméně pět lidí si pak stoupl do kolejí a zhruba za pět minut vytvořili dílo zabírající 17 metrů čtverečních. Než přijela policie, utekli. Způsobili škodu za osm tisíc korun, často však bývá mnohem vyšší a jde do desítek tisíců.

Podle regionální mluvčí drah Kateřiny Šubové stojí vyčištění jednoho metru čtverečního od sprejerů 400 korun v interiéru a 500 v exteriéru. "České dráhy se na místa častého řádění sprejerů zaměřují a zajišťují jejich ochranu i prostřednictvím bezpečnostních agentur. Takové preventivní opatření je však finančně velmi náročné a nelze zajistit nepřetržitý dozor na všech místech, kde jsou soupravy

odstavené," dodala mluvčí. Jen vloni utratilo brněnské Depo kolejových vozidel třináct milionů za odstranění graffiti z vlakových souprav pro Jihomoravský kraj a Vysočinu.

### Cílem sprejerů jsou i nádraží

Sprejeři neútočí jen na vlaky, zajímají je i fasády nádraží. "Nejvíce k těmto případům dochází v Letovicích. Od začátku tohoto roku jsme tam již šetřili čtyři posprejované vlakové soupravy na nádraží. Řešili jsme i pátý případ, kdy sprejeři pomalovali budovu nádraží," uvedla policejní mluvčí Šebková. Podle ní tamní policisté již musí na nádraží pravidelně hlídkovat. Regionální mluvčí Českých drah Šubová upozornila, že Letovice nejsou jediným místem v kraji, kde železničáři večer odstaví "čisté" vagony a ráno už vyjíždí vlak pomalovaný graffiti. "Často k tomu dochází na nádražích, kde máme přes noc odstavené soupravy. Není to jen v Letovicích, ale i ve Vranovicích, Břeclavi, Březové a Skalici nad Svitavou a v Bystřici nad Pernštejnem," uvedla Šubová.

## 20. 05. 2011 Rychlotratě budoucnosti přijdou na 450 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychlotrate-budoucnosti-prijdou-na-450-miliard>)

Čtyři české opravené koridory nestačí. Republika potřebuje moderní vysokorychlostní tratě západoevropského stříhu, s maximální rychlostí nad 250 kilometrů v hodině, které budou napojeny na hlavní transevropské trasy. Jinak se česká železnice propadne ještě hlouběji do železniční historie, kde už nyní vězí až po uši. To je jeden z výstupů odborné konference na téma vysokorychlostních tratí, která se včera konala v Senátu. „Co nejdříve musí dojít k politickému rozhodnutí o vybudování přípojky na Německo. Chci věřit, že se rozhodne ještě letos nebo příští rok. Bez toho nemá význam se bavit o rozvoji železniční dopravy, je to i otázka budoucnosti Českých drah," řekl generální ředitel ČD Petr Žaluda. Maximální rychlost na českých koridorech je nyní 160 kilometrů za hodinu, platí však jen v některých úsecích.

Ministerstvo dopravy připouští, že v otázce vysokorychlostních tratí Češi zaspali. Podle plánů z devadesátých let se měly první úseky budovat už dnes. Nyní se podle odhadů úřadu poprvé kopne zřejmě v roce 2018, první na řadu má přijít směr Praha – Mnichov. „Tam vidíme velký přepravní potenciál a zároveň infrastruktura je tam velmi špatná. První úseky by mohly být zprovozněny do roku 2020," řekl deníku E15 ředitel odboru drah ministerstva Jindřich Kušník. Výstavba ale podle něj nabere na tempu až mezi lety 2030 a 2050. Po Mnichovu přijde na řadu spojení Berlín – Praha – Vídeň, Vídeň – Ostrava – Varšava a Praha – Vratislav. Celkové náklady na síť 800 kilometrů českých rychlotratí odhaduje ministerstvo na 450 miliard korun. „To číslo je třeba rozložit do desítek let," upozornil Kušník. Kilometrové náklady jsou prý podobné jako u dálnic. Modernizace čtyř nynějších koridorů stála český stát 150 miliard korun.

### Vybrané tratě umožňující rychlost nad 250 km/h

Země	V provozu km	Ve výstavbě km	Naplánováno km
Francie	1 896	210	2 616
Německo	1 285	378	670
Itálie	923		395
Španělsko	2 056	1 767	1 702
Čína	4 079	6 154	2 901
Japonsko	2 534	508	583
Turecko	235	510	1 679

## 20. 05. 2011 Slavnostní ukončení stavby optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb

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

Slavnostně ukončena dnes byla stavba „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb. Dokončením celé části západní větve III. tranzitního železničního koridoru dojde například ke zkrácení jízdní doby mezi Chebem a Plzní až o půl hodiny. Dalším přínosem stavby je posílení bezpečnosti železničního provozu instalací moderního zabezpečovacího zařízení a zvýšení komfortu pro cestující veřejnost v podobě bezbariérových přístupů nebo informačních systémů. Celkově bylo stavbou

dosaženo vyšších technických parametrů trati v souladu s požadavky na transevropskou železniční síť (TEN-T). Rozhodujícím přínosem je splnění evropské přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC-GC.

Investorem stavby „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb“, která je součástí souboru 9 samostatných staveb západní části III. tranzitního železničního koridoru, je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Optimalizovaný téměř 40 kilometrů dlouhý úsek zasahuje do dvou krajů, začíná v Plzeňském kraji a za železniční stanicí Chodová Planá pokračuje územím Karlovarského kraje. Do stanice Lipová u Chebu je trať jednokolejná, mezistaniční úsek dále do Chebu je dvoukolejný. V úseku je 6 železničních stanic (Chodová Planá, Mariánské Lázně, Valy u Mariánských Lázní, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov, Lipová u Chebu), a 2 zastávky (Stebnice, Všeboř). V rámci stavby vznikla nová zastávka Salajna. Ve všech stanicích a zastávkách vyrostla nová nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější nástup a výstup a upraveny jsou také ostatní prostory pro cestující veřejnost.

„Hlavní náplní stavby byly především úpravy zemního tělesa a kolejové úpravy včetně směrových posunů za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti železničního provozu“, uvedl při dnešní slavnostní příležitosti Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC, a doplnil: „Oproti původním traťovým rychlostem v rozmezí 70 – 100 vzrostla v daném úseku traťová rychlost pro klasické soupravy až na 120 a pro soupravy s naklápěcí technikou až na 150 kilometrů za hodinu. Rozsáhlé úpravy a rekonstrukce byly provedeny na mostních objektech, vybavením nejmodernějším zabezpečovacím zařízením byla zvýšena bezpečnost silničního provozu na 12 železničních přejezdech.“

Podél celé trati jsou položeny nové kabely, které propojily systém zabezpečení jízd vlaků a řízení provozu. Provoz na trati z Plzně do Chebu je dálkově ovládán z Plzně, výhledově bude řízen z Prahy. Výstavba sdělovacího zařízení zahrnovala mimo jiné instalaci elektrické požární signalizace v jednotlivých stanicích, elektrickou zabezpečovací signalizaci, kamerový systém, rozhlasové zařízení apod. Součástí stavby byla také realizace protihlukových opatření, konkrétně instalace 9,5 kilometru protihlukových stěn chránících obyvatele před nadlimitním hlukem z železničního provozu. Stavba nezahrnovala železniční stanice Planá u Mariánských Lázní a Cheb, které byly upraveny v rámci předchozích samostatných akcí.

V železniční stanici Mariánské Lázně vzhledem k významu tohoto lázeňského města proběhly poměrně rozsáhlé úpravy. Bylo rekonstruováno ostrovní nástupiště a nástupiště u výpravní budovy. Přístup na nástupiště umožňuje rekonstruovaný podchod, který je zároveň vybaven dvěma novými výtahy. Na výjezdu ve směru na Cheb byla vybudována nová technologická budova. Pozornost ještě zasluhuje rekonstrukce železničního mostu o rozpětí 36 metrů přes Jesenickou přehradu. Volná výška pod mostem se výměnou nosné konstrukce zvětšila na 4,7 metru nad maximální hladinou a přehrada tak neztratila parametry pro pořádání mezinárodních závodů plachetnic.

Projektovou dokumentaci zpracovala společnost SUDOP Praha, a. s., zhotovitelem se na základě výběrového řízení stalo „Sdružení Planá SSV“, sestávající se ze třech stavebních firem: EUROVIA CS a. s., Skanska DS, a. s., a Viamont DSP, a. s.

### **Základní informace**

Délka úseku:	39,838 km
Termín zahájení:	11/2007
Termín dokončení:	12/2010
Investiční náklady stavby:	4,4 mld. Kč
Železniční svršek (UIC60)	47 708 m
Železniční svršek (S49)	10 522 m
Výhybky (UIC60)	27 ks
Výhybky (S49)	26 ks
Sanace železničního spodku	58 km
Nástupiště ostrovní	1 120 m
Nástupiště jednostranné	1 386 m
Rekonstrukce úrovnových přejezdů	12 ks
Montáž trakčního vedení (jednokolejná trať)	30,4 km
Montáž trakčního vedení (dvoukolejná trať)	9,5 km
Úpravy (výstavba) železničních mostů	41 ks

Úpravy (výstavba) železničních propustků	47 ks
Protihluková opatření	9,5 km
Výstavba technologických budov	4 ks
Staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie (elektronické stavědlo)	6 ks
Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie (AB v celé délce)	39,8 km
Přejezdové zabezpečovací zařízení	12 ks

Stavba je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU. Míra spolufinancování EU může maximálně dosahovat 73,08% ze způsobilých nákladů stavby. V maximální míře může tedy příspěvek činit 2 858 355 874 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

## 20. 05. 2011 Nová trať vede do Chebu. Kudy dál do Evropy?

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124662-nova-trat-vede-do-chebu-kudy-dal-do-evropy/>)

Modernizace trati z Plzně do Chebu byla necelé dva týdny po faktickém ukončení prací dovršena i formálně. Původní jednokolejka je nyní zčásti dvoukolejná, traťová rychlost se zvýšila až na dvojnásobek. Od příštího roku budou rychlíky mezi Chebem a Plzní jezdit asi o čtvrt hodiny rychleji a po dokončení navazující rekonstrukce trati z Plzně do Prahy bude snazší i spojení jižní části Karlovarského kraje s hlavním městem. Zda se však plzeňsko-chebská trať opět stane i součástí nejdůležitějšího železničního tahu z Česka na západ – tak jako před zahájením rekonstrukce a výluk – není jisté. Správa železniční dopravní cesty sice chce zmodernizovat krátký úsek trati z Chebu na hranice, ministerstvo dopravy ale v posledních letech stále hlasitěji hovoří o tom, že hlavní trať do Bavorska by měla vést spíše přes Domažlice. Když v 19. století stavěli nadšení podnikatelé železniční trať z Prahy do Bavorska, vedli její trasu přes Plzeň a Domažlice. Postupně však domažlická větev ztrácela na významu a na důležitosti získala větev z Plzně na Cheb.

### Rozhodne především Německo, možná také Brusel

Vnitrostátní význam chebské trati je bezesporu vyšší – s Prahou a Plzní spojuje Tachovsko a Chebsko včetně dvou významných lázeňských měst, zatímco domažlická trať napojuje na obě metropole slaběji osídlené Domažlicko a jižní Plzeňsko. Právě domažlická dráha však představuje přirozenou trasu pro spojení Prahy s Mnichovem. Proto zůstává otázka, která z tratí vedoucích od Plzně na hranice bude v budoucnu tou významnější. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla vyjádřil přesvědčení, že by v souladu s původními plány měl v budoucnu vést hlavní česko-bavorský koridor po čerstvě zmodernizované trati do Chebu. SŽDC tomu chce napomoci plánovanou modernizací úseku trati do hraničního Schirndingu, přiznává však, že německé straně chybí nadšení k podobným krokům. "Máme v přípravě navazující stavbu Cheb – státní hranice, ale protože se zatím německá strana nepostavila zodpovědně k tomu, že by na jejich straně dobudovala železniční koridor, stavbu zatím připravujeme jako neelektrizovanou," shrnul mluvčí Halla.

Německé dráhy zatím nepřipravují ani rekonstrukci trati, která navazuje na tu domažlickou. V posledních měsících však z Mnichova zněla jasná slova o tom, že Bavoři chtějí do Prahy jezdit přes Domažlice. O tom, kudy hlavní tah nakonec povede, rozhodne především spolková vláda, od které dosud žádný názor nezazněl. Důležitou roli ale může sehrát i Evropská unie, která podle všeho finančně podpoří výstavbu železnice přes Domažlice. "Podle posledních jednání s Evropskou komisí je velmi pravděpodobné, že bude tato trasa zařazena do tzv. core network evropské dopravní sítě. Z toho by pro český stát plynula možnost spolufinancovat výstavbu této trati z evropských finančních prostředků," uvedl ředitel odboru strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna.

### Po pěti letech bez přestupů

Do rekonstrukce trati Plzeň – Cheb, která proběhla ve třech etapách v letech 2006 až 2011, vložila státní SŽDC 13,1 miliardy korun. Mezi stanicemi Pňovany a Lipová u Chebu zůstala jenom jedna kolej, ve zbylých úsecích se trať dočkala zdvoukolejnění. I jednokolejka ale dostala nové zabezpečení a podařilo se zvýšit traťovou rychlost – místy i výrazně. Dosud mohly vlaky z Plzně do Chebu jezdit v různých místech rychlostí 60 až 100 kilometrů za hodinu, nyní mohou zrychlit na 120 kilometrů, soupravy s naklápěcí skříní až na 150. České dráhy během pěti let prací, kdy se prodlužovaly jízdní doby rychlíků a nedílnou součástí cesty vlakem byly přestupy do náhradního autobusu, přišly o řadu cestujících. V příštích letech by se část z nich mohla vrátit. K návratu je má přimět zkrácení jízdních dob až o 16 minut oproti letošnímu stavu a také nasazení modernějších vagonů, které dráhy nedávno koupily v Rakousku.

**"Boj" domažlické a chebské trati**

V posledních desetiletích se trati Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb přetahovaly o pozici hlavního tahu z Čech do Bavorska. V současnosti jednoznačně vítězí jižní trasa – je to ale poprvé. Od spuštění "železné opony" až do 70. let jezdil přes česko-bavorské hranice jediný dálkový vlak. Slavný Západní expres jel z Prahy do Paříže (později jen do Frankfurtu nad Mohanem) přes Cheb. Od 70. let mu ale přibyl konkurent jezdící z Prahy přes Domažlice do Mnichova. V 90. letech začaly po obou trasách jezdit vlaky Eurocity – přes Cheb spoj Praha – Dortmund, přes Domažlice vlak Praha – Bern (později Curych). V roce 2001 byla ale veškerá dálková mezistátní doprava přes Domažlice zastavena a zachován zůstal pouze provoz přes Cheb, kudy jezdily dva páry spojů Praha – Norimberk. Se zahájením příprav na rekonstrukci chebské trati s řadou dlouhodobých výluk však byly v roce 2005 naopak zrušeny mezistátní dálkové spoje přes Cheb a obnoveny vlaky přes Domažlice. Právě tudy jezdí dodnes, dva páry vlaků jezdí z Prahy do Mnichova a zpět, další dva páry z Prahy do Norimberku.

**20. 05. 2011 Dotaci na železniční dopravu nedostal v květnu od MF žádný kraj**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dotaci-na-zeleznicni-dopravu-nedostal-v-kvetnu-od-mf-zadny-kraj/640273>)

Žádný z krajů neobdržel od státu květnovou dotaci na železniční dopravu, celkem jde o více než 200 milionů korun. Pokud by dotace byly zastaveny úplně, hrozí v některých krajích omezení železniční dopravy až o polovinu, vyplývá ze zjištění ČTK. Ministr financí Miroslav Kalousek však rádiu Impuls řekl, že provoz vlaků na regionálních tratích stát letos neomezí a krajům pošle částku, s níž počítají. Příští rok chce ale regionům příspěvek snížit z 2,6 miliardy o 600 milionů korun. "O těch 600 milionů korun každý rok budou muset kraje redukovat některé své populistické sliby svým voličům, jako například vození dětí do školy zadarmo nebo cokoliv jiného," řekl Kalousek ve čtvrtek v rádiu Impuls.

S Kalouskem hodlá věc řešit Jihomoravský hejtman a předseda Asociace krajů ČR Michal Hašek (ČSSD). "Na příští týden plánuji další jednání s ministrem Kalouskem, následně s hejtmany dohodneme naši koordinovanou reakci," řekl ČTK. I v jeho kraji květnová dotace 22,4 milionu chybí. Podle Haškova nedávného vyjádření kraje budou trvat na tom, aby od státu smluvně dojednanou částku 2,6 miliardy korun ročně dostaly. Uvedl, že v případě zrušení státního příspěvku na regionální železniční dopravu, by se podle nejhorších scénářů mohla dopravní obslužnost snížit až o 40 procent, což by pocítila většina obyvatel republiky. Podle Haška budou kraje tedy na plnění dohod trvat i za cenu, že by měly podat žalobu na stát a vymáhat si dojednané příspěvky soudně. Hašek už tehdy řekl, že stát krajům zkrátí dotace na dopravu o zhruba 600 milionů už mezi roky 2009 a 2010. O dalších asi 600 milionů Kč přijdou kraje podle Haška i letos na výnosech sdílených daní.

Zastavení květnových dotací ČTK potvrdil mluvčí ministerstva financí Ondřej Jakob. MF podle něj řeší situaci po rozhodnutí Ústavního soudu ohledně stavebního spoření, chce dodržet schválený deficit státního rozpočtu, výdaje se proto musí někde ušetřit. Ve Zlínském kraji postrádají zhruba 7,5 milionu korun. "Budeme vyžadovat dodržení smlouvy, kterou kraje uzavřely dříve. Hrozí eskalace problému. Budeme psát dopisy starostům s žádostí o naši podporu a budeme žádat dodržení smlouvy," řekl náměstek hejtmána pro dopravu Jaroslav Drozd (ČSSD).

V Karlovarském kraji chybí zhruba 6,2 milionu korun. Podle náměstka hejtmána Petr Navrátil (ČSSD) by bylo nutné redukovat železniční dopravu v regionu o 50 až 60 procent, pokud stát dotaci zastaví. K omezení spojů by v takovém případě došlo i v Moravskoslezském kraji, jenž má měsíčně dostávat zhruba 16,5 milionu. "Každopádně bychom museli reagovat omezením železniční dopravy, protože rozpočty krajů, ani Moravskoslezského, nejsou schopny ten výpadek pokrýt. Čas je tak do konce měsíce," řekl náměstek hejtmána Miroslav Novák (ČSSD).

Zrušení dotací by zapříčinilo zrušení 35 až 40 procent železniční dopravy i v Jihočeském kraji. Ten má měsíčně dostávat 14,6 milionu korun. Pardubický kraj dostával měsíčně přibližně 11,25 milionu. "Jednali jsme s Českými drahami, které jsou nám ochotné nám počkat dva měsíce. Potom po nás chtějí buď změnu objednávky nebo doplacení z vlastního rozpočtu," řekl ČTK krajský radní pro dopravu Jan Tichý (ČSSD).

Krácení dotací by výrazně pocítili i cestující v Královehradeckém kraji, kde chybí asi 21 milionů. "Kraj by v takovém případě pravděpodobně nemohl objednat až 50 procent vlakových spojů. Dopravu by pak musel výhledově řešit zřejmě zavedením dalších autobusových spojů, které jsou levnější než vlaky. V současné době by ale bylo pro krajský rozpočet kritické i placení dalších autobusů," uvedl Jiří Hošna z tiskového oddělení kraje.

Vysočině chybí asi 10,2 milionu korun, Plzeňskému kraji více než 11 milionů Kč, Praze zhruba 17 milionů a ve středních Čechách to je až 40 milionů. "To je pro České dráhy samozřejmě významná částka. Pokud se to nějakým způsobem v krátké době nevyřeší, tak to bude znamenat velmi zásadní problémy Českých drah hraničící s ekonomickým kolapsem," varoval náměstek pro dopravu Robin Povšík (ČSSD).

Dotace nepřišla ani Ústeckému kraji, řekl ČTK jeho mluvčí Zdeněk Rytíř. Kraj ročně přispívá ČD zhruba 400 milionu korun, z čehož činí ministerský příspěvek zhruba 30 procent.

Liberecký kraj dokonce nedostal žádné peníze od začátku roku. Nárok přitom zatím měl na 37 milionů, měsíčně tedy 7,5 milionu korun. "Protáhla se nám jednání s Českými drahami a o peníze od státu jsme žádali až ve chvíli, kdy ministr zastavil jejich vyplácení," řekl náměstek hejtmána pro dopravu Martin Sepp (ČSSD). I když kraj peníze nedostane, k omezování regionální dopravy přistoupit nechce.

Dohodu mezi státem a kraji o pravidelných příspěvcích na regionální železniční dopravu uzavřela úřednická vláda Jana Fischera. Vyplývá z ní, že kraje ročně dostanou 2,6 miliardy korun na regionální železniční tratě s tím, že dohoda platí do roku 2019. Podle Kalouska toto memorandum zřejmě ale není právně závazné a k věci si nechá vypracovat odborný posudek.

## 20. 05. 2011 Bombardier: K lokomotivě Škoda zabavené v Rakousku nemůžeme (109E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/bombardier-k-lokomotive-skoda-zabavene-v-rakousku-nemuzeme/640406>)

Německo-kanadská skupina Bombardier nemá žádnou možnost přístupu k lokomotivě plzeňské Škody Transportation, kterou ve středu zabavili v rakouské Vídni soudní exekutoři, řekl dnes ČTK Heiner Spannuth z Bombardier Transportation. Škodovka se obává, aby se know-how jejího nejnovějšího produktu, který je v Rakousku na homologačních testech, nedostalo do rukou konkurence. Spannuth potvrdil, že exekutoři zabavili stroj na žádost Bombardieru, který se tímto krokem snaží "zajistit vyrovnání v nedořešeném sporu se Škodou Transportation ohledně porušení smlouvy". "Pohledávka se vztahuje ke smluvní dohodě o konstrukčních údajích z roku 2002, jež se týkala tendru Českých drah (ČD) na dodání multisystémových lokomotiv. Bombardier několik let usiloval o dosažení přátelského narovnání sporu se společností Škoda Transportation. Dosud však byly všechny snahy o smír neúspěšné," dodal zástupce německo-kanadské skupiny.

Škoda Transportation bude podle svého mediálního zástupce Romana Bindera protestovat u Evropské komise proti postupu Bombardieru, který pokládá za nekalou soutěž a snahu poškodit konkurenta. Žádá od rakouských úřadů záruky, že se k lokomotivě nedostane jiný výrobce. "Obáváme se, aby se několikaletý výsledek práce týmu stovek českých techniků nedostal do rukou některého z našich největších konkurentů," řekl šéf představenstva a spolumajitel Škody Transportation Tomáš Krsek. "Stodevítka" splňuje podle něj jako jediný vysokorychlostní stroj nejvyšší standardy TSI pro provoz v Evropě. Je zcela nepřijatelné, aby se k ní některý konkurent mohl dostat ještě předtím, než ji uvedeme na trh, dodal.

Rozhodnutí vedoucí ke konfiskaci bylo podle Spannutha vydáno obchodním soudem ve Vídni. "Nyní je lokomotiva umístěna ve skladišti uschovatele stanoveného soudem. Společnost Bombardier nemá žádnou možnost přístupu k lokomotivě," dodal. Bombardier Transportation je předním světovým výrobcem multisystémových lokomotiv. Od roku 2006 jich v Evropě uvedl do provozu více než 380 a nyní se používají v 16 evropských zemích a mohou kombinovat čtyři různé napěťové soustavy, řekl Spannuth.

Škoda letos finalizuje homologaci technicky unikátní třísystémové lokomotivy 109E, která se díky plánovanému získání osvědčení operability v řadě evropských zemí může stát podle Bindera vážným konkurentem více západních výrobců, mimo jiné i pro firmu Bombardier. "Ta ačkoli srovnatelnou lokomotivu nedodává, napadá Škodovku z neoprávněného užití know-how. Proto přišla s velmi nekonvenčním řešením," uvedl.

Binder přiznal, že se Škoda s Bombardierem v Rakousku soudí. Ve sporu jde údajně o jednotky milionů korun, což je zlomek hodnoty lokomotivy. Škoda podávala v roce 2002 přihlášku do tendru na lokomotivy pro ČD, které měly být vyrobené podle licence Bombardieru. Soutěž byla zrušena a smlouva vypovězena. Do nové soutěže ČD se už Škoda hlásila samostatně s vlastním výrobkem. Po kanadském výrobcu požadovala vrácení části peněz za licenci, která nebyla naplněna. Bombardier ale podle Bindera žádá úhradu více než dvojnásobku za vypovězení smlouvy. Rakouské soudy dosud nerozhodly.



Právníci Bombardieru požádali vídeňský soud o vydání předběžného opatření na zadržení lokomotivy pro případ, že by rozhodl v jejich prospěch. Podle Škodovky jde o "šikanózní krok, který má zpomalit uvedení lokomotivy na trh, protože je nemožné předpokládat, že by Škoda nedostála případným závazkům, které by vzešly z sporu". "Soud dal právníkům Bombardieru do ruky rozhodnutí, díky němuž si sami dvěma exekutory vynutili odstavení lokomotivy při úspěšném testování v Rakousku," dodal Binder. Právníci Škody ve Vídni chtějí verdikt soudu zvrátit. Podnik podnikne všechny právní kroky k tomu, aby mu byla lokomotiva co nejdříve vrácena.

Přerušení homologačních testů může podle Škodovky odsunout nasazení stroje do provozu a ohrozit účast Škody v řadě připravovaných zahraničních soutěží. "Stodevítka je naším trumfovým esem pro řadu tendrů v západní Evropě. Dnes je například aktuální připravovaný tendr na dodávku 300 lokomotiv, který chystají německé dráhy. Před týdnem u nás byl tým německých auditorů, kteří prověřovali naše kvalifikační předpoklady pro tento tendr. Auditem jsme prošli úspěšně. Jakékoli zpoždění homologace nás může vážně poškodit," dodal Krsek.

## 20. 05. 2011 Osud východočeských lokálek se naplní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124520-osud-vychodoceskych-lokalek-se-naplni/>)

Ze systému železniční dopravy na Králicku nejspíš zbude napřesrok jenom torzo. Na druhém vzájemném jednání se shodl Pardubický kraj s obcemi na nahrazení většiny vlaků autobusovými spoji. Na trati z Dolní Lipky do Hanušovic tak zřejmě nebude jezdit nic, místo vlaků objedná kraj autobusy na lince Králíky–Hanušovice. Na trati z Lichkova do Štítů zůstane zachován železniční provoz mezi Lichkovem a Moravským Karlovem. Místo stávajících vlaků do Štítů pojedou autobusy, další autobusové linky mají oblast propojit s Lanškrounem.

Většina obcí původně trvala na zachování železniční dopravy do Štítů i do Hanušovic. Starosty podpořili také občané v peticích. Nakonec však zástupci obcí a měst přistoupili na většinu krajem navržených škrťů. Krajský úřad ustoupil v případě zachování vlaků do Moravského Karlova, původně chtěl, aby vlaky od Lichkova jezdily jenom do Králík. "Zrušení osobní vlakové dopravy do Štítů vnímáme negativně, posílení autobusového spojení do Lanškrouna je naopak pozitivní," komentoval kompromis starosta Štítů Jiří Vogel.

### Nejistý osud vlaků i zastávek

Vedení Pardubického kraje se s obcemi už dohodlo na osudu vlaků na řadě tratí. Provoz podle všeho s novým jízdním řádem utichne na pěti tratích, kromě orlickohorských, resp. králických drah jde také o lokálky z Heřmanova Městce do Prachovic, z Moravské Třebové do Velkých Opatovic a z Chornice do Dzbelu. Kromě rušení spojů chce kraj a společnost OREDO, která pro něj organizuje veřejnou dopravu, zrušit některé zastávky na tratích, kde zůstane provoz zachován. Otazník visí například nad osudem zastávky Bezpráví na hlavní trati Praha – Česká Třebová. Jistotu naopak už mají obyvatelé Dlouhé Třebové. Kraj ustoupil od svého původního záměru zastávku regionálními vlaky projíždět, v Dlouhé Třebové by tak měla většina spojů nadále stavět.

### Vlaky najedou stejně kilometrů, autobusy víc

Ústup vlaků má znamenat rozkvět regionální autobusové dopravy v některých oblastech Pardubického kraje. Jednotlivé spoje by na sebe měly dobře navazovat, autobusové linky budou většinou končit u nádraží. Například v Heřmanově Městci by měla u železniční stanice vzniknout autobusová točna, kde se bude otáčet nová linka nahrazující vlaky do Prachovic. Pardubický kraj připravil tzv. optimalizaci dopravy, která počítala s omezením provozu na méně vytižených trasách a jeho posílením v nejfrekventovanějších úsecích. "Při optimalizaci veřejné dopravy chceme objem objednávaných kilometrů na železnici zachovat. Nebudeme ale objednávat osobní železniční dopravu na tratích, kde jezdí minimum lidí, které může pohodlně odvézt podstatně levnější autobus, naopak posílíme ji tam, kde je o to ze strany cestujících zájem," uvedl náměstek hejtmána Jan Tichý. Kraj podle něj objednává ročně téměř 4,8 milionu vlakokilometrů.

### Očekávaná omezení železniční dopravy

Skončí:

- 015 (Přelouč – Prahovice) v úseku Heřmanův Městec – Prachovice
- 024 (Ústí nad Orlicí – Štítý) v úseku Moravský Karlovy – Štítý
- 025 (Dolní Lipka – Hanušovice) celá
- 262 (Česká Třebová – Chornice – Skalice nad Svitavou) v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice

- 271 (Chornice – Prostějov) v úseku Chornice – Dzbel

Omezí se:

- 018 (Choceň – Litomyšl) v úseku Vysoké Mýto město – Litomyšl pouze ve špičkách

- 024 (Ústí nad Orlicí – Štíty) v úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad bez zastávek v Černovíru a Lanšperku

- 260 (Česká Třebová – Brno) v úseku Česká Třebová – Březová nad Svitavou pouze vlaky Sp a R

- 261 (Svitavy – Žďárec u Skutče) v úseku Svitavy – Pustá Kamenice s minimem zastávek, v úseku Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče pouze o víkendu

## 22. 05. 2011 Zpožděných vlaků v dubnu přibylo – začaly výluky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/124812-zpozdonych-vlaku-v-dubnu-pribylo-zacaly-vyluky/>)

Vlaky Českých drah jely v dubnu přesně nebo se zpožděním do pěti minut v 93,19 procenta. Oproti březnu se jejich přesnost výrazně snížila – více než o jedno a půl procenta. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského je to důsledek začátku výluk na řadě tratí. Právě výluky, kdy musí vlaky jezdit sníženou rychlostí, čekat na volnou kolej nebo být zcela nahrazeny autobusem, jsou podle ČD jednou z hlavních příčin zpoždění. Termíny prací na tratích přitom nestanoví dráhy, ale Správa železniční dopravní cesty. Dále ke zpoždění vlaků přispívají srážky vlaků s auty nebo chodci, poruchy infrastruktury nebo rozmary počasí.

Nejpřesnější byly podle statistiky ČD vlaky jezdící pod označením Supercity. Jízdní řád se jim v dubnu podařilo splnit z 96 procent. "Tradičně nejméně přesné jsou mezistátní vlaky, což je dáno mimo jiné nižší mírou přesnosti dálkových vlaků v zahraničí i délkou trasy," dodal mluvčí Štáhlavský. S velkým zpožděním jezdily často vlaky z Maďarska a také hotelové vlaky z Německa. Přesnost mezistátních spojů tak činila pouze 78 procent.

Ani dálkové vnitrostátní vlaky – s výjimkou Pendolin – ale nebyly etalonem přesnosti. Rychlíky jezdily v dubnu přesně pouze z 86 procent. Regionální vlaky naopak jely bez zpoždění téměř v 95 procentech cest. Včasnost českých vlaků je podle Štáhlavského sledována s tolerancí do pěti minut. V zahraničí se běžně užívá i vyšší tolerance, například dálkové vlaky ve Velké Británii jsou považovány za přesné při zdržení do deseti minut a některé západoevropské železnice, například ve Francii nebo Itálii počítají s tolerancí 15 minut.

## 22. 05. 2011 Škoda Transportation: Lokomotiva zabavená ve Vídni není zapečetěna (109E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-transportation-lokomotiva-zabavena-ve-vidni-neni-zapecetena/640986>)

Škodovácká lokomotiva, kterou ve čtvrtek ve Vídni při homologačních testech zabavili na žádost konkurenčního Bombardieru rakouští exekutoři, není ani po opakovaných urgencích výrobce, plzeňské Škody Transportation, zapečetěna. Na základě předběžného opatření byla odtazena na nádraží soukromého dopravce; shodou okolností má ve stejném areálu servisní místo i Bombardier, řekl dnes ČTK mediální zástupce plzeňského podniku Roman Binder. Škodovka se obává, aby se know-how jejího nejnovějšího produktu nedostalo do rukou konkurence. Německo-kanadská skupina Bombardier v pátek uvedla, že "nemá žádnou možnost přístupu k lokomotivě". Dodala, že se zabavením stroje snaží "zajistit vyrovnání v nedořešeném sporu se Škodou Transportation ohledně porušení smlouvy".

Pohledávka se podle zástupce skupiny Heinera Spannutha vztahuje ke smluvní dohodě o konstrukčních údajích z roku 2002, jež se týkala tendru Českých drah na dodávku multisystémových lokomotiv. "Bombardier několik let usiloval o dosažení přátelského narovnání sporu se Škodou Transportation. Dosud však byly všechny snahy o smír neúspěšné," dodal Spannuth. Škoda s ním nesouhlasí. Právníci Škody dostali od Bombardieru několik návrhů, které však byly naprosto nepřijatelné a rozhodně nešlo o reálnou nabídku urovnání sporu, reagoval Binder.

Technici z Plzně, kteří na testech nové lokomotivy Škoda 109E v Rakousku pracovali, se v pátek vrátili zpět do Česka. "Podle nich byla celá akce dobře připravena. Rakouské orgány měly dle jejich slov nachystanou lokomotivu k odtazení, pronajatý prostor v hale na uzamčení před pracovníky Škody, sjednané pojištění na český stroj a z dokumentů předložených při zabavení vyplynulo, že po celou dobu pobytu v Rakousku byli i s lokomotivou sledováni," dodal.

Rozhodnutí rakouského soudu se bude snažit Škoda nechat zrevidovat. "V tuto chvíli nás nejvíce zaráží fakt, že přes opakované žádosti nebyla lokomotiva zapečetěna a ani od ní nemáme klíče. Není tak zabráněno přístupu k technice, do které čeští technici investovali 270.000 pracovních hodin a jejíž vývoj přišel na 380 milionů korun. Naše obavy vzrostly ve chvíli, kdy jsme dostali fotografie, podle nichž je v areálu soukromého dopravce servisní místo Bombardieru, viditelně označené cedulí," řekl šéf Škody Transportation Josef Bernard.

Událost se podle něj stala "jen týden poté", co v rámci příprav tendru na dodávku 300 lokomotiv pro německé dráhy skončil v plzeňském závodě Škody Transportation audit. "Obří tendr vzbuzuje zájem mezi všemi výrobci lokomotiv. Stodevítka je horkým favoritem, protože díky vysoké rychlosti i výkonu může být univerzálním strojem pro nákladní i osobní dopravu. Praktiky gigantu Bombardier, hodné spíše divokého západu, nás zaskočily, ale uděláme vše pro to, abychom přes tyto schválnosti dotáhli homologaci do úspěchu ve férovém tendru," dodal Bernard. Bombardier má údajně obavy, že by Škoda nedostála případnému závazku ze soudního sporu o zhruba deset milionů korun. "Kvůli tomu je zabavena lokomotiva v mnohonásobně vyšší hodnotě, kterou sice ještě vlastní Škoda Transportation, nicméně jejím budoucím majitelem jsou ČD," uvedl Binder.

## 22. 05. 2011 Eurokomise povolila prodej železničních pražců

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/124836-eurokomise-povolila-prodej-zeleznicnich-prazcu/>)

Správci kolejí chtějí ve velkém prodávat použité železniční pražce. Ministerstvo životního prostředí je však proti a varuje, že škodí zdraví. Teď se ale do sporu vložila Evropská komise. Prodej pražců překvapivě podpořila. Češi se roky předhánějí, kdo železniční pražec lépe využije – někdo k ohraničení záhonku, jiní je využívají jako část střechy nebo třeba lavičku. Navzdory ministerskému varování nabízejí správci kolejí k prodeji desetitisíce pražců. Mluvčí SČDC Pavel Halla informoval, že každá fyzická osoba, která odkoupila použité pražce, musela podepsat poučný dopis, v němž je přesně popsáno, jak mohou a naopak nesmí být pražce použity. Mluvčí ministerstva životního prostředí Michaela Jendeková sdělila, že použité železniční pražce jsou toxické a vzhledem k tomu, že je v nich dehet, tak jsou i karcinogenní. Jsou tedy prokazatelně škodlivé pro lidské zdraví.

Obchod s pražci teď stojí: železničáři totiž za něj loni dostali skoro půlmilionovou pokutu od Inspekce životního prostředí. Zaplatili ji, odvolali se, teď se navíc chtějí soudit: „Naprostě se sankcí nesouhlasíme, naše posudky říkají, že jsme měli právo pražce prodávat. Proto jsme podali stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu,“ uvádí mluvčí správců kolejí.

Ministerstvo do sporu nejdřív nevstupovalo – nakonec ale oficiálně požádalo Evropskou komisi, aby svár rozhodla. A její verdikt, který ministerští úředníci skoro čtyři měsíce navzdory urgencím tajili, překvapil – nečekaně totiž nahrává SŽDC: „Stanovisko nakonec nezakazuje prodej použitých železničních pražců a nezakazuje ani jejich další použití. Tím pádem Ministerstvo životního prostředí momentálně nemá žádné prostředky, jak donutit prodejce pražců, aby je už dál nenabízel,“ poznamenává Michaela Jendeková. Železničáři přitom sami přiznávají, že jim nejde ani tak o výdělek za prodané pražce, ale především o ušetření poplatku za ekologickou likvidaci. Když jeden pražec prodají, dostanou zhruba 20 až 40 korun, pakliže by ho měli likvidovat, zaplatili by až desetkrát tolik.

## 23. 05. 2011 Elektrické zásuvky jsou v dalších vlacích, letos přibudou i v Pendolinech

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10499/>)

První souprava Pendolina má ve 2. třídě elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, např. dobíjení notebooků nebo mobilních telefonů. Ještě letos budou elektrické zásuvky instalovány do dalších tří jednotek a zbývající jimi budou vybaveny v roce 2012. Stoupne i počet dalších vlaků vybavených elektrickými zásuvkami, a to především ve vozech 2. třídy.

„Elektrické zásuvky a možnost napájet drobnou elektroniku během cesty vlakem je dnes jedna z nejčastěji požadovaných doplňkových služeb našimi cestujícími,“ uvádí náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek a připomíná, že toto vybavení je součástí většiny současných modernizačních projektů: „Elektrickými zásuvkami budou kromě Pendolina vybaveny všechny modernizované vozy pro spoje EuroCity a InterCity, které opravou procházejí v letošním roce. Je to necelá padesátka vagónů druhé třídy. Elektrické zásuvky budou dosazeny i na další vagóny, jejichž modernizaci nyní připravujeme. Jde například o 64 kombinovaných vozů 2. třídy se služebním oddílem nebo přibližně 190 vozů pro dálkové spoje, ale částečně také pro regionální vlaky. Zásuvky budou i v nových jednopodlažních „pantografech“ ze Škody Vagonky.“

České dráhy zahájily instalování elektrických zásuvek do prvních vagonů v polovině 90. let. Šlo o vozy 1. třídy zařazené mimo jiné do tehdejšího luxusního expresu SC Manažer Ostrava – Praha. V poslední době byly zásuvky instalovány ve všech vozech označovaných jako typ Siemens (všechny vozy 1. i 2. třídy), které jsou nasazeny hlavně na spojích z Prahy přes Děčín do Německa a z Prahy přes Brno a Břeclav do Rakouska. Zásuvky mají cestující k dispozici také v oddíle první třídy příměstských vlaků CityElefant a nebo v některých motorových rychlících a spěšných vlacích.

V letošním roce budou elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky dosazeny do celkem čtyř souprav pendolino, do necelé padesátky modernizovaných vozů 2. třídy pro vlaky EuroCity a InterCity a budou součástí také řídicích vozů pro klasické spoje, které budou uvedeny do provozu v letošním roce. S instalováním elektrických zásuvek se počítá i v dalších typech vozů a ucelených souprav v letošním a v budoucím roce.

Vozy a soupravy, ve kterých jsou instalovány zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky:

- jednotky Pendolino v 1. třídě;
- vozy Siemens 1. a 2. třídy;
- vozy 1. třídy pro vlaky EC a IC (typ Apee a Aee);
- oddíl 1. třídy jednotek CityElefant (řada 471);
- lůžkové vozy typu WLABmz a WLABmee;
- řídicí vozy s oddílem 1. třídy ABfbrdn (řada 954.2).

Vozy a soupravy, ve kterých budou instalovány zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky během roku 2011, resp. které budou dodány v roce 2011:

- 4 jednotky Pendolino, zásuvky doplněny ve 2. třídě;
- vozy 1. třídy pro rychlíky typu Aee pro rychlost 140 km/h;
- vozy 2. třídy pro vlaky EC a IC (2. série modernizací vozů typu Bpee a Bee);
- řídicí vozy 2. třídy pro klasické soupravy (řada 961);
- pokračuje dodávka jednotek City Elefant (řada 471) se zásuvkami v oddíle 1. třídy.

Některé linky s vybranými vozy a oddíly vybavenými elektrickými zásuvkami:

- spoje EuroCity Praha – Děčín – Německo;
- spoje EuroCity Praha – Brno – Břeclav – Rakousko / – Slovensko – Maďarsko;
- spoje EuroCity, InterCity a Expres Praha – Olomouc – Ostrava – Polsko / – Slovensko;
- spoje SuperCity;
- rychlíky Kolín – Nymburk – Česká Lípa – Rumburk;
- rychlíky Praha – Plzeň – Domažlice – Německo;
- rychlíky Praha – Kladno – Rakovník;
- spěšné vlaky Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov;
- spěšné vlaky Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad;
- příměstské linky Eska v Praze a ve Středočeském kraji operované jednotkami CityElefant;
- spoje S1 a R1 v Moravskoslezském kraji operované jednotkami CityElefant.

## 24. 05. 2011 České dráhy koupí 9 nových motorových vozů pro Pardubický kraj

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10500/>)

České dráhy vypsalý veřejnou zakázku na dodávku 9 čtyřnápravových nízkopodlažních motorových vozů pro Pardubický kraj. Předpokládaná hodnota tohoto kontraktu je 477 mil. Kč (bez DPH) a termín dodání všech vozů je do 23 měsíců od podpisu kontraktu, tedy přibližně do druhé poloviny roku 2013. Jeden z vozů bude spolufinancován z regionálních operačních programů Evropské unie. „Nové motorové vozy nabídnou okolo 70 míst k sezení. Ve voze bude vytvořen také univerzální prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky, kola nebo lyže a sáňky. Samozřejmostí je vybavení pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem. Vozy budou mít nízkopodlažní nástupní prostory, což usnadní cestování nejen vozíčkářům, ale i seniorům nebo maminkám s kočárky. Příjemnou atmosféru i v létě zajistí klimatizace. Vozy budou konstruovány

pro rychlost do 120 km/h," popisuje základní parametry nových vozů náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek. Připomíná, že základní parametry moderních vozů byly konzultovány také se zástupci obou krajů: „Při výběrovém řízení jsme přihlíželi také k požadavkům regionů a jejich zástupců. Věřím, že budou s vítězným vozidlem spokojeni stejně jako naši cestující.“

Vozy budou v Pardubickém kraji nasazeny na tři tratě, které vyjmenoval ředitel Krajského centra osobní dopravy v Pardubickém kraji Michal Štěpán: „Nejvíce nových vozů zamíří na trať z Pardubic přes Chrudim do Hlinska v Čechách a dojedou až do Havlíčkova Brodu. Na této trati nahradí současné soupravy Regionova, které České dráhy využijí při náhradě starších vozidel na jiných regionálních tratích. Další vozy budou obsluhovat trať Česká Třebová – Lanškroun a uvažujeme o jejich nasazení také na přímou linku Pardubice – Moravany – Holice.“

České dráhy již uzavřely sérii kontraktů na obnovu vozidlového parku v regionální dopravě. Pro Vysočinu a Liberecký kraj se vyrábí obdobné motorové vozy RegoShuttle RS 1 ve Společnosti Stadler Pankow, pro další kraje jsou objednány dvouvozové motorové jednotky od společnosti PESA nebo dvou- a třívozové elektrické nízkopodlažní jednotky ze Škody Transportations. Pět takových souprav bude nasazeno na trať Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř.

Po dodávce elektrických jednotek a motorových vozů bude většina regionálních vlaků v Pardubickém kraji operována zcela novými nebo modernizovanými soupravami. Již nyní jezdí na řadě tratí nové a modernizované soupravy, např. z Pardubic do Chocně a Kolína jsou to moderní soupravy CityElefant, na tratích v okolí České Třebové a z Pardubic do Chrudimi a Havlíčkova Brodu jsou to motorové jednotky Regionova a na trati Letohrad – Týniště nad Orlicí modernizované soupravy motorových spěšných vlaků.

#### **24. 05. 2011 ČD Cargo má po téměř 20 letech modernizované elektrické lokomotivy (363.5)**

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10502/>)

Dne 24. května převzala společnost ČD Cargo první dvě modernizované lokomotivy řady 363.5 od jejich zhotovitele ŠKODA Transportation. Jedná se po téměř dvaceti letech o první zásadně renovované stroje elektrické trakce, které bude využívat nákladní železniční doprava. Elektrické dvousystémové lokomotivy vznikly kompletní přestavbou starších stejnosměrných lokomotiv řady 163 z 80. let a jsou součástí dodávky celkem třiceti strojů, které budou postupně uváděny do provozu v letech 2011 až 2014. Lokomotivy budou po otestování ve zkušebním provozu homologovány nejen pro provoz v České republice, ale i na Slovensku a Maďarsku, což umožní jejich širší nasazení v železniční nákladní dopravě. Modernizované stroje budou veřejnosti oficiálně představeny na veletrhu Czech Raildays 2011 v Ostravě, který se konají 14. – 16. června.

Jiří Vodička, předseda představenstva k tomu říká: „Nasazením těchto lokomotiv dojde u ČD Cargo k úspoře v počtu používaných starších lokomotiv a současně ke zvýšení spolehlivosti a kvality přepravy.“ Vodička dále dodává: „Poslední elektrické lokomotivy získala nákladní železniční doprava ČD na počátku 90. let a železnice si tedy nové stroje rozhodně zaslouží.“

Při modernizaci byla provedena výměna řídicích i silových elektrických obvodů na úroveň odpovídající současnému stavu techniky, zvýšení trakčního výkonu, modernizace stanovišť strojvedoucího se zlepšením pracovních podmínek pro obsluhu a řada dalších úprav. Lokomotivy získaly i možnost rekuperačního brzdění s návratem části elektrické energie zpět do napájecí sítě. Tímto technickým řešením přispívají ke snížení spotřeby energie a mají pozitivní ekologický efekt.

#### **25. 05. 2011 V prvním čtvrtletí hospodařily České dráhy se ziskem**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-10532/>)

Národnímu dopravci se přes dramatický růst cen vstupů daří udržet hospodaření v zisku. Plní tak podnikatelský plán nastavený pro letošní rok. V prvním čtvrtletí firma vykázala zisk + 6 milionů korun (dle českých účetních standardů) a provozní výsledek hospodaření bez započítání odpisů (EBITDA) dosáhl výše 502 milionů korun. „Díky snížení režijních a osobních nákladů jsme dokázali vykrýt zvýšené ceny nafty, elektřiny i zdražení poplatků za používání dopravní cesty,“ vysvětluje generální ředitel Českých drah Petr Žaluda a pokračuje: „Doplácíme například na boom ve výstavbě slunečních elektráren, což způsobuje zdražení distribuce elektřiny. Nepokoje na Blízkém východě naopak zvýšily cenu nafty až o 3 koruny a padesát haléřů na litru. Jen nafta a elektřina nás tak vyšly za první kvartál o 41 milionů dráž než loni!“ Dalších 54 milionů navíc zaplatily České dráhy za dopravní cestu

a o 98 milionů víc stály opravy a údržba vozidel. Přesto je hospodářský výsledek Českých drah za první tři měsíce o 4 miliony lepší než loni. Je to zejména díky tržbám z osobní přepravy, kde podnik zaznamenal meziroční nárůst o 85,5 milionu korun.

## 26. 05. 2011 Škoda a Bombardier hovoří o smíru, společnou řeč ale nenalezají (109E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/125315-skoda-a-bombardier-hovori-o-smiru-spolecnou-rec-ale-nenalezaji/>)

Kanadsko-německý strojírenský gigant Bombardier je ochoten jednat s plzeňskou Škodou o mimosoudním vyrovnání sporu, který minulý týden vyvrcholil soudním zadržením plzeňské lokomotivy během homologačních testů v Rakousku. Bombardier a Škoda se právě v Rakousku soudí o vzájemné pohledávky. Kanadská společnost chce peníze za vypovězení smlouvy o licenční výrobě lokomotiv Bombardier v Plzni, Škoda zase chce odškodné za nenaplněnou licenci.

Obě firmy hovoří o možném mimosoudním vyrovnání, současně však každá tvrdí, že problém je na druhé straně. "Škoda neprojevovala žádný zájem o nalezení vzájemné dohody. Bombardier doposud nezaznamenal žádný náznak toho, že by se situace měla změnit, obrátil se proto na Vídeňský obchodní soud, aby chránil své právní zájmy. Soud uznal oprávněnost nároku," uvedl ředitel PR a komunikace Bombardier Transportation Heiner Spannuth.

Docela opačná tvrzení zazněla z Plzně. Bombardier podle mluvčí Škody Transportation Lubomíry Černé nepřišel s žádným návrhem ke smíru. "Zaslali jen návrh na zaplacení vykonstruované pohledávky, která byla několikanásobně vyšší než částka, která je dnes předmětem soudního sporu. Takový návrh nelze považovat za návrh ke smíru," uvedla. Není ani jasné, o jak vysokou částku se obě strojírenské společnosti soudí. Škoda hovoří o stovkách tisíc eur, zástupce Bombardieru částku nechce uvést vůbec. Podle něj ji musí vyslovit soud.

### Lokomotiva řady 380 jablkem sváru

Spor Škody a Bombardieru se týká výběrového řízení Českých drah, které v roce 2002 poptávaly dvacet nových elektrických lokomotiv. Obě firmy podaly společnou přihlášku, podle které měla plzeňská strojírna, která v té době už deset let nevyráběla elektrické lokomotivy, sestavit vozidla v licenci. Dráhy ale soutěž nakonec zrušily a v roce 2004 vypsaly novou. Škoda se do ní přihlásila, tentokrát však s vlastním projektem. Jeho výsledkem je lokomotivní řada 380. "V roce 2004 Škoda smlouvu zrušila, bylo jí však předběžným opatřením soudu určeno, že musí respektovat smluvní ujednání. To byl začátek soudního procesu," popsal zástupce Bombardieru Spannuth. Řízení probíhají v Rakousku, protože podniky se shodly na smlouvě podle rakouského práva.

Rakouský soud v souvislosti s pohledávkou Bombardieru minulý přikázal přerušit testovací jízdy lokomotivy Škoda – právě té, kterou měly původně obě firmy vyrábět společně – a zadržet ji jako záruku, že plzeňská firma zaplatí, pokud spor prohraje. Podle mluvčí Škody je ale předpoklad, že by se společnost vyhýbala placení, nedůvodný. "I kdyby Škoda nebyla ve sporu úspěšná, což vůbec nepředpokládáme, pak s ohledem na žalovanou částku je zcela nedůvodná obava, že bychom pravomocnou sumu nezaplatili," sdělila mluvčí Černá.

### Kdo koho špehoval?

Škoda naopak krátce po zadržení stroje vyslovila obavu, že se tak otevřela příležitost k průmyslové špionáži. Později upozornila na to, že lokomotiva není zapečetěna a navíc stojí ve skladu poblíž servisního místa Bombardieru. "Žádali jsme několikrát, aby lokomotiva byla řádně zabezpečena, jak správce objektu, kde je lokomotiva zadržena, tak exekutory, všechny naše žádosti byly odmítnuty jako bezpředmětné," zdůraznila Černá. Heiner Spannuth ale jednoznačně odmítl, že by se lidé z Bombardieru pokoušeli lokomotivu prozkoumat. "Bombardier nemá k lokomotivě přístup a není uskladněna na pozemku společnosti," uvedl. Nakládání se zadrženým majetkem podle Spannutha upravují přísná opatření. "Jejich porušení by bylo považováno za trestný čin," poznamenal. Současně upozornil, že skladiště s logem Bombardieru v sousedství zadržené lokomotivy ve skutečnosti nepatří strojírenské firmě, ale vídeňskému dopravnímu podniku, který tam skladuje náhradní díly pro tramvaje Bombardier.

Po zadržení lokomotivy se objevily informace, že součástí sporu Škody a Bombardieru má být i využití know-how, které v přípravě nakonec nezavržené licenční výroby plzeňská společnost od konkurence získala. Podle mluvčí Černé to tak není. Škoda podle ní měla přístup pouze k veřejně přístupným materiálům, které obě firmy poslaly Českým drahám. "Zásadně se ohrazujeme proti tvrzení, že nám firma Bombardier poskytla konstrukční údaje. Dala pouze technické podklady k tvorbě nabídky

pro tendr ČD. Žádné know-how na výrobu lokomotivy či její části jsme od Bombardieru nikdy neobdrželi," shrnula Černá.

### Testy pokračují

Oproti obavám, které představitelé Škody měli minulý týden, se ale příliš nezdržely homologační testy v Rakousku. Z Plzně do Vídně včera vyjela další lokomotiva, kterou už úřady nezabavily, mohla tak zahájit zkoušky na Západní dráze směrem na Linec.

## 27. 05. 2011 Změna jízdního řádu ovlivní železnici jen málo (12. června 2011)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/125427-zmena-jizdniho-radu-ovlivni-zeleznici-jen-malo/>)

Zatímco v minulých letech znamenala červnová změna železničního jízdního řádu velkou reorganizaci a často ji doprovázelo rušení tratí, letos vstoupí vlaky do letní sezony spíše s kosmetickými úpravami. Změny se týkají 60 tratí, jsou v nich však zahrnuty i drobné úřední úpravy, jako je změna názvu nádraží Praha-Řepy na Praha-Zličín, které se samotného provozu vlaků nedotknou. Jízdní řád se změní také na Slovensko. Také zde budou úpravy jenom minimální, týkat se budou pouze tří tratí. Slovenské železnice ale mají za sebou mimořádnou změnu, po které přestaly od počátku května jezdit stovky regionálních spojů. Změna železničního jízdního řádu začne platit v celé Evropě od 12. června.

Snazší bude od června cestování z východní části Prahy do Brna. Tři páry vlaků Intercity, které spojují obě metropole, totiž budou přeznačeny na expresy a budou zastavovat na libeňském nádraží, které dosud projížděly. V Libni budou vlaky navazovat na spoje městské linky, snazší proto bude i spojení z Holešovic nebo Roztok. Mezistátní vlaky, které jezdí z Prahy přes Brno do Vídně nebo Bratislavy, ale nadále budou Libeň projíždět.

Garantováno bude nasazování moderních jednotek CityElefant v pracovní dny na některé regionální spoje z Prahy do Benešova – od starších "pantografů" je cestující odliší poznámkou o řazení vozu s oddílem první třídy. Změny se týkají také Jihočeského kraje, omezen bude například provoz přímých vlaků z Protivína do Týna nad Vltavou, začne naopak jezdit posilový prázdninový vlak na vytížené trase z Českých Budějovic do Českého Krumlova. Do jízdního řádu se promítnou také změny v přeshraničním provozu na česko-slovenském pomezí, které začaly platit už v květnu. S výjimkou nedělního spěšného vlaku Trenčín – Brno tak utichá provoz na kdysi strategické Vlárské trati, o mnoho lepší to není ani na dráze z Veselí nad Moravou do Velké nad Veličkou.

Nové jízdní řády pro dvě trati, kde provozuje osobní dopravu, vydal soukromý dopravce Viamont Regio. Úpravy by měli zaznamenat cestující, kteří využívají vlaky z Trutnova do Svobody nad Úpou a ze Sokolova do Kraslic.

Se změnou zveřejnila Správa železniční dopravní cesty také jízdní řády sezonních vlaků na Doupovské dráze (Kadaň – Podbořany) a Švestkové dráze (Lovosice – Most), kde budou vlaky jezdit každou červencovou a srpnovou sobotu (z Lovosic do Mostu i v neděli). Ruší se naopak původně naplánovaný vlak z Prahy do Doks k Máchovu jezeru, který provozoval soukromý dopravce v posledních dvou letech a letos měl jezdit každou sobotu od 18. června do konce srpna.

## 28. 05. 2011 Muzejní železnice zkouší pravidelný provoz, do Zubrnice vyrazí o sobotách

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/muzejni-zeleznice-zkousi-pravidelny-provoz-do-zubrnice-vyrazi-o-sobotach-1rq-/usti-zpravy.aspx?c=A110526\\_1591971\\_usti-zpravy\\_oks](http://usti.idnes.cz/muzejni-zeleznice-zkousi-pravidelny-provoz-do-zubrnice-vyrazi-o-sobotach-1rq-/usti-zpravy.aspx?c=A110526_1591971_usti-zpravy_oks))

Po železniční trati mezi Zubrnici a ústeckým západním nádražím budou v červnu každou sobotu jezdit dobové motorové vláčky. Zubrnická museální železnice, která úsek provozuje, tak chce vyzkoušet pravidelný provoz. Na 11. června se chystají i noční spoje. "Původně jsme předpokládali, že by se jezdilo od května do září v sobotu a v neděli. Ale zatím se nepodařilo celou akci v tomto rozsahu zafinancovat, rozhodli jsme se proto začít se sobotami v červnu," uvedl Martin Kašpar ze Zubrnické museální železnice. "Podle ekonomických výsledků červnového provozu se rozhodneme, zda a v jakém rozsahu budeme pokračovat v červenci a srpnu. Budeme se ale snažit, aby byl v létě provoz aspoň o těch sobotách zachován," dodává. Nyní je provoz trati zcela v režii spolku, není nijak dotován. Muzejníci sice počátkem roku oslovili s nabídkou spolupráce města a obce ležící podél trati, ovšem zatím bez pozitivního výsledku. "Začáteční ekonomické riziko bude tradičně na nás, což není v naší činnosti nic neobvyklého," řekl Kašpar.

**O muzejní noci pojedou tři spoje**

Dráha může podle něj sloužit nejen výletníkům z Ústí, ale třeba rekreantům z Úštěcka, kteří dojedou autem do Zubrnice a odtud se projedou vlakem do Ústí či Velkého Března a zpět. Každou červnovou sobotu vyjedou na trať tři páry spojů. Všechny vlaky přepravují bez přírážky k jízděmu i kola a kočárky. V sobotu 11. června budou navíc zavedeny tři páry večerních a nočních spojů, které do Zubrnice svezou účastníky muzejní noci. Té se zubnické železniční muzeum účastní už potřetí. "Letos to bude ale premiérově s vlaky. Pojedou tři páry večerních a nočních spojů, tentokrát dokonce z ústeckého hlavního nádraží. Expozice v muzeu jsou přizpůsobené nočnímu provozu, po nádraží budou připravené tematické filmové projekce z našeho archivu starých drážních filmů. Současně si tak připomeneme 15 let od otevření první expozice v muzeu," popsal Kašpar.

**Šest cílů na 16 kilometrech**

Na 16 kilometrů dlouhé trase z Ústí do Zubrnice leží šest turistických cílů, k nimž se lze historickým motoráčkem vypravit. "Je to jednak hrad Střekov, na střekovském nádraží máme objekt historické parní vodárny, ve Velkém Březně lze navštívit zámek či pivovar, v Zubrnicihch jednak naše muzeum, jednak skanzen," vyjmenoval Kašpar.

**Červnový provoz vlaků**

Sobota 4., 18. a 25. června:

- Ústí nad Labem západ – Zubrnice 9:20, 12:20, 15:10, 18:20 (končí ve Velkém Březně)
- Zubrnice – Ústí nad Labem západ 11:25, 13:59, 16:55 Velké Březno – Ústí n. L. západ 8:40

Sobota 11. června (Muzejní noc):

- Ústí nad Labem hl. n. – Zubrnice 20:57, 23:07, 1:07 (12. června)
- Ústí nad Labem západ – Zubrnice 9:20, 12:20, 15:10, 18:20
- Zubrnice – Ústí nad Labem západ 11:25, 13:59, 16:55
- Zubrnice – Ústí nad Labem hl. n. 20:05, 22:15, 0:15 (12. června)
- Velké Březno – Ústí nad Labem západ 8.40

**28. 05. 2011 Je ztrátová, ale rušit se nebude. Trať do Zborovic čeká na „objevení“**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zlin.idnes.cz/je-ztratova-ale-rusit-se-nebude-trat-do-zborovic-ceka-na-objeveni-pxe-/zlin-zpravy.aspx?c=A110523\\_1589833\\_zlin-zpravy\\_toi](http://zlin.idnes.cz/je-ztratova-ale-rusit-se-nebude-trat-do-zborovic-ceka-na-objeveni-pxe-/zlin-zpravy.aspx?c=A110523_1589833_zlin-zpravy_toi))

Několik obcí na Kroměřížsku, které protíná trať mezi Kroměříží a Zborovicemi, si může být jistých, že ještě pár let budou moci železnici využívat. Ačkoliv je trasa ztrátová a kraj na ni musí doplácet, aby ji udržel v provozu, nikdo ji v nejbližších letech rušit nechce. Naopak existují plány, jak ji zatraktivnit. Trati, která vznikla před 130 lety, hrozí zánik už několik let. Využívá ji málo lidí. "V rámci Zlínského kraje je to pravda. Ale v celé zemi jsou stále v provozu i tratě, které jsou ještě slabší. A přežívají," řekl Martin Šustal ze společnosti Kroměřížská dráha, který věří, že železnice do Zborovic má budoucnost.

**Až turisté objeví Chřiby, bude na trati jezdit víc lidí**

"Vede krásnou krajinou, která je vstupní branou do Chřibských vrchů. Ty teprve čekají, až je turisté objeví. Věřím, že i 140. narozeniny oslavíme a že tudy vlaky ještě jezdit budou," dodal Šustal. Oslavy výročí "na kolejích" jsou pravděpodobné, protože udržet dopravu na trati chce i Zlínský kraj. Na její provoz v letošním roce našťestí našel peníze. "Musíme ale vyřešit, co bude dál," řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Drozd.

O osudu lokálky mezi Kroměříží a Zborovicemi mohou rozhodnout cestující: pokud budou lidé trať využívat, budou na ní vlaky jezdit. "Chceme obyvatele kraje motivovat k tomu, aby z osobních aut přesešli do vlaků a autobusů. Pracujeme na tom, abychom jejich komfort zvýšili. Spoje na sebe musejí navazovat a musí jich být dost, aby dali lidé přednost veřejné dopravě," vysvětlil Drozd. To se má změnit do dvou let.

**Koleje mohou posloužit v příměstské dopravě**

Šustal vidí budoucnost dráhy Kroměříž-Zborovice také v příměstské dopravě. Kroměříž se totiž neustále rozrůstá. A právě podél dráhy se počítá s další výstavbou rodinných domů. "Na trati je nová zastávka Oskol a klidně mohou přibýt další, třeba u Vážan. Rozhodně jí dávám šanci, lidé budou potřebovat dojíždět do práce a do škol," věří Šustal. Trať do Zborovic postavili v roce 1881 jako součást sítě, která spojovala cukrovary v okolí. O rok dříve vznikla trať z Hulína do Kroměříže. Ta



do Zborovic je druhou nejstarší železnicí na Kroměřížsku. Několikrát se uvažovalo i o jejím rozšíření, nakonec ale zůstalo u jednokolejné tratě, po které jezdí lokálka.

### 29. 05. 2011 U Hanušovic se sesunula skála na trať, vykolejil kvůli ní vlak (Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem)

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/u-hanusovic-se-sesunula-skala-na-trat-vykolejil-kvuli-ni-vlak-pt8-olomouc-zpravy.aspx?c=A110529\\_110330\\_olomouc-zpravy\\_meb](http://olomouc.idnes.cz/u-hanusovic-se-sesunula-skala-na-trat-vykolejil-kvuli-ni-vlak-pt8-olomouc-zpravy.aspx?c=A110529_110330_olomouc-zpravy_meb))

V neděli kolem páté hodiny ráno se na trati mezi Hanušovicemi a Starým Městem pod Sněžníkem sesunula na železniční trať skála a způsobila vykolejení osobního vlaku. Zřejmě díky brzké ranní hodině ve vlaku nikdo nejel a nehoda se tak obešla bez zranění. Trať je však uzavřená. Podle informací Českých drah bude trať uzavřená minimálně do konce května, stav skály a bezpečnost musí prozkoumat odborník z oboru geologie. "Zatím tam probíhají zajišťovací práce, aby se sesunutí skály neopakovalo," uvedl ráno mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škoda na trati a na vlaku je dohromady 350 tisíc korun. Zaměstnanci drah museli s ohledáváním nejprve počkat na hasiče, protože se obávali, že vykolejený vlak není příliš stabilní.



### 30. 05. 2011 Plzeň čeká oprava železničního uzlu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/plzen-ceka-oprava-zeleznicniho-uzlu-627480>)

Západočeská metropole se konečně dočká generální rekonstrukce železničního uzlu, která je nutná v souvislosti s výstavbou třetího železničního koridoru. Pomůže však i vlakům mířícím do jiných směrů. Správa železniční dopravní cesty vypsal na opravu uzlu jednu z největších letošních soutěží, předpokládaná hodnota kontraktu přesahuje 1,5 miliardy korun bez DPH. „Stavba je velmi důležitá především pro dokončení propojení takzvané chebské části koridoru s pražskou. Děláme vše pro to, aby se začalo stavět v letošním druhém pololetí,“ uvedl mluvčí SŽDC Tomáš Drvota. Pokud vše půjde hladce, mohlo by se podle některých zpráv poprvé kopnout už o prázdninách. V brzké době by přitom mělo následovat i vypsání „zakázky desetiletí“, tedy soutěže o výstavbu koridorového úseku z Rokycan do Plzně za 8,5 miliardy korun.

Hlavním cílem plzeňské modernizace je nové propojení hlavního nádraží s nedávno dokončeným koridorem Plzeň – Stříbro – Cheb. Správa železnic ale zároveň zmodernizuje také železniční výpadek na Domažlice mezi hlavním nádražím a stanicí Jižní předměstí. Součástí stavby bude i kompletní obnova zchátralých podchodů na hlavním nádraží, podchody budou prodlouženy do ulic Šumavská a Železniční.

Podobnou opravou nyní prochází železniční křižovatka v Českých Budějovicích, které leží na čtvrtém koridoru. Rozsah prací je ale menší a náklady jsou oproti Plzni zhruba poloviční. V plném proudu je rovněž rekonstrukce a modernizace železničního uzlu v Přerově, jenž patří jako styčný bod dvou koridorů k nejvýznamnějším v České republice. Náklady spočítala správa železnic na pět miliard korun. Dosud Přerov kvůli zastaralé infrastruktuře působil na koridorech jako špunt.

### 30. 05. 2011 Železniční odboráři jsou kvůli reformám připraveni stávkovat

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-odborari-jsou-kvuli-reformam-pripraveni-stavkovat/644428>)

Železniční odboráři jsou připraveni stávkovat, pokud se do 10. června s vládou nedohodnou na kompromisech ohledně reformy. Zatím je připraveno stávkovat Odborové sdružení Železničářů (OSŽ) a Federace strojvůdců. K protestu by se měly připojit i další odboráři z Odborového svazu dopravy. ČTK to dnes řekl předseda Asociace samostatných odborů (ASO) Bohumír Dufek. Další kroky bude ASO koordinovat s Českomoravskou konfederací odborových svazů (ČMKOS). Vyjádření Odborového svazu dopravy ČTK shání. "Všechno je připraveno, včetně blokády," uvedl Dufek. Podle něj bude organizačně obtížnější adekvátně zareagovat, pokud ministr financí Miroslav Kalousek předloží kompromisní návrhy. Odbory kritizují připravovanou zdravotnickou, důchodovou, sociální i daňovou reformu.

Kvůli současnému návrhu daňové reformy požaduje ASO zvyšování platů zaměstnanců v následujícím roce o pět procent, což by podle Dufka mělo kompenzovat předpokládanou inflaci a uvažované dvouprocentní zvýšení daňové zátěže. Podle Dufka je pro odbory nepřijatelné neustálé zvyšování rozdílu daňového zatížení zaměstnanců a osob samostatně výdělečně činných a omezování zaměstnaneckých benefitů.

U důchodové reformy se ASO staví proti případnému dobrovolnému vyvedení malé části odvodů ze státního systému do vlastního spoření u fondů. Tvrdí, že by pak chyběly peníze na penze. Odborářům podle Dufka vadí také zvyšování věku pro odchod do důchodu. Nesouhlasí ani s plánovaným růstem snížené sazby daně z přidané hodnoty. Ve zdravotnické reformě odbory kritizují mimo jiné stanovení standardu a nadstandardu péče, který by si měl člověk platit. Podle nich tak chudší lidé dostanou horší ošetření než bohatí. Odbory poukazují také na to, že ve zdravotnictví unikají miliardy korun při nákupech léků či přístrojů. Peníze podle předáků vláda nechce získat díky "ucpání děr", ale hlavně z kapes lidí. U sociální reformy je terčem odborářské kritiky například vyplácení dávek na takzvané sociální karty.

### 30. 05. 2011 Ve Světlé nad Sázavou byl položen nový most pro Posázavský pacifik

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ve-svetle-n-s-byl-polozen-novy-most-pro-posazavsky-pacifik/644430>)

Ve Světlé nad Sázavou dnes byla usazena nová mostní konstrukce pro vlaky jezdící směrem na Kácov. Původní most, který přes 100 let překlenoval silnici na této trati Posázavského pacifiku, měl malé rozpětí a byl nízký. Díky rekonstrukci vzniklo u silnice pod železničním mostem místo pro chodníky. Výluka na trati bude do 20. června, řekla ČTK světelská místostarostka Lenka Arnotová. Od konce dubna jsou cestující mezi Světlou a Ledčí nad Sázavou převáženi autobusy. Nemohou tak vystoupit v oblíbené rekreační oblasti Stvořidla na Sázavě, kde vlak zastavuje. "Jsme rádi, že na hlavní turistickou sezonu bude trať otevřena," řekla Arnotová.



Nová ocelová mostní konstrukce s hmotností kolem 36 tun byla do Světlé dopravena v noci na dnešek ze Záboří nad Labem. Zhruba 16 metrů dlouhý a přes pět metrů široký most pak stavbaři z firmy Chádek a Tintěra během dopoledne bez potíží usadili pomocí jeřábu na připravené betonové základy v Lánecké ulici. Přestavbu mostu s náklady do 20 milionů korun zajišťuje státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Součástí projektu je rekonstrukce přilehlého vlakového nástupiště. Radnice se teď chystá postavit chybějící chodníky v ulici, vydá za ně 1,5 milionu korun. Narovnaní silnice v tomto místě zajistí kraj.

Trať mezi Světlou a středočeským Kácovem funguje od roku 1903. O rekonstrukci mostu v Lánecké ulici usilovala světelská radnice dlouhá léta. Most překlenuje silnici blízko náměstí, nad ním stojí největší městská základní škola. Denně tam chodí stovky dětí - do vozovky pod mostem musely vstupovat v nepřehledném místě. Loni se u mostu stal vážný úraz. SŽDC bude letos na Vysochině provádět zřejmě jen dvě investiční akce. Kromě světelského mostu to budou opravy hlučných kolejových brzd v Havlíčkově Brodě. Podle údajů SŽDC z počátku roku budou obě akce stát dohromady 38 milionů korun.

### 31. 05. 2011 Vítkovické nádraží nebude kulturní památkou (Ostrava-Vítkovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/125660-vitkovicke-nadrazi-nebude-kulturni-pamatkou/>)

Ostrava podle památkářů přichází o další architektonický skvost. Ministerstvo kultury rozhodlo, že nádraží v Ostravě-Vítkovicích není kulturní památkou. Podle odborníků jde přitom o zcela ojedinělou stavbu v takzvaném Bruselském stylu. Co bude s chátrající budovou dál, zatím neví ani její majitel, ani stát. V závěru loňského roku ministerstvo kultury rozhodlo. Nádraží v Ostravě Vítkovicích bude státem chráněnou památkou. Majiteli budovy – Českým drahám se to ale nelíbilo a proti rozhodnutí podaly rozklad. Ministerstvo kultury tentokrát rozhodlo zcela opačně. Nádraží památkou není a nebude. "Objekt už je v tak špatném technickém stavu, že jej nemůžeme prohlásit za kulturní památku," uvedl mluvčí ministerstva kultury Stanislav Brunclík. "Jsme rádi, že nádraží nebylo prohlášeno za kulturní památku a že můžeme provádět nějakou



údržbu i uvnitř," říká Miroslav Klich z Krajského centra osobní dopravy ČD. Jiný pohled na věc mají památkáři. Ostrava má podle nich tak málo památek, že by si jich měla více vážit. Stavbu podobného významu jako je vítkovické nádraží, nemůžeme podle architektů najít nejen v Ostravě, ale ani v České republice potažmo v celé střední Evropě.

"Je to jedna z nejlepších realizací jednak samotného architekta pana Josefa Dandy a jednak je to dokonalý příklad Bruselského stylu," tvrdí památkář Tomáš Nitra. Proti prohlášení výpravní budovy za kulturní památku se postavil už dříve Magistrát města Ostravy i Krajský úřad Moravskoslezského kraje. "Stanovisko krajského úřadu v této věci bylo negativní z toho důvodu, že ten objekt byl už přestavován," vysvětluje Jitka Koščáková z Oddělení kultury a památkové péče KÚ MS kraje. Podle památkáře Tomáše Nitry to ale není argument. České dráhy zatím žádné velké plány s chátrající budovou Vítkovického nádraží nemají. Nádraží chtějí udržovat v současném stavu tak, aby nesloužilo jako noclehárna pro bezdomovce. Na případnou přestavbu nejsou peníze.

### 31. 05. 2011 Dráhy dostaly 12 miliard na vlaky, koupily jen za osm

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-dostaly-12-miliard-na-vlak-y-koupily-jen-za-osm-fwh-eko-doprava.aspx?c=A110531\\_113832\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-dostaly-12-miliard-na-vlak-y-koupily-jen-za-osm-fwh-eko-doprava.aspx?c=A110531_113832_eko-doprava_fih))

České dráhy měly použít 11,8 miliardy korun za prodej nemovitostí na nákup nových vlaků. Téměř čtvrtina této částky ale nakonec skončila jinde. Upozornil na to ve své zprávě Nejvyšší kontrolní úřad. Obří finanční injekci v hodnotě 11,8 miliardy korun získaly dráhy v roce 2008 prodejem řady nemovitostí státní Správě železniční dopravní cesty. Transakce, kterou kritizovali soukromí dopravci, byla podmíněna tím, že ČD využijí peníze na nákup nových vlaků, které nahradí zastaralý vozový park. Teprve později vláda zmírnila tuto podmínku a dovolila použít peníze na "činnosti související s osobní železniční dopravou". Soukromí dopravci považovali tento převod jen za skrytou státní dotaci. "ČD použily z uvedených prostředků zhruba 8 miliard korun na pořízení a obnovu kolejových vozidel a zbylých zhruba 3,8 miliardy korun na úhradu jiných závazků včetně mzdových," uvedl mluvčí NKÚ Jaroslav Broža. "Prostředky nebyly projedeny, ale byly za ně odvedeny výkony, které si kraje a stát objednal, ale nezaplatil. V dalších letech se už problém řešil, například desetiletými smlouvami, memorandem mezi kraji a státem apod.," namítá mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

NKÚ zkoumal i způsob, jakým dráhy vybíraly firmy na dodávku nových vozů. Zakázky ve většině případů skončily u firem patřících Škodě Transportation. Zákon podle NKÚ dráhy neporušily. "Příslušné veřejné zakázky však ČD zadaly na základě nabídky jednoho uchazeče, což mohlo ovlivnit výši ceny v neprospěch ČD," dodal Broža. "České dráhy prostředky za prodej části majetku využily řádně a se souhlasem vlastníka především na nákup nových vlaků. Menší část peněz byla v roce 2008 využita na úhradu provozu nedofinancovaných osobních vlaků. Všechny prostředky byly řádně evidovány a řídicí i dozorčí orgány i zástupci vlastníků byli přesně informováni o konkrétních výdajích," dodal mluvčí Českých drah.

### 31. 05. 2011 Pražské Masarykovo nádraží bude součástí okolní výstavby

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/125723-prazske-masarykovo-nadrazi-bude-soucasti-okolni-vystavby/>)

Památkově chráněná budova Masarykova nádraží v Praze bude součástí plánované okolní nové výstavby. Čeká ji přestavba, ne demolice, uvedli na tiskové konferenci zástupci developerské společnosti Masaryk Station Development (MSD), jejíž součástí jsou i České dráhy. Zachová se tam i železniční doprava. České dráhy ve spolupráci s Masaryk Station Development zahájily rekonstrukci historické dvorany pražského Masarykova nádraží už loni na podzim. Litinovou konstrukci z 19. století a dřevěnou prosklenou střechu musely od loňského roku podpírat provizorní dřevěné vzpěry.

Podle předsedy představenstva developerské společnosti MSD Jana Hromádky není úmyslem developera zrušit Masarykovo nádraží ani zrušit jakoukoli součást železniční nebo kolejové dopravy. Nápad sedmi architektů na zástavbu čtyř hektarů kolem nádraží se ode dneška představují na výstavě v aule Fakulty architektury Českého vysokého učení technického v Praze. Součástí zadávacího řízení pro architektky bylo i to, že se nemusí držet současných norem, například těch omezujících výšku budov v památkově chráněné oblasti. Aktuální soutěž ovšem vítěze mít nebude. "Soutěž nevyhodnocujeme, nevybíráme vítěze, předkládáme studie k veřejné diskusi," poznamenal Hromádka. MSD čeká hlavně na změnu územního plánu, kterou v současnosti připravuje magistrát. "Je bezvadné, že je k tomu přizvána veřejnost, než když se někde něco tajně upeče, pak se najednou

začne stavět a lidé mají pocit, že jsou napáleni," podtrhl význam výstavy a diskuse architekt Zdeněk Lukeš.

Jak moc se Masaryčka promění, bude záviset také na územním plánu, jehož změnu iniciovalo hlavní město a příští rok by měla být schválena. Magistrát počítá se zastavěním všech volných ploch. "Chceme tam vysoký podíl zeleně, ale chceme, aby to tam žilo," podotkl náměstek primátora Josef Nosek. Společnost MSD připravuje obnovu Masarykova nádraží a přilehlých nemovitostí od svého vzniku v roce 2004. Jde o společný podnik Českých drah a dvou investorů, firem Sudop a Morávka Centrum. Oba investoři kontrolují podíl v MSD prostřednictvím společnosti Masaryk Station Investment.

---

### 31. 05. 2011 Do Polska přijde 20 nových Pendolin

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/125814-do-polska-prijde-20-novych-pendolin/>)

Polský železniční dopravce PKP Intercity koupí dvacet elektrických souprav typu Nuovo Pendolino. Z úsporných důvodů ale nebudou sedmivozové jednotky vybaveny naklápěcím systémem. Za vlaky, které mají začít jezdit v roce 2014, zaplatí PKP Intercity 665 milionů eur. Součástí smlouvy, kterou společnost uzavřela s francouzským Alstomem, je i sedmnáctiletý servis Pendolin a výstavba logistického zázemí. K nákupu poloviny objednaných souprav využijí PKP Intercity peněz z evropských fondů, na zbytek si chtějí vzít úvěr u Evropské investiční banky. Za půjčku se zaručí stát, kterému dopravní společnost patří.



Polská Pendolina budou jezdit na třech trasách spojujících nejvýznamnější města – z Varšavy do Gdaňsku a Gdyně, z Varšavy do Krakova a z Varšavy do Katovic. Díky tomu, že dosáhnou rychlosti až 250 kilometrů za hodinu a budou jezdit po zmodernizovaných tratích, zkrátí jízdní dobu o půl hodiny i více. Například z Varšavy do Krakova, mezi kterými dnes cestují dálkové vlaky téměř tři hodiny, dojde Pendolino podle předpokladů PKP Intercity asi za dvě a čtvrt hodiny. Sedmivozové soupravy pojmu až 402 cestujících.

Jednotky pro polské železnice vzniknou v italské pobočce Alstomu, kde vznikají Pendolina už více než 30 let. Konstrukčně budou vycházet ze čtvrté generace těchto vlaků. "Je to vlak vyzkoušený v provozu, proto je spolehlivý a bude rychle k dispozici," uvedl obchodní ředitel společnosti Alstom Transport Thierry Best. Paradoxem je, že nová série Pendolin nebude vybavena naklápěcím systémem Pendolino, podle kterého se označují i celé soupravy. Podle šéfa PKP Intercity Janusze Malinowského by ale soupravy s touto konstrukcí jezdily v Polsku jen o něco málo rychleji, náklady na jejich nákup a údržbu by přitom byly o osm až deset procent vyšší. PKP Intercity se do nákladného nákupu pouští v situaci, kdy je vysoce ztrátová a ve velkém ruší spoje. Podle odborníka na dopravu Adriana Furgalského se koupí Pendolin snaží středo-pravicová vláda premiéra Donalda Tuska především okouzlit Poláky před podzimními parlamentními volbami. "Vysoké náklady na nákup i údržbu Pendolina se PKP Intercity vymstí," řekl Furgalski listu Dziennik-Gazeta Prawna.