

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2011

## OBSAH

01. 07. 2011	PREZIDENT KLAUS JMENOVAL NOVÝM MINISTREM DOPRAVY PAVLA DOBEŠE.....	3
02. 07. 2011	STÁVKA NĚMECKÝCH STROJVEDOUCÍCH POKRAČUJE I O PRÁZDNINÁCH....	3
02. 07. 2011	ŠVESTKOVÁ DRÁHA JE V PROVOZU, ALE JEN NAPŮL (ČÍŽKOVICE – OBRNICE).....	3
04. 07. 2011	ŽELEZNIČÁŘI KOUPI EVROPSKÉ ZABEZPEČENÍ ZA MILIARDU (ETCS).....	4
04. 07. 2011	VÝLUKA ODKLONÍ Z BRNĚNSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ I VLAKY EC .....	5
07. 07. 2011	NA HŘÍŠNÉ ŘIDIČE BUDOU U ZÁVOR ČÍHAT KAMERY, STOVKY PŘEJEZDŮ SE ZRUŠÍ .....	5
07. 07. 2011	NĚMEČTÍ ŽELEZNIČÁŘI OPĚT JEZDÍ Z ČECH DO MNICHOVA.....	6
07. 07. 2011	SDRUŽENÍ NECHCE U ÚSTECKÉHO NÁDRAŽÍ ŽÁDNÉ NOVÉ BUDOVY (ÚSTÍ NAD ORLICÍ) .....	7
08. 07. 2011	MEZI PRAHOU A BEROUNEM ZAČNOU V PONDĚLÍ VELKÉ VÝLUKY NA ŽELEZNICI (11. 7. – 5. 8. 2011).....	7
09. 07. 2011	BUJNÁ VEGETACE BRÁNÍ STROJVEDOUCÍM V ROZHLEDU.....	8
12. 07. 2011	RYCHLÍKŮ BUDE V ČESKÉ TŘEBOVÉ STAVĚT MÉNĚ .....	9
12. 07. 2011	ŠKODA SE V KAUIZE VLAKŮ RAILJET OBRÁTILA NA ÚOHS.....	9
13. 07. 2011	OBCE NA PLZEŇSKU SE NECHTĚJÍ VZDÁT OPUŠTĚNÉ TRATĚ, STÁT JI CHCE PRODAT (MLADOTICE – KRALOVICE U RAKOVNÍKA) .....	9
13. 07. 2011	TEPLoty NUTÍ VLAKY JEZDIT POMALEJI, ČD ZAVEDLY I NÁHRADNÍ DOPRAVU .....	10
15. 07. 2011	PODÍVEJTE SE NA JEDNU Z NEJMALEBNĚJŠÍCH TRATÍ V ČESKU. SLAVÍ 110 LET (PŇOVANY – BEZDRUŽICE).....	10
16. 07. 2011	NIZOZEMSKÉ STÁTNÍ DRÁHY SE ZAJÍMAJÍ O PROVOZOVÁNÍ ČESKÝCH RYCHLÍKŮ.....	11
16. 07. 2011	SOUKROMÝM DOPRAVCŮM VADÍ VYSOKÝ POČET REŽIJNÍCH JÍZDENEK .....	12
17. 07. 2011	ČESKÉ DRÁHY PRODÁVAJÍ BÝVALOU NÁDRAŽNÍ BUDOVU V ŘÍČANECH .....	12
17. 07. 2011	ČESKÉ DRÁHY SI STĚŽUJÍ, ŽE MUSÍ DOPLÁCET ZA CHYBY SŽDC .....	12
18. 07. 2011	ČD CARGO VYDĚLALO ZA POLOLETÍ 51 MILIONŮ .....	13
18. 07. 2011	ŠKODA VAGONKA DODÁ DO LITVY VLAKY ZA NECELOU JEDNU MILIARDU KORUN.....	13
18. 07. 2011	LEGIOS KOUPI ŽELEZNIČNÍ OPRAVNY V NYMBURKU .....	14
19. 07. 2011	ŠKODA VYMÝŠLÍ VLAKY, ABY NEPŘIŠLA O PĚTIMILIARDOVOU ZAKÁZKU ...	14
19. 07. 2011	HROMADNÁ DOPRAVA BUDE OD ZÁŘÍ NEJSPÍŠE BEZE SLEV, MINISTERSTVO NEMÁ PENÍZE .....	15
19. 07. 2011	NAPOJENÍ ČTVRTÉHO KORIDORU NA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ VYJDE NA 6,3 MILIARDY (PRAHA).....	15
20. 07. 2011	PLZEŇSKÝ KRAJ ODMÍTÁ NIŽŠÍ DOTACE NA VLAKY, CHCE SE BRÁNIT ŽALOBOU.....	16
20. 07. 2011	DŮCHODCI A STUDENTI ZATÍM O SLEVY V DOPRAVĚ NEPŘIJDOU.....	16
21. 07. 2011	NA LIBERECKU NARAZIL VLAK DO SPADLÉHO STROMU A VYKOLEJIL .....	17
21. 07. 2011	HRADEC A PARDUBICE SE SPOJILY V BOJI O DVOUKOLEJJKU, ASPOŇ NA KUS CESTY (STĚBLOVÁ – OPATOVICE NAD LABEM).....	17

22. 07. 2011	NOVÝ VLAK ŠKODY TRANSPORTATION SE BUDE JMENOVAT REGIOPANTER . .....	18
23. 07. 2011	ČD ZVAŽUJÍ, ŽE VRÁTÍ ŠKODĚ LOKOMOTIVY ZA 2,5 MILIARDY (109E).....	18
23. 07. 2011	V TROSKÁCH ČÍNSKÉHO VYSOKORYCHLOSTNÍHO VLAKU ZAHYNULO 35 LIDÍ .....	19
23. 07. 2011	VLAKY STOJÍ KVŮLI BOUŘKÁM I DLOUHÉ HODINY .....	19
24. 07. 2011	MOHUTNÝ POŽÁR ŘÍMSKÉHO NÁDRAŽÍ SE OBEŠEL BEZ OBĚTÍ (ROMA TIBURTINA) .....	20
25. 07. 2011	ČESKÉ DRÁHY VYBEROU DODAVATELE OPRAV LOKOMOTIV A VOZŮ NA DALŠÍ 4 ROKY .....	20
25. 07. 2011	STÁVKA BAVORSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ PO MĚSÍCI SKONČILA.....	20
26. 07. 2011	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ 15 KOMBINOVANÝCH VOZŮ 1. A 2. TŘÍDY PRO RYCHLÍKY (ABPEE) .....	21
26. 07. 2011	VAGONY, KTERÉ VOZILY OBRŮ NÁBOJE, DOJELY DO PESAN .....	21
26. 07. 2011	OMBUDSMANA FEJKA NAHRADIL FORMULÁŘ. ČD UŽ OCHRÁNCE ZÁKAZNÍKŮ NEPOTŘEBUJÍ.....	22
27. 07. 2011	JÍZDNÍ ŘÁD 2012: POSLEDNÍ MĚSÍC NA ÚPRAVY .....	22
27. 07. 2011	OLOMOUCKÝ KRAJ NAHRADÍ VE TŘECH ÚSECÍCH VLAKY AUTOBUSY (TRATĚ Č. 024, 025, 271) .....	23
27. 07. 2011	ČD POZICI OMBUDSMANA NERUŠÍ, POUZE JI V SOUČASNOSTI NEOBSADÍ ..	23
27. 07. 2011	RYCHLÍK JAKO ZE 30. LET VZNIKNE V HRADCI KRÁLOVÉ.....	23
28. 07. 2011	ČÍNSKÉ RYCHLOVLAKY SE SRAZILY KVŮLI VADNÉMU SEMAFORU.....	24
28. 07. 2011	POŘÍDTE SI IN 25 A IN 50 NA ROK LEVNĚJI (OD 1. SRPNA DO 15. ZÁŘÍ 2011)	24
28. 07. 2011	PARNÍ LÉTO 2011 NA VYSOČINĚ ZAČÍNÁ.....	25
28. 07. 2011	RYCHLÍKU NA TRATI Z BUDĚJOVIC DO PRAHY ZAČAL HOŘET VAGON .....	25
29. 07. 2011	KORIDORU Z PRAHY DO LYSÉ SVÍTÍ ZELENÁ .....	26
29. 07. 2011	V JIHLAVĚ VYKOLEJIL HISTORICKÝ VLAK, JELI V NĚM POUZE ZAMĚSTNANCI DRAH.....	26
30. 07. 2011	TRAŤ U JIHLAVY BUDE PO NEHODĚ PARNÍHO VLAKU PRŮJEZDNÁ V NEDĚLI . .....	27
31. 07. 2011	V ČESKU RÁNO VYKOLEJILY TŘI VLAKY, BEZ ZRANĚNÍ.....	27

**01. 07. 2011 Prezident Klaus jmenoval novým ministrem dopravy Pavla Dobeše**

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_01\\_07\\_2011.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_01_07_2011.htm))

Prezident Václav Klaus jmenoval v pátek ráno nové ministry Nečasovy vlády za Věci veřejné – ministra dopravy Pavla Dobeše a šéfu Legislativní rady vlády a vicepremiérku Karolínu Peake. Z Hradu se oba přesunuli do svých úřadů, kam je symbolicky doprovodil i premiér Petr Nečas. „Možnosti ministerstva dopravy jsou závislé hlavně na tom, jak bude probíhat koaliční diskuse a jakým způsobem bude připraven rozpočtový rámec pro rok 2012,“ řekl při svém prvním vystoupení před novináři nový ministr Pavel Dobeš.

Nový šéf resortu dopravy se ihned pustil do práce. „Chtěl bych se co nejrychleji detailněji zorientovat v běžné agendě úřadu. Ministra totiž dělá opravdovým ministrem až úplná znalost prostředí“ vysvětlil své pracovní nasazení ministr Dobeš. Během prvních hodin v úřadu se tak již například setkal jak s jednotlivými náměstkyněmi, tak i se všemi zaměstnanci nebo zástupci všech podřízených organizací ministerstva dopravy. Došlo i na začátek postupného předávání agendy mezi odcházejícím i nově jmenovaným ministrem. „Mrzí mě, že opouštím tento tým, ale politika je už někdy taková,“ řekl k tomu odcházející ministr Šmerda. „Jsem ale připraven svému nástupci kdykoliv pomoci,“ dodal exministr.

Objevila se i první personální změna. Šéf resortu dopravy Pavel Dobeš jmenoval nového pověřeného státního tajemníka. Stal se jím Daniel Bártek. „Uznávám, že veřejnost i média mají nárok na informace o chodu tohoto úřadu i mém působení v něm, rád bych ale požádal zástupce osmé velmoci o jistou dobu hájení a shovívavosti. První měsíc bych se totiž chtěl věnovat jen a jen práci,“ vysvětlil své nejbližší plány i důvody nadcházejícího mediálního klidu nový ministr. „Poté už budu plně k dispozici a otevřený ke všem vzneseným otázkám,“ dodal Dobeš.

**02. 07. 2011 Stávka německých strojvedoucích pokračuje i o prázdninách**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/129167-stavka-nemeckych-strojvedoucich-pokracuje-i-o-prazdninach/>)

Ačkoli v Česku začaly prázdniny, stávka německých strojvedoucích zaměstnaných u některých soukromých dopravců pokračuje. Odborový svaz GDL ji vyhlásil už před týdnem jako časově neomezenou. Stávka znamená zásadní omezení pro turisty, kteří chtějí na prázdniny vyrazit vlakem z Prahy přes Mnichov nebo Norimberk. Expresy na lince do Bavorska provozuje soukromá společnost Vogtlandbahn, vlaky proto nyní končí na hranicích. Do příhraničního bavorského města Furth im Wald jezdí náhradní autobusová doprava, dál však musí cestující pokračovat regionálními vlaky, které provozují Německé dráhy nebo jiné společnosti, jejichž zaměstnanci nestávkují.

Stávka omezila provoz všech čtyř párů expresních vlaků, které jezdí z Prahy přes Plzeň a Domažlice do Mnichova nebo Norimberku a zpět. V úseku Furth im Wald – Mnichov/Norimberk jsou bez náhrady zrušeny, cestující musí použít jiné spoje. Pouze za nejvytíženější vlak (expres 354, který jede z Prahy v 9 hodin) se podařilo zavést náhradní autobus z Domažlic až na železniční křižovatku do Schwandorfu. Cesta do Mnichova, která obvykle trvá necelých šest hodin, se přesto prodlouží nejméně o hodinu. Kdo chce cestovat přímo z Prahy do Norimberku, může použít tzv. Expressbus, který jezdí každé dvě hodiny mezi hlavními nádražími obou měst.

Navíc je výrazně omezen provoz na přeshraniční regionální lince Cheb – Bad Brambach – Zwickau, kterou rovněž provozuje společnost Vogtlandbahn. Vlaky jsou nahrazeny autobusem mezi stanicemi Bad Brambach a Adorf. Na českém území zajišťují provoz vlaků České dráhy, mezi Adorfem a Zwickau jezdí pro Vogtlandbahn zaměstnanci, kteří do stávky nevstoupili.

Strojvedoucí v Německu stávkovali letos už mnohokrát – vždy za tentýž cíl. Sdružení GDL chce, aby soukromí dopravci zvýšili platy svých zaměstnanců tak, aby se vyrovnaly mzdám u státem vlastněných Německých drah. Sami strojvedoucí DB nestávkují, a tak je zajištěn bezproblémový provoz na většině nejdůležitějších linek. Soukromí dopravci ale jezdí na řadě tratí v celém Německu, kromě Bavorska je zasaženo například okolí Hamburku.

**02. 07. 2011 Švestková dráha je v provozu, ale jen napůl (Čížkovice – Obrnice)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/129171-svestkova-draha-je-v-provozu-ale-jen-napul/>)

Švestková dráha z Lovosic do Mostu vstupuje do nové sezony. Vlaky jezdí na trati pouze o prázdninách, na jejich provoz se skládají okolní obce. Letos však turisté nestráví v historickém motoráku tolik času jako loni – Správa železniční dopravní cesty prohlásila téměř polovinu trasy

za nesjízdnou, dopravce proto musel zavést náhradní autobusovou dopravu mezi Třebívlicemi a Mostem. Stejně jako loni vyjíždí na Švestkovou dráhu velký motorový vůz společnosti JHMD, který pojede každou sobotu a neděli třikrát z Litoměřic či Lovosic do Třebívlic, a dále bude pokračovat autobus. S jízdou kolem je možné cestovat pouze vlakem, v autobuse je jeho přeprava vyloučena.

### **O autobus není zájem**

Vyhlášení výluky zhruba v polovině trati vyprovokovalo objednatele dopravy – sdružení obcí Integro – k ostré reakci. "Můžeme se domnívat, že výluka byla zavedena úmyslně, aby nám znemožnila provoz, do budoucna od něj odradila anebo celkově znechutila. Je to sice jen náš dojem, ale máme ho," řekl starosta Třebívlic Josef Seifert. "Obáváme se, že zájem se zmenší. Ztrácí to na atraktivnosti," dodal. To potvrdily i první jízdy na Švestkové dráze – vlaky mnoho lidí nepřivezly. "Je to první jízda a jelo sem pět lidí," poukázal jeden z cestujících v Třebívlicích.

### **SŽDC: Výluku nařídil Drážní úřad**

Podle správců kolejí je důvodem výluky havarijný stav mostu u Třebívlic. SŽDC upozornila, že přerušení provozu nařídil Drážní úřad. "My jen nechystáme opravu – to proto, že se to nevyplatí," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Stavem trati se chce správa zabývat teprve tehdy, až bude zřejmá její budoucnost. "V žádném případě to není náš truc," zdůraznil mluvčí. O převzetí trati, kterou SŽDC loni prohlásila za jednu z lokálek vhodných ke zrušení, mají zájem hned dva subjekty. Kromě sdružení Integro je to také společnost Zubrnická museální železnice, která loni zrekonstruovala a zprovoznila trať z Velkého Března do Zubrnice, již odkoupila od státu.

### **Vyjíždějí i další výletní vlaky**

Kromě Švestkové dráhy vyjíždějí se začátkem prázdnin historické motoráky i na další trati. O víkendech v červenci a srpnu budou jezdit vlaky po Doupovské dráze z Kadaně do Podbořan i po odbočce do Kadaňského Rohozce (resp. jen do Radnice u Kadaně). Zubrnická museální železnice pokračuje v provozu na své lokálce, který zahájila už v červnu. Vlastní lokálku z České Kamenice do Kamenického Šenova potom zprovoznila společnost KŽC, která po ní o tomto víkendu poprvé sveze cestující.

---

## **04. 07. 2011 Železničáři koupí evropské zabezpečení za miliardu (ETCS)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-koupi-evropske-zabezpeceni-za-miliardu-678898>)

Pravidla schengenského prostoru o volném přeshraničním pohybu si pomalu nacházejí cestu i na železnici. Správa železniční dopravní cesty se definitivně rozhodla pro pořízení evropského zabezpečovacího systému ETCS (European Train Control System), který má umožnit průjezd vlaků po hlavních evropských koridorech bez přepřahání či dovybavování lokomotiv národními systémy.

Pro začátek Češi ETCS instalují na prvním koridoru mezi Kolínem a státní hranicí s Rakouskem a Slovenskem. Hodnota vypsání zakázky je téměř miliarda korun. Systém by měl fungovat od ledna. „Jde především o komunikaci hnacích vozidel s tratí, která musí být plně kompatibilní se standardy Evropské unie. Že s tím umíme zacházet, jsme si vyzkoušeli na pilotním projektu, který funguje dobře,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Nový způsob zabezpečení se zkouší na krátkém úseku Poříčany – Kolín. Pilotní projekt zrealizovalo konsorcium firem Ansaldo STS Italy a Ansaldo STS France s hlavním subdodavatelem AŽD Praha. Podle Halla novinka, na kterou přispějí evropské fondy, mimo jiné umožní vlakům jezdit rychleji.

ETCS by měl postupně nahradit zhruba dvě desítky národních zabezpečovacích systémů v Evropě. Systém například umí – stejně jako další zabezpečovače – aktivně zasáhnout do řízení vlaku při selhání strojvedoucího. Sleduje třeba dodržování návěstí, maximální rychlost, dodržování trasy nebo přechodná omezení na trati.

Rozdílnost zabezpečovacích zařízení v jednotlivých státech se považuje za jednu z hlavních překážek neomezeného pohybu vlaků v Evropě. ETCS je součástí širšího projektu ERTMS (European Rail Traffic Management System). Vedle zabezpečení je součástí ERTMS například i komunikace. Komunikační systém GSM pro železnici (GSM-R) dělala pro první koridor firma Kapsch.

**04. 07. 2011 Výluka odkloní z brněnského hlavního nádraží i vlaky EC**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/129183-vyluka-odkloni-z-brnenskeho-hlavniho-nadrazi-i-vlaky-ec/>)

Lidé, kteří používají vlaky k cestě do Brna, si v červenci několikrát vyzkouší, jak se cestuje bez hlavního nádraží. Na hlavní železniční stanici bude Správa železniční dopravní cesty vyměňovat nosná lana, úprav se dočká také lávka mezi hlavním nádražím a stanicí v Horních Heršpicích. Většina vlaků bude proto odkloněna po nákladním průtahu a zastaví až v Modřicích. Odtud bude na hlavní nádraží kyvadlově jezdit motorová jednotka. Spoje, které v Brně končí, se budou otáčet ještě před hlavním nádražím.

Největší rozsah bude mít výluka v úterý 5. července, železničáři budou na hlavním nádraží pracovat od 13:30 do 20:30. Odkloněna bude většina linek, které na brněnské hlavní nádraží zajiždějí od severu – regionální vlaky od Žďáru na Břeclav a od Letovic na Křenovice, rychlíky od Prahy i EC od Prahy na Vídeň a Bratislavu. Vlaky Eurocity pojedou do Modřic, kde bude možné přestoupit do mimořádného vlaku pendujícího na hlavní nádraží. Regionální vlaky na lince S2 (Letovice – Křenovice) budou nahrazeny autobusem mezi Židenicemi a hlavním nádražím, linka S3 (Žďár nad Sázavou – Břeclav) pojedou rozdělená do dvou úseků – ze Žďáru do Modřic a z Brna hlavního nádraží do Břeclavi. Rychlíky z Prahy přes Českou Třebovou (R2) skončí v Židenicích, odkud pojedou náhradní autobusová doprava. Rychlíky, které přijíždějí z Prahy přes Havlíčkův Brod (R3), budou ukončeny v Králově Poli. Rychlíky od Jeseníku a Olomouce (R7) skončí ve Slatině, odkud bude na hlavní nádraží kyvadlově zajiždět elektrická jednotka.

Menší ráz bude mít výluka v dalších dnech. Ve středu 6. července budou práce probíhat od 7:10 do 9:40 a od 13:40 do 15:20. Z expresních vlaků se dotkne pouze spoje SC Slovenská strela, který na své ranní cestě z Bratislavy do Prahy nezastaví na hlavním nádraží, ale až v Židenicích. Rychlíky na lince R3 a regionální vlaky na lince S2 pojedou během výluky se stejným omezením jako v úterý. Navíc bude upraven provoz linky S6 (Brno – Veselí nad Moravou), kde budou dva vlaky odkloněny na cestě na hlavní nádraží, resp. z něj.

V sobotu 9. července od 10:30 do 20:30 budou stejným způsobem jako v předchozích dnech omezeny pouze linky R3 a S2. Neděle 10. července, kdy budou práce probíhat mezi 5:00 a 15:00, opět přinese změnu zastavování ranního SC Slovenská strela, ukončení rychlíků R3 v Králově Poli a odklony dvou vlaků S6 při průjezdu brněnským uzlem. Navíc budou regionální vlaky linky S2 nahrazeny autobusem v úseku Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice.

O dalším víkendu výluky skončí. V sobotu 16. července proběhne výluka od 10:30 do 20:30, dotkne se především linky S2 (výluka mezi hlavním nádražím a Sokolnicí-Telnicí) a také dvou ranních spojů linky S6. V poslední den brněnských výluk neděle 17. července zastaví ranní SC Slovenská strela opět až v Židenicích, linka S2 bude nahrazena autobusem mezi hlavním nádražím a Sokolnicí-Telnicí a odkloněny budou dva ranní vlaky linky S6. Další výluky ale zasáhnou železnice v okolí Brna vzápětí, začnou totiž práce na jednokolejných tratích do Zastávky u Brna a do Nezamyslic.

**Výluky vlaků v Brně:**

- 5. 7.: EC, R2, R3, R7, S2, S3
- 6. 7.: SC 278, R3, S2, S6
- 9. 7.: R3, S2
- 10. 7.: SC 278, R3, S2
- 16. 7.: S2, S6
- 17. 7.: SC 278, S2, S6

**07. 07. 2011 Na hříšné řidiče budou u závor číhat kamery, stovky přejezdů se zruší**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/na-hrisne-ridice-budou-u-zavor-cihat-kamery-stovky-prejezdu-se-zrusi-1iw/domaci.aspx?c=A110707\\_125225\\_domaci\\_cen](http://zpravy.idnes.cz/na-hrisne-ridice-budou-u-zavor-cihat-kamery-stovky-prejezdu-se-zrusi-1iw/domaci.aspx?c=A110707_125225_domaci_cen))

K bezpečnosti na železničních přejezdech mají nově přispět kamery. Správa železniční a dopravní cesty jich nakoupí dvacet a bude je přemísťovat po jednotlivých přejezdech. Záběry pak budou na internetu a k dispozici je bude mít i policie. Mimo to železničáři dále snižují počet přejezdů. "Na přejezdu budou vždy dvě kamery. Jedna ukáže auto i to, zda byla spuštěná výstražná světla nebo závory. Druhá bude mířit na řidiče, aby ho bylo možné identifikovat," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Zatím jsou v provozu tři kamery a chystá se čtvrtá na jihu Moravy. "To je ale samostatná akce ve spolupráci s Jihomoravským krajem. My sami chystáme dvacet mobilních kamer a podle naší představy by měly být umístěny někdy na přelomu srpna a září," vysvětlil mluvčí Halla. Kamery budou správci kolejí přemísťovat v nepravidelných intervalech. Záběry pak lidé uvidí na webových stránkách a k dispozici je budou mít i policisté, aby bylo možné hříšníky rychle potrestat.

Řidiči by si tak už neměli dovolit to, co ve středu udělal v Opavě muž za volantem Opelu Omega. Místo čekání raději předjel stojící kolonu a vjel na přejezd, přestože blikala červená výstražná světla. Nákladní vlak vůz smetl. Střet nepřežil jak řidič, tak spolujezdkyně. Další spolujezdkyně byla vážně zraněná. Za první polovinu roku evidují železničáři 75 nehod na přejezdech. Zahynulo při nich deset lidí a 61 jich bylo zraněno. V roce 2009 zahynulo při 90 nehodách 14 lidí a loni při 133 nehodách 28 lidí.

### Na deset kilometrů tratě připadá devět přejezdů

Ke snížení počtu nehod by mělo přispět i rušení přejezdů. Ke konci loňského roku jich bylo v celé zemi 8 161. V současné době tak připadá na každých deset kilometrů tratě devět přejezdů. V sousedním Německu je to pouze pět. V roce 2009 bylo zrušeno 64 přejezdů, loni 116, letos zatím kolem třiceti, ale plánujeme stovku. Pro příští rok jsme si pak stanovili za cíl zrušit dvě stě přejezdů," uvedl mluvčí SŽDC. V případě koridorů a modernizací tratí nahradí přejezdy často nadjezdy nebo podjezdy. Většinou se ale rušení týká malých, téměř nevyužívaných přejezdů v polích a lesích. "Snažíme se domluvit, aby například na pětikilometrovém úseku nebyly čtyři, ale jen dva přejezdy z pole na pole," vysvětlil Halla. Motivací by podle SŽDC bylo, kdyby se vlastníci komunikací podíleli na údržbě přejezdů. Pak by sami měli zájem na snížení jejich počtu. "Jednáme o tom s ministerstvem dopravy," uvedl mluvčí.

Především menší přejezdy, často chráněné jen výstražnými kříži, by mohl v budoucnu udělat bezpečnějšími nový varovný systém Regiocross, který vyvinuli lidé z Centra dopravního výzkumu. Pomocí čidel určí polohu vlaku na trati a prostřednictvím navigačního systému dá vědět autům v okolí přejezdu, zda se blíží souprava. SŽDC se ale zatím k tomuto systému staví zdrženlivě. "Vítáme vznik podobných systémů. Nejprve ale bude třeba vyřešit řadu komplikací, například to, jak donutit soukromé společnosti, aby na svých vozech taková satelitní čidla používaly, a řadu dalších problémů," vysvětlil Pavel Halla.

## 07. 07. 2011 Němečtí železničáři opět jezdí z Čech do Mnichova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/129528-nemecti-zeleznicari-opet-jezdi-z-cech-do-mnichova/>)

Dlouhodobá stávka strojvedoucích německé soukromé železniční společnosti Vogtlandbahn, která se podílí na provozu expresů z Prahy do Mnichova a do Norimberku, postupně utichá. Část strojvedoucích se vrátila do práce, proto se mohly rozjet některé dosud odřeknuté vlaky včetně spojů Praha – Mnichov, které dosud končily na hranicích. Provoz vlaků Praha – Norimberk německý dopravce zatím zabezpečit nedokáže, cestující ale mohou využít autobus, který mezi hlavními nádražími obou měst provozují konkurenční Německé dráhy.

Do stávky, kterou se chtěli domoci výrazného zvýšení platů, vstoupili strojvedoucí sdružení v odborové organizaci GDL 24. června. Podpořili je také průvodčí. Kromě zaměstnanců Vogtlandbahn stávkovali také zaměstnanci některých dalších dceřiných firem dopravního giganta Netinera (dříve Arriva) a dalších soukromých dopravců, většina z nich ale už protest ukončila. Stávkovat přestali také průvodčí, ale proti platům, které považují za nízké, se nadále bouří 70 strojvedoucích Vogtlandbahnu.

Stávka zprvu způsobila vážné potíže, protože cestující mířící z Prahy nebo Plzně do Bavorska se ocitli v Domažlicích a dál museli pokračovat zřídka jezdícími regionálními spoji. Až po týdnů objednal německý dopravce náhradní autobusy, které dovezly cestující buď do příhraničního Furth im Wald, odkud už vlaky jezdí častěji, nebo až na hlavní trať do Schwandorfu. "Od 1. července jezdí naše vlaky podle zvláštního jízdního řádu, který cestujícím dává určitou jistotu pravidelnosti a návaznosti během trvání stávky," poznamenal ředitel společnosti Vogtlandbahn Hartmut Schnorr.

Dnes začaly bez omezení jezdit dva páry expresů Praha – Mnichov a zpět (vlaky Ex 354/357 Franz Kafka a Ex 355/356 Albert Einstein). Další dva páry spojů do Norimberku nadále končí v Domažlicích, cestující mohou přestoupit na náhradní autobus do Furth im Wald, kde na něj navazují regionální osobní vlaky.

### Vlaky do Bavorska od 7. 7.:

Praha – Mnichov:

- Ex/ALX 354 Franz Kafka, Praha – Mnichov (odj. z Prahy v 9:10) – jezdí bez omezení

- Ex/ALX 355 Albert Einstein, Mnichov – Praha (odj. z Mnichova v 9:01) – jezdí bez omezení
  - Ex/ALX 356 Albert Einstein, Praha – Mnichov (odj. z Prahy v 17:10) – jezdí bez omezení
  - Ex/ALX 357 Franz Kafka, Mnichov – Praha (odj. z Mnichova v 17:02) – jezdí bez omezení
- Praha – Norimberk:
- Ex/ALX 350 Karel Čapek, Praha – Norimberk (odj. z Prahy v 5:10) – končí v Domažlicích, navazuje NAD do Furth im Wald
  - Ex/ALX 351 Jan Hus, Norimberk – Praha (odj. z Norimberku v 6:00) – začíná v Domažlicích v 8:07, navazuje na NAD z Furth im Wald (o víkendu ze Schwandorfu)
  - Ex/ALX 352 Jan Hus, Praha – Norimberk (odj. z Prahy ve 13:10) – končí v Domažlicích, navazuje NAD do Furth im Wald
  - Ex/ALX 353 Karel Čapek, Norimberk – Praha (odj. z Norimberku ve 14:05) – začíná v Domažlicích v 16:07, navazuje na NAD z Furth im Wald
- 

## **07. 07. 2011 Sdružení nechce u ústeckého nádraží žádné nové budovy (Ústí nad Orlicí)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/129555-sdruzeni-nechce-u-usteckeho-nadrazi-zadne-nove-budovy/>)

Občanské sdružení Nádraží nedáme, které před časem zabránilo demolici historické staniční budovy v Ústí nad Orlicí, chce, aby Správa železniční dopravní cesty nestavěla nové odbavovací prostory a ponechala veškeré služby ve staré budově. Aktivisté jsou přesvědčeni, že stávající nádražní objekt může po potřebné rekonstrukci dále naplno sloužit a nové budovy nejsou potřeba. Potvrzují to i někteří železniční odborníci.

Využití staré nádražní budovy hledají občanské sdružení, SŽDC, České dráhy a ústecká radnice od okamžiku, kdy ji ministerstvo kultury prohlásilo za kulturní památku a zamezilo tak plánované demolici. Železniční správa přišla mimo jiné s nápadem ponechat v budově železničáře, vždy ale současně hovořila o výstavbě podchodu pod kolejištěm do městské části Kerhartice a s výstavbou nové technické budovy na kerhartické straně. Podle sdružení je ale taková stavba zbytečná, stávající odbavovací budova může být i nadále zázemím pro železničáře i cestující. "Původní nádraží by v tomto nevelkém městě odbavení cestujících s přehledem zvládalo," řekl na dnešní tiskové konferenci předseda sdružení Martin Kadrman.

SŽDC podle Nádraží nedáme pouze jde plánovanými stavbami za desítky milionů korun na ruku stavebním firmám. Železniční správa ale zdůrazňuje potřebu nové technické budovy. "Staré nádraží leží uprostřed kolejí, což je nepohodlné i nebezpečné pro cestující. Budova navíc neodpovídá technickým požadavkům železniční dopravy 21. století," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. S tím ale nesouhlasí někdejší předseda dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žák. Požadavky železničářů na velikost zázemí jsou podle něj značně přehnané. "Na zajištění provozu i velkého nádraží jsou dnes potřeba asi tři počítače. Rekonstrukce navíc počítá se zachováním exteriéru, interiér bude přizpůsoben technickým požadavkům," upozornil Zdeněk Žák.

Architektonicky významná nádražní budova z roku 1874, která leží na křižovatce tratí Praha – Olomouc a Ústí nad Orlicí – Lichkov, měla podle původních plánů SŽDC padnout přeložce hlavní trati od Chocně. Koleje měly vést místem, kde budova stojí, aby vlaky nemusely zpomalovat před přilehlým obloukem. Nakonec ale železničáři zjistili, že lze trať vést tak, že se budově vyhne. Zachování starého nádraží potom pojistilo ministerstvo kultury, když budovu prohlásilo kulturní památkou. Stavební práce na novém železničním koridoru v Ústí nad Orlicí by měly začít příští rok. Stavba zhruba za dvě miliardy korun by měla být dokončena do dvou let.

---

## **08. 07. 2011 Mezi Prahou a Berounem začnou v pondělí velké výluky na železnici (11. 7. – 5. 8. 2011)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/mezi-prahou-a-berounem-zacnou-v-pondeli-velke-vyluky-na-zeleznici-p9s-praha-zpravy.aspx?c=A110708\\_145050\\_praha-zpravy\\_sfo](http://praha.idnes.cz/mezi-prahou-a-berounem-zacnou-v-pondeli-velke-vyluky-na-zeleznici-p9s-praha-zpravy.aspx?c=A110708_145050_praha-zpravy_sfo))

Trať mezi Prahou a Berounem čekají od 11. července do 5. srpna výluky, které výrazně ovlivní provoz osobních vlaků i rychlíků. Správa železniční dopravní cesty bude opravovat úsek mezi pražským Radotínem a Dobřichovicemi. Cestující musí počítat s výlukovými jízdními řády a náhradní

autobusovou dopravou. Zmíněná trať čekala na rekonstrukci zhruba třicet let. Navíc je v posledních letech velice vytížená. "Vzhledem k časté poruchovosti, zejména v zimních měsících, kdy praskaly koleje a podobně, jsme se rozhodli věnovat větší část finančních prostředků na opravu právě tohoto úseku železnice," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Původně se měla tato trať začít opravovat až poté, co bude dokončeno plánované nové železniční spojení mezi Prahou a Berounem. To se ale odložilo a prozatím se hledá nová varianta. "Dojde k výměně pražců, k výměně kolejnic i součástí trakčního vedení. Půjde o nejnútnejší rekonstrukční práce, které nezhodnotí plánovanou velkou opravu v roce 2012. Stát budou zhruba 100 milionů korun," doplnil Halla.

Na trati mezi Prahou a Berounem dojde ke změně jízd u většiny vlaků. České dráhy připravily v souvislosti s výlukami opatření, včetně výlukových jízdnicích řádů, které cestující najdou na internetových stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz). Informace budou poskytovat také operátoři kontaktního centra Českých drah na nepřetržitě lince 840 112 113.

### **Vlaky mezi Prahou a Českými Budějovicemi nahradí autobusy**

Další výluka čeká cestující na železnici od 11. a 27. července mezi Zdicemi a Březnicí, což ovlivní také vlakové spoje na trati Zdice - Protivín, tedy vlaky směřující do Příbrami a Českých Budějovic. "Rychlíky jedoucí z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic budou nahrazeny autobusovou dopravou v úseku Praha-Smíchov – Březnice, stejně tak i v opačném směru. Mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Praha-Smíchov budou odřeknuty bez náhrady," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. V době od 28. července do 5. srpna nahradí autobusy vlakovou dopravu pouze v úseku Praha-Smíchov – Beroun. Na spoje náhradní dopravy bude v Berouně čekat přípojný osobní vlak ve směru Plzeň.

## **09. 07. 2011 Bujná vegetace brání strojvedoucím v rozhledu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/129727-bujna-vegetace-brani-strojvedoucim-v-rozhledu/>)

Strojvedoucí vlaků si stěžují, že kvůli přerostlé vegetaci kolem tratí nevidí včas na návěstidla nebo železniční přejezdy. Každoroční sezónní problém tak podle nich ohrožuje bezpečnost pasažérů. "My tomu říkáme zelený tunel. Kvůli přerostlým stromům často nevidíte, co je za obloukem," vysvětlil pro ČT strojvedoucí Roman Kraus s tím, že pokud někde mezi stromy je návěst "Stůj", může se stát, že se nepodaří zabrzdit. "Těch příkladů je opravdu hodně. Třeba na trati Praha Mladá Boleslav je to dost špatné, na sousední trati do Mělníka úplně hrozné a stejně katastrofálně to vypadá na cestě z Prahy do Dobříše," vypočítává Kraus krizová místa.

### **Poznatky svých posádek České dráhy potvrzují**

Největší riziko podle nich nastává před přejezdy: "Když jsou zhoršené rozhledové podmínky, tak samozřejmě hrozí na přejezdech havárie. Kromě toho znamená přerostlá vegetace taky ideální podmínky pro sebevrahy, kteří třeba nečekaně vyskočí z křoviny před jedoucí vlak a strojvedoucí je bez šance zareagovat," podotýká mluvčí drah Petr Štáhlavský. Problém navíc může vzniknout také tím, když vlak při jízdě naráží do stromů, zasahujících nad koleje. Nejvýrazněji to před několika dny poznal strojvedoucí vlaku právě u Mladé Boleslavi – po nárazu větve se roztříštilo sklo v jeho kabině a střet zdemoloval celou přední část lokomotivy. Jen se štěstím železničář vyvázl bez zranění. "Pokud větve mlátí do hnacích vozidel, tak to nebezpečí vysklení předního okna nebo i bočních oken je velké. A hrozí i úrazy cestujících, kteří se třeba při jízdě vykloní z oken," varuje strojvedoucí Roman Kraus.

### **Prořezávání tratí nelze stihnout, tvrdí SŽDC**

Správce železnic (SŽDC) se teď brání tím, že prořezávání tratí nestíhá. "Přednostně vyřezáváme právě železniční přejezdy, tak aby byly dodrženy rozhledové poměry. Ne všude se to ale dá stihnout hned," uvádí mluvčí podniku Pavel Halla. Podle něj se na údržbě taky projevuje šetření – zatímco v předchozích letech dostávali správci tratí od státu vždy přes osm miliard korun, letos inkasovali o miliardu méně. "Teď nasazujeme do terénu přibližně 1 500 vlastních zaměstnanců a další prořezy provádíme pomocí externích firem anebo i za pomoci naší hasičské záchranné služby. Přesto nestíháme," konstatuje Halla a doplňuje, že zaměstnancům SŽDC taky částečně komplikuje situaci legislativa, která nedává železničářům při průřezech stejné pravomoci, jaké mají například energetici. Ti totiž mohou dřeviny, které překážejí, vyřezávat ve všech případech a na všech místech okamžitě a bez dalších povolení.



**12. 07. 2011 Rychlíků bude v České Třebové stavět méně**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/129880-rychliku-bude-v-ceske-trebove-stavet-mene/>)

Pardubický kraj kritizuje návrh jízdního řádu, který má od nového roku platit na železnici. Důvodem jsou hlavně změny v České Třebové, na tamním nádraží by už neměly zastavovat spoje InterCity a EuroCity. Zastavování dálkových vlaků v České Třebové je předmětem rozsáhlých debat, s postupným poklesem počtu zastavujících vlaků jsou obyvatelé šestnáctitisícového města nespokojeni už dlouhou dobu. Převažuje přesvědčení, že Česká Třebová není dostatečně obslužena.

Česká Třebová jako zastávka pro vybrané dálkové a mezinárodní vlaky možná zmizí z grafikonu. Kraj se brání, stěžuje si generálnímu řediteli Českých drah i na ministerstvu dopravy. "Smysl zastavování v této uzlové železniční stanici je ten, aby východní část Pardubického kraje měla dostatečné rychlé spojení s velkými městy," prohlásil krajský zastupitel Martin Netolický (ČSSD). Navrhované změny jízdního řádu překvapily cestující. Denně nádražím projde až 12 tisíc lidí, řada z nich využívá spojení na Brno, Prahu nebo Olomouc. Pro rozhodnutí nemají příliš pochopení: "Tohle je dost důležitý uzel, tak si myslíme, že je to hloupost. Měly by stavět až v Olomouci?" Zamýšlené omezování spojů se nelíbí ani samotné Třebové. Právě kvůli vysoké frekvenci cestujících tu nedávno zmodernizovali terminál s podzemním parkováním za bezmála tři sta milionů korun. "Postavili jsme ten terminál proto, že potřeba lidí tady byla velká a nastal tu kolaps v osobní přepravě," podotkl starosta České Třebové Jaroslav Zedník (nez.).

Ministerstvo dopravy, které rychlíky vyšší kategorie objednává, problém nevidí, jak potvrdil mluvčí úřadu František Vichta: "Dopravní obslužnost je v České Třebové zajištěna vysoce nadprůměrně a vysoce kvalitně." Podle ministerstva zastavují v Třebové desítky dalších vlaků. Kraj nesouhlasí, požaduje přehodnocení návrhu a jde ještě dál. "Doufám, že se v připomínkovém řízení ještě zváží zvýšení množství vlaků, které budou v České Třebové stavět," uvedl náměstek hejtmána Pardubického kraje Roman Línek (Koalice pro Pardubický kraj). Dopis adresovaný ministerstvu dopravy je zatím bez odpovědi, reakci kraj očekává v nejbližších dnech.

**12. 07. 2011 Škoda se v kauze vlaků Railjet obrátila na ÚOHS**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skoda-se-v-kauze-vlaku-railjet-obratila-na-uohs-680690>)

Nákup rychlovlakových souprav Railjet od Siemensu se Českým drahám dále komplikuje. Plzeňské Škodě Transportation se nelíbí, že dráhy vlaky hodlají koupit bez výběrového řízení. Po námitce, kterou poslala na dráhy, se plzeňská společnost tento týden obrátil i na antimonopolní úřad. „Ano, dali jsme podnět na přezkoumání Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže,“ potvrdila serveru E15 mluvčí škodovky Lubomíra Černá. Odpověď Českých drah tak zřejmě vedení Škody neuspokojila.

České dráhy hodlají využít nabídky Rakouských spolkových drah, které objednaly 67 jednotek, následně ale zjistily, že 16 z nich nepotřebují. Opce na dodávku 16 souprav přepustí českému dopravci. Cena přitom zůstane stejná jako u rakouského megatendru. Za 16 supermoderních vlaků dráhy zaplatí 200,5 milionu eur (cca 4,9 miliardy korun), v korunách to na jednu soupravu vychází zhruba na 300 milionů. Odborníci cenu považují za velmi výhodnou, dráhy dokonce označují nabídku za příležitost desetiletí. Proto se po půlročním zvažování rozhodly koupit soupravy, oficiálně zvané Siemens Viaggio Comfort, bez otevřeného tendru. Původní opce přitom vypršela koncem června, po dohodě Siemensu, ČD a rakouských drah byla prodloužena do konce září. Dráhy tak mají na vyřešení všech administrativních překážek ještě necelé tři měsíce. Nové vlaky chce dopravce nasadit na linku Berlín – Praha – Brno – Vídeň.

**13. 07. 2011 Obce na Plzeňsku se nechtějí vzdát opuštěné tratě, stát ji chce prodat (Mladotice – Kralovice u Rakovníka)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/obce-na-plzensku-se-nechteji-vzdat-opustene-trate-stat-ji-chce-prodat-1jb-plzen-zpravy.aspx?c=A110713\\_131723\\_plzen-zpravy\\_alt](http://plzen.idnes.cz/obce-na-plzensku-se-nechteji-vzdat-opustene-trate-stat-ji-chce-prodat-1jb-plzen-zpravy.aspx?c=A110713_131723_plzen-zpravy_alt))

Železniční trať z Kralovic do Mladotic na severním Plzeňsku je už téměř patnáct let mimo provoz, koleje jsou zčásti rozkradené a zničené, starostové obcí se však stále nechtějí trati vzdát a bojují proti jejímu úplnému zrušení. Správa železniční dopravní cesty chystá její prodej. Z Mladotic jel vlak do Kralovic naposledy v roce 1996. Na opravu dvanáctikilometrového úseku ale nebyly peníze

a 1. ledna 1997 začala trvalá výluka. Trvá dodnes. Samotná trať je zarostlá náletovými dřevinami nebo rozkradená zloději. "Řešili jsme tam už několik případů krádeží šroubů nebo kolejnic. Poslední dva pachatele jsme zadrželi letos na jaře," uvedl policejní mluvčí Libor Pilař.



Mladotice jsou proti tomu, aby ministerstvo trať zrušilo. Loni v prosinci se vložili do jednání a dosáhli toho, že SŽDC zpracovává podklady pro možný prodej regionální dráhy. Starosta Mladotic Zdeněk Slach je přesvědčený, že zrušit trať na trase mezi Rakovníkem a Mladoticemi je nesmysl. "Pokud by se zrušila, přestaly by jezdit přes obce autobusy náhradní dopravy. Navíc tahle trať bývala důležitou propojkou mezi hlavními tratěmi. Navíc všude se mluví o důležitosti ekologické dopravy," argumentuje starosta Slach. Jeho kralovický kolega Rudolf Salfický také nechce o jejím rušení ani slyšet. "My si nedokážeme představit nic jiného, než že tam bude trať," říká.

Podle propočtů SŽDC z roku 2004 by oprava trati z Mladotic spolkla 80 milionů korun, pokud by po ní jezdily jen lehké vlaky omezenou rychlostí. Pokud by po trati měly jezdit namísto lokálky klasické osobní a nákladní vlaky, pak by v cenách roku 2004 stála oprava 140 milionů. Jen obnova mostu přes Mladotický potok by spotřebovala nejméně 20 milionů.

### 13. 07. 2011 Teploty nutí vlaky jezdit pomaleji, ČD zavedly i náhradní dopravu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/teploty-nuti-vlaky-jezdit-pomaleji-cd-zavedly-i-nahradni-dopravu/662488>)

Kvůli vysokým teplotám zavedla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na 139 tratích režim snížení rychlosti, nebo zvýšený dohled nad kvalitou upevňovadel kolejnic. Snížení rychlosti na trati mezi Brnem a Přerovem si dnes vyžádalo nahrazení šesti rychlíků autobusovou dopravou, řekl ČTK mluvčí Českých drah (ČD) Petr Štáhlavský. "Obdobná opatření zavádí SŽDC v posledních dvou, třech letech," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Dodal, že teplotní pomalé jízdy jsou zaváděny každoročně a jsou způsobené stárnutím infrastruktury. Snížení rychlosti může podle Halla v extrémním případě dosáhnout až k povolenému průjezdu rychlostí pět až deset kilometrů v hodině, obvyklé je však snížení na rychlosti mezi 30 až 50 kilometry. Rychlostní omezení závisí u konkrétních železničních úseků na posudku odpovědného traťmistra. Tato omezení se týkají zejména problematických míst – například u mostů, přejezdů a propustků, které jsou mnohdy dlouhé jen desítky metrů. Ve vysokých teplotách hrozí špatně uchycené kolejnice vybočením. Kontrola upevnění kolejí, kterou SŽDC uskutečnila v průběhu června, odhalila množství problematických úseků. Nejvíce byly úchyty poškozené na trati mezi Brnem a Přerovem, kde na traťovém úseku Ivanovice – Vyškov a Vyškov – Luleč objevila závady na 65 procentech úchyť kolejníc.

### 15. 07. 2011 Podívejte se na jednu z nejmalebnějších tratí v Česku. Slaví 110 let (Pňovany – Bezručice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/podivejte-se-na-jednu-z-nejmalebnejsi-trati-v-cesku-slavi-110-let-p7q/plzen-zpravy.aspx?c=A110715\\_102050\\_plzen-zpravy\\_alt](http://plzen.idnes.cz/podivejte-se-na-jednu-z-nejmalebnejsi-trati-v-cesku-slavi-110-let-p7q/plzen-zpravy.aspx?c=A110715_102050_plzen-zpravy_alt))

Železniční trať z Pňovan do Bezručic v západních Čechách si připomíná stodesáté výročí. Na málokteré trati v Česku je cestování vlakem tak působivé jako tady. O víkendu se navíc u příležitosti oslavy uskuteční jízdy několika historických vlaků. Čtyřadvacet kilometrů dlouhá trať z Pňovan u Plzně do města Bezručic se vine malebnou čistou krajinou podhůří Tepelské vrchoviny. Vede v blízkosti říčky Hadovky a Úterského potoka, středověkého městečka Úterý, zřícenin hradů Švamberk a Krasíkov, zámku Bezručice i dokonale příjemně ospalých Konstantinových Lázní.



Trať začali stavět v roce 1899 čeští a italská dělníci, hotovo bylo 6. června 1901. Zpočátku jízdní řád na trati nabízel pouze tři páry spojů denně, ovšem nešlo o spoje čistě osobní. Cestující byli přepravováni nákladním vlakem, ke kterému byl připojen osobní vůz. To se změnilo až v roce 1930, kdy na trať vyjely rychlé motorové vozy s přezdívkou "věžák". Cestovní doba se zkrátila z 90 minut na polovinu, významně také přibýlo spojů. Parní lokomotivy však v nákladní dopravě sloužily až do roku 1969. Největší stavbou na trati je most přes údolí řeky Mže. Je celkově 210 metrů dlouhý a skoro padesát metrů vysoký. Impozantní stavební památka dodnes slouží bez větší opravy, kromě vyznavačů bungee – jumpingu si ji oblíbili i filmaři. Naposledy se zde natáčelo několik záběrů pro hollywoodský velkofilm Babylon A.D.

Lokálka celá léta dobře plní svoji úlohu dopravní tepny regionu. Po železnici se vyváželo dřevo, zemědělské plodiny, čedič z lomu na Hradištském vrchu odkud se svážel lanovkou na nákladíště u Břetislavi a také cihly, které vozila na nádraží v Trpístech úzkorozchodná drážka. Do regionu naopak putovalo ve vagonech uhlí, hnojiva a strojírenské výrobky. Významným způsobem počty cestujících doplňovali lázeňští hosté a turisté. Pro místní obyvatele je dodnes trať bezpečnou jistotou veřejné dopravy za každého počasí i v době, kdy místní nevalné silnice III. třídy jsou za zimního počasí špatně sjízdné. Vlaky lokálky také dobře zvládají nápor turistů a cyklistů, kdy o víkendech za pěkného počasí počet cestujících stoupá několikanásobně. I když význam trati pod náporom společenských změn a automobilismu poklesl, její případné uzavření by mělo pro rozvoj regionu beze sporu negativní dopady.

### V novém tisíciletí začala trať nový život

V roce 2001 úspěšné oslavy výročí 100 let trati zahájily novou etapu života lokálky. Od té doby se na trati pravidelně konají jízdy výletních a nostalgických vlaků, byly opraveny některé nádražní budovy, ve vlacích zavedena přeprava jízdních kol a zahájen provoz unikátního "vlakového taxi". To vše s cílem maximálně propojit žádoucí rozvoj cestovního ruchu s místní železnici. Vzorem pro toto konání je úspěch projektu Jindřichohradeckých místních drah v jižních Čechách. Ten ukázal, že lze ekonomicky efektivně provozovat malé železnice v 21. století tak, že jsou přínosem jak dopravě a rozvoji regionu i cestovního ruchu v něm.

Příznivci trati do Bezdruzic pořádají brigády na zvelebení stanic a ve spolupráci s odborníky pracují na projektech, které mají dál železnici rozvíjet. Jedná se například o snahu převést staniční budovy do majetku obcí a tím je více zapojit do rozvoje cestovního ruchu ať už jako originální penziony či návštěvní centra. V Bezdruzicích se chystá otevření muzea trati v renovovaném drážním skladišti. Pravidelné pořádání akce Bezdruzické parní léto s provozem historických vlaků a kulturním programem pokaždé do regionu přiláká tisíce návštěvníků a je tak největší akcí svého druhu v Plzeňském kraji. Z Bezdruzic dál koleje nevedou, přitom jen pár kilometrů severně se nachází stanice Teplá, na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary. O dostavbě trati tímto směrem se intenzivně jednalo už před I. světovou válkou, ale bezvýsledně. Nyní existuje zmodernizovaná studie nové 12,5 kilometru dlouhé trati, která by cestu z Plzně do Karlových varů zkrátila na hodinu a půl. Její výstavbu se ale zatím nepodařilo prosadit mezi strategické dopravní projekty našeho státu.

## 16. 07. 2011 Nizozemské státní dráhy se zajímají o provozování českých rychlíků

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/nizozemske-statni-drahy-se-zajimaji-o-provozovani-ceskych-rychliku-1g8-eko-doprava.aspx?c=A110716\\_1619359\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/nizozemske-statni-drahy-se-zajimaji-o-provozovani-ceskych-rychliku-1g8-eko-doprava.aspx?c=A110716_1619359_eko-doprava_spi))

Plánované otvírání tuzemské železniční dálkové dopravy začíná lákat čím dál více zahraničních dopravců. Svůj zájem o účast v soutěžích na desetiletý dotovaný provoz rychlíků ve vybraných částech republiky potvrdila další společnost: Abellio CZ, za kterou stojí nizozemská obdoba Českých drah: státní akciová společnost Nederlandse Spoorwegen. "Máme o tyto soutěže určitě zájem, stejně jako o chystané tendry v autobusové dopravě," řekl člen představenstva společnosti Abellio CZ Petr Moravec. Ten se už dříve snažil dostat na české koleje společnost Veolia, odkud přešel do Českých drah; před nedávnem přestoupil do služeb nizozemského dopravce.

Dceřiná společnost nizozemských drah už v Česku působí: koupila někdejší společnost Probo Trans (nyní Probo Bus), která zajišťuje autobusovou dopravu především ve Středočeském kraji. Abellio podniká například v Anglii, kde jezdí na dvou železničních tratích a provozuje také 1 500 známých dvoupatrových autobusů v městské hromadné dopravě v Londýně.

### Počet zájemců o české koleje roste

Dcera nizozemského dopravce je první velkou zahraniční společností, která svůj zájem oficiálně potvrdila. Zájem o české koleje už dříve projeví i jiní dopravci: například Arriva, patřící teď pod Deutsche Bahn, nebo francouzská Veolia, mluví se například také o Keolisu. Z českých dopravců chce i do dotované dopravy vstoupit RegioJet Radima Jančury či Leo Expres Leoše Novotného mladšího. Jasný je zájem Českých drah, které na české železnici dominují.

Stát své plány na postupné otvírání železnice zjevně myslí vážně, po letech planých slov přešel ke konkrétním krokům. Po již dříve oznámeném záměru soutěžit tratě mezi Olomoucí, Jeseníkem a Ostravou a Prahou, Ústím nad Labem a Chebem minulý týden v evropském úředním věstníku zveřejnil i plán na soutěže na rychlíky mezi Pardubicemi a Libercem či Plzní a Mostem. Samotnou soutěž vyhlásí do jednoho roku. Poslední dvě tratě soutěžil stát v roce 2006. České dráhy se tehdy tak zalekly konkurence, že výrazně podsekly cenu oproti jiným tratím, kde jezdí, a provoz na nich uhájily. Dopravci budou soutěžit o to, komu bude stát doplácet ztráty z provozu rychlíků. Tendr má přinést

na koleje především kvalitnější vlaky a vymýtít tak nechvalně proslulé vozy s koženkovými sedačkami, které jsou zatím symbolem rychlíků Českých drah. Navíc stát bude už jasně vědět, zda neplatí za vlaky zbytečně moc nebo naopak málo. "Soutěže určitě přinesou zlepšení kvality služeb a lepší vlaky než dosud," míní Petr Kadeřávek ze Železničního magazínu.

## 16. 07. 2011 Soukromým dopravcům vadí vysoký počet režijních jízdének

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/130354-soukromym-dopravcum-vadi-vysoky-pocet-rezijnich-jizdenek/>)

Soukromým železničním dopravcům se nelíbí vysoký počet režijních jízdének u Českých drah. Podstatně podle nich zkreslují počty přepravených cestujících. Vadí jim i to, že dráhy poskytují volné jízdné i státním úřadům, které mají provoz na železnici na starosti, včetně ministerstva dopravy. Ministerstvo už připravuje návrh na zdanění režijek. Jejich uživatelé by pak platili zhruba dvoutisícovou daň. Odbory jsou ale ostře proti. Podle řady kritiků jsou režijní jízdenky reliktem z doby, kdy železničáři dostávali třeba i deputátní uhlí. České dráhy mají 27 tisíc zaměstnanců, zadarmo ale vozí 175 000 lidí. Volné jízdné navíc využívají i Správa železniční dopravní cesty, Drážní úřad a část ministerstva dopravy. "Když jsme připravovali projekty pro nasazení soukromých dopravců na některé tratě, tak jsme došli při průzkumech k číslu, že v průměru 20 až 25 procent cestujících využívá režijní jízdenku," řekl ČT předseda představenstva Sdružení železničních společností Jiří Mužík.

Soukromí dopravci mluví o režijních cestujících jako o mrtvých duších, které prohlubují ztráty z osobní dopravy. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského ale počet režijek neustále klesá: "V minulosti šlo o podstatně více těchto jízdének." Režijní jízdné českých drah ale využívá například i Drážní úřad, který mimo jiné schvaluje provoz nových lokomotiv. Právě kvůli problémům s lokomotivami přitom v minulosti padly plány soukromníků jezdit na lukrativní trati mezi Prahou a Ostravou. "Systém, kdy si ministerstvo určuje, za jakých podmínek budou jejich vlastní úředníci jezdit vlaky Českých drah, je absurdní," domnívá se Mužík. Resort dopravy ale nic měnit nehodlá. "Nárok je stanoven zákonem a my musíme dodržovat a respektovat zákonné normy," hájí úřad jeho mluvčí. V některých jiných zemích přitom zaměstnanci část jízdného platí například jako roční paušál. Jedinou změnu tak zatím chystá ministerstvo financí, které chce režijní jízdenky zdanit, naráží ale na silný protest odborů.

## 17. 07. 2011 České dráhy prodávají bývalou nádražní budovu v Říčanech

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-prodavaji-byvalou-nadrazni-budovu-v-ricanech-681970>)

Bývalá nádražní budova v Říčanech u Prahy je na prodej. Cena zatím nebyla stanovena. České dráhy se budovy zbavují spolu s dalšími nepotřebnými objekty, jejichž seznam zveřejnily na svých webových stránkách. Říčanský starosta Vladimír Kořen řekl, že město o budovu nemá zájem, protože by pro ni nemělo využití. Domníval se však, že by se do ní mohla nastěhovat policie. Ta to ale odmítla. Další osud objektu je tak nejasný. V prvním a druhém nadzemním podlaží je pět bytů obývaných nájemníky. Předmětem prodeje není úschovna zavazadel, která se má od objektu stavebně oddělit. Bývalá výpravní budova není využívána od roku 2008, kdy bylo nádraží rekonstruováno. Prodej jízdenek zajišťuje obchod Pont v tunelu pod nástupišti.

České dráhy letos rozprodávají nemovitosti za více než miliardu korun. Většinou jde o sklady, dílny, kůlny nebo zahrádky, v nabídce se ale najdou i bytové domy nebo výpravní budovy. Nemovitosti jsou většinou umístěny kolem kolejí nebo v areálu železničních stanic. Některé jsou přitom ve značně zchátralém stavu. Česká televize nedávno uvedla, že mnohým venkovským nádražím v současnosti hrozí demolice, přestože obce i soukromníci mají zájem málo využívané objekty odkoupit. Údajná provázanost státní železnice s místními firmami, které na takovýchto zakázkách vydělávají, se podle ČT stala i předmětem zájmu Bezpečnostní informační služby.

## 17. 07. 2011 České dráhy si stěžují, že musí doplácet za chyby SŽDC

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/130399-ceske-drahy-si-stezuji-ze-musi-doplacet-za-chyby-szdc/>)

Mezi Českými drahami a správcem železnic se rozhořel další spor. Přestože vlakový dopravce SŽDC ročně zaplatí za užívání tratí skoro jeden a půl miliardy, musí teď na mnoha místech zpomalovat vlaky, nasazovat autobusy a platit ještě navíc jejich provoz. A to všechno kvůli povoleným šroubům

na kolejích, které zaměstnanci SŽDC na mnoha místech dlouho nekontrolovali a neřešili. Českým drahám tentokrát vadí povinné zpomalování vlaků na určitých tratích. V horkém letním počasí je to běžný krok, podle ČD jde ale nyní i o zanedbání pracovních povinností zaměstnanců SŽDC. Po nehodě vlaku u Vyškova totiž správa nechala zkontrolovat desítky železnic po celém Česku a našla dalších téměř 80 úseků, kde byly uvolněny šrouby držící koleje. "Vydali jsme opatření, kterým zavádíme na těchto tratích tzv. pomalé teplotní jízdy," potvrdil mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Dráhy ročně zaplatí za užívání tratí přibližně 1,5 miliardy korun. Případné vícenáklady za zpomalení vlaků ovšem nemají hradit viníci, ale právě dopravci, kterým dráhy za údržbu tratí paradoxně platí. "Pomalé jízdy nám způsobují organizační komplikace, odrazují nám zákazníky a někde kvůli nim musíme nasadit a zaplatit i náhradní autobusovou dopravu," vypočítává mluvčí Českých drah Radek Joklík. Současný systém podle něj neumožňuje, aby dráhy náklady převáděly na správce infrastruktury. "Navíc ani nejsme oprávněni pátrat po tom, zda byla pomalá jízda způsobena nekvalitní prací, nekvalitním materiálem nebo opravdu vysokými teplotami," dodal.

SŽDC se hájí tím, že smlouva o přístupu k dopravní infrastruktuře míru odpovědnosti neřeší. "Je to podobné jako na silnici. I tam mohou například kvůli objížďkám vzniknout dopravcům náklady navíc, ale přesto je po správci silnic požadovat nemůže," uvádí Halla. Přiznává sice, že u brněnské pobočky zřejmě došlo k neplnění pracovních povinností, na vině je ale podle něj i špatný technický stav infrastruktury z předchozích desetiletí: "A hlavně, naší povinností vůči dopravcům je nabídnout za všech okolností bezpečnou dopravní cestu. A to i za cenu možných vícenákladů pro ně." Pokud bude podobných případů přibývat, podle mluvčího ministerstva dopravy Martina Nováka by situaci musela vyřešit zřejmě změna zákona. "Samozřejmě je možné nastavit zákonem situaci tak, že bude vyložena odpovědnost na pracovnících toho traťového úseku, kteří třeba včas nedělají všechno proto, aby k technickým problémům a zpomalení nedošlo," řekl ČT.

## 18. 07. 2011 ČD Cargo vydělalo za pololetí 51 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-vydelalo-za-pololeti-51-milionu-682104>)

Dceřiná firma Českých drah pro nákladní dopravu ČD Cargo hospodařila za prvních šest měsíců letošního roku s hrubým ziskem 51 milionů korun. Ve srovnání s loňským pololetím je to o 146 milionů korun lepší výsledek. Hrubý provozní zisk EBITDA byl v pololetí meziročně o 300 milionů vyšší a činil 934 milionů korun. Deníku E15 to sdělil šéf představenstva firmy Gustav Slamečka. Společnost překročila ve všech ukazatelích svůj podnikatelský plán, který u hospodářského výsledku předpokládal ztrátu 137 milionů. Podle Slamečky však není jisté, že se plán podaří překročit i v celoročních číslech. Firma nyní předpokládá na konci roku zisk dva miliony korun a EBITDA 1,5 miliardy korun. „Těžko nyní činit nějaké definitivní závěry. Bavíme se na úrovni hospodářského výsledku, který je ovlivněn nejen provozní činností firmy, ale i finančními náklady, metodou odpisů a změnami v oceňování majetku. Ve druhém pololetí navíc začnou platit některé smluvní klauzule s určitými cenovými úpravami směrem dolů. To jsou kontrakty postavené tak, že v roce 2011 budou poskytnuty od určitého data určité slevy," řekl Slamečka.

Kromě zvýšené poptávky ČD Cargu významně pomohly dvě administrativní úpravy. Ministerstvo dopravy pro letošek snížilo firmě poplatek za použití kolejí zhruba o čtvrt miliardy korun. „Tento krok pomohl ČD Cargu, ale i naší konkurenci," řekl Slamečka, který nastoupil do čela firmy koncem června. Jeho předchůdce Jiří Vodička navíc změnil způsob účtování nákladů na údržbu, což firmě papírově ušetřilo zhruba sto milionů korun. Nejméně zisková je pro firmy podle Slamečky přeprava kusových zásilek, například jednoho vagonu dřeva, z místa A do místa B. Firma proto bude zvažovat jejich další osud.

## 18. 07. 2011 Škoda Vagonka dodá do Litvy vlaky za necelou jednu miliardu korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-vagonka-doda-do-litvy-vlak-za-necelou-jednu-miliardu-korun/664173>)

Škoda Vagonka, dceřiná společnost Škody Transportation, získala v Litvě kontrakt za necelých 39 milionů eur (zhruba 960 milionů korun). Dodá tam pět dvoupodlažních souprav známých v Česku jako CityElefant. Nové vlaky se v letech 2012 až 2014 přidají k soupravám řady 575, které už na litevských železnicích úspěšně jezdí, řekl ČTK generální ředitel Škody Vagonka Jiří Paruza. Podnik dodá do Litvy dvě třívozové a tři dvouvozové elektrické jednotky. Součástí smlouvy je opce na další soupravu. "V posledních letech významně zvyšujeme podíl exportních zakázek. Letos předpokládáme

podíl vývozu 45 procent, příští rok až 60 procent. Pro výrobce vlaků je důležité nejprve uspět na domácím trhu a následně s referencemi prorazit na zahraničních trzích, což se nám daří," dodal Paruza.

Plně klimatizované jednotky budou jezdit na trati Vilnius - Kaunas s maximální rychlostí 160 km/hod. a napájecím napětím 25 kilovoltů. Kapacita soupravy je ve třívozové verzi 304 a ve dvouvozové 170 míst k sezení. Nízkopodlažní vozy budou vybaveny Wi-Fi připojením, zásuvkami pro PC, vnějším a vnitřním kamerovým systémem, automaty na nápoje a dále prostory pro kočárky, kola a velká zavazadla. "Litevské dráhy už úspěšně provozují čtyři soupravy řady 575 dodané v letech 2008 až 2010. Každý vlak ujede denně průměrně 700 kilometrů," dodal Paruza. Soupravy podle něj jezdí i v těžkých takřka severovýchodních podmínkách "s dostupností přes 98 procent".

Dvoupodlažní jednotky vyráběné Škodou Vagonka jezdí kromě ČR a Litvy na Slovensku. Příští rok budou také vozit fanoušky při mistrovství Evropy ve fotbale na Ukrajině. Podnik připravuje i další projekty, které budou směřovat do Skandinávie, Německa nebo Ruska. Letos v únoru uspěla Škoda Vagonka v podobné soutěži na Ukrajině. Jejich drahám dodá do jara 2012 soupravy City Elefant za zhruba 980 milionů Kč. Škoda se tak vrátila po letech na tradiční trh, kde jezdí stále stovky elektrických lokomotiv z Plzně. Dvě šestivozové patrové soupravy, které budou schopny jezdit na dvou napájecích systémech 25 kV a 3 kV a budou širokorozchodné, nasadí ukrajinské dráhy zpočátku mezi Charkovem a Kyjevem a později na trase Charkov – Doněck. Škoda Vagonka vyrábí elektrické jednotky pro příměstskou dopravu, motorové soupravy, lehká regionální vozidla a osobní přípojné vozy; zajišťuje kompletní servis, opravy i modernizaci."

### 18. 07. 2011 Legios koupil železniční opravy v Nymburku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/legios-koupil-zeleznicni-opravny-v-nymburku-682243>)

Lounský výrobce vagonů a lokomotiv, společnost Legios, koupil Železniční opravy a strojírný Nymburk (ŽOS Nymburk). Legios tak významně rozšířil své výrobní kapacity, v nově nabytém závodě chce vedle tradičního opravárenství lokomotiv rozjet i výrobu vagonů a jejich součástí. Hodnotu akvizice firma nezveřejnila. „Počítáme, že výroba v ŽOS Nymburk již letos výrazně vzroste a že budeme přijímat nové lidi. Dnes má závod Nymburk asi 150 zaměstnanců, do konce roku se tento počet minimálně zdvojnásobí,“ uvedl generální ředitel skupiny Legios Radek Rybáček.

Dílny pro opravy železničních vozidel fungují v Nymburku už od roku 1874. V 80. letech byl závod přebudován na největší opravnu lokomotiv ve východní Evropě. Největším zákazníkem jsou České dráhy. Historie lounské strojírenské firmy je ještě o dva roky delší. V současnosti patří Legios mezi významné evropské výrobce lokomotiv, nákladních vagonů a náhradních dílů. Letos firma se zhruba 1200 zaměstnanci očekává obrát kolem tří miliard korun. Jejimi zahraničními zákazníky jsou například firmy AAE, Ambrogio, Deutsche Bahn, Railion, Touax Rail nebo Wascosa.

### 19. 07. 2011 Škoda vymýšlí vlaky, aby nepřišla o pětimiliardovou zakázku

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/skoda-vymysli-vlak-aby-neprišla-o-petimiliardovou-zakazku-plr-ekoakcie.aspx?c=A110718\\_192527\\_ekoakcie\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/skoda-vymysli-vlak-aby-neprišla-o-petimiliardovou-zakazku-plr-ekoakcie.aspx?c=A110718_192527_ekoakcie_abr))

Škoda Transportation začala neobvyklým způsobem bojovat proti tomu, aby zakázku Českých drah na šestnáct vysokorychlostních souprav získal Siemens. V podnětu pro antimonopolní úřad uvedla, že může dodat soupravy, které umějí jezdit až 200kilometrovou rychlostí, daleko levněji. Takové vlaky jsou ale jen na papíře. Škoda chce úřad přesvědčit, že by měl drahám plány na pětimiliardovou zakázku Siemensu zatrhnout. "Jsme schopni nabídnout varianty osobních vagonových vozů konstruovaných na maximální rychlost 200 kilometrů v hodině. Obě varianty vycházejí z technicky ověřených řešení," uvedla mluvčí firmy Lubomíra Černá. Na dotaz, zda má firma tyto vozy vyvinuté, neodpověděla. Název Expression si dosud ani neregistrovali u Úřadu průmyslového vlastnictví.

Škoda má s vagony na rychlost 200 kilometrů v hodině jedinou zkušenost: v devadesátých letech vyráběla tehdejší ČKD Vagonka (nyní Škoda Vagonka) jako dodavatel Siemensu osobní vozy pro ČD. Nejde však o jejich konstrukci. "Měli na svém webu dokonce fotky našich vagonů, po naší žádosti je stáhli," řekl šéf Siemens Mobility v Česku Jan Maj. Škoda se v materiálu snaží přesvědčit, že jejich virtuální soupravy jsou levnější než soupravy od Siemensu. Ty jsou přitom pro dráhy podle odborníků výhodným nákupem. Dráhy se totiž dostaly na cenu z velkého kontraktu rakouských drah, samy by je vysoutěžily nejspíš za horší cenu. Škoda tvrdí, že by jejich vlaky na 200 kilometrů v hodině byly o zhruba 70 tisíc korun (jedenáct procent) na sedačku levnější. Ale soupravy od Siemensu umějí jezdit

rychlostí 230 kilometrů v hodině. Takový požadavek je podle Škody zbytečný, což hodlá doložit "nezávislými posudky", které však nejsou zatím hotové.

### Virtuální produkt už Škoda nabízela

Není to poprvé, co Škoda nabídla drahám virtuální produkt. Dvakrát už na takovou nabídku slyšely. Nejprve v roce 2004 objednaly 20 lokomotiv 109E, které měly podle smlouvy už dva roky jezdit. Škoda s nimi nabrala zdržení kvůli změně normám. Podruhé dráhy slyšely na nabídku letos na začátku roku, kdy uzavřely smlouvu na dodávky příměstských elektrických jednotek, které v době podpisu smlouvy byly zatím jen na papíře a nebyly ani schválené. Škoda už soupravy, pro něž si registrovala název CityPanter, vyrábí, termín by nakonec měla stihnout. Zakázku firma získala díky speciálním parametrům, například širší dveři, kterou jiní výrobci neuměli splnit, aniž překreslovali své výrobky. Škodě se také nelíbí, že na vlaky od Siemensu neproběhla soutěž: většinu zakázky na CityElefanty přitom rovněž získaly bez boje přímo od drah.

## 19. 07. 2011 Hromadná doprava bude od září nejspíše beze slev, ministerstvo nemá peníze

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/hromadna-doprava-bude-od-zari-nejspise-beze-slev-ministerstvo-nema-penize-682683>)

Ministerstvo dopravy nemá dostatek peněz na kompenzace slev jízdného v osobní hromadné dopravě, celkem mu chybí 95 milionů korun. Vládě ve středu ministerstvo navrhne redukcí slev na jízdném od prvního září, slevy by poté měly zůstat pouze pro držitele karet ZTP a ZTP/P a jejich průvodce. Druhou možností je navýšení rozpočtu resortu o chybějících 95 milionů. Zrušení slevy by se dotklo zejména takzvaného žákovského jízdného, které studentům během školního roku umožňuje cestovat v meziměstské linkové dopravě se čtvrtinovou slevou. U žáků do 15 let se 25procentní sleva vypočítává z polovičního jízdného. O slevu na jízdném v osobní dopravě by podle návrhu ministerstva rovněž přišli senioři. „Požadavek ministerstva dopravy o navýšení financí pro kompenzaci slev považuji za správný,“ řekl prezident Svazu dopravy České republiky Jaroslav Hanák. O rozsahu poskytovaných slev ale rozhoduje stát a pokud na kompenzace nemá peníze, potom musí udělat zásadní změnu, připustil.

Ministerstvo dopravy slevy kompenzuje podle usnesení vlády z loňského roku do výše 100 milionů korun, peníze pro roky 2010 i 2011 uvolnilo ministerstvo financí. Pro letošní rok ale ministerstvo dopravy očekává náklady na kompenzace dopravcům 180 milionů korun a 15 milionů z letošního rozpočtu navíc ministerstvo použilo pro financování loňských závazků vůči dopravcům. Při udržení současného stavu kompenzací od ledna 2011 do srpna a se zachováním slev pro handicapované cestující po prvním září, požaduje ministerstvo dopravy navýšit svůj rozpočet o 32 milionů z vládní rozpočtové rezervy. Ministerstvo financí ale vzhledem k možnostem státního rozpočtu s navýšením financí pro resort dopravy nepočítá. Navýšení peněz pro kompenzace zatím nemůže ministerstvo dopravy očekávat ani pro rok 2012.

## 19. 07. 2011 Napojení čtvrtého koridoru na hlavní nádraží vyjde na 6,3 miliardy (Praha)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/napojeni-ctvrteho-koridoru-na-hlavni-nadrazi-vyjde-na-6-3-miliardy-682757>)

Správa železniční dopravní cesty začala připravovat napojení čtvrtého železničního koridoru na pražské Hlavní nádraží. Úsek z Hostivaře až k jižnímu portálu Vinohradského tunelu vyjde na téměř 6,3 miliardy korun, což projekt řadí mezi vůbec nejnákladnější železniční stavby v Praze. „S obnovou samotného tunelu se v tomto projektu nepočítá, dojde na ní ve vzdálenější budoucnosti,“ řekl serveru E15.cz Tomáš Drvota ze SŽDC. Dělníci by měli na stavbě poprvé kopnout začátkem roku 2014, aktuálně správa za pomoci soutěže hledá projektanty.

Projektová dokumentace přitom může stát dle odhadů kolem 150 milionů korun. Čtvrtý železniční koridor je poslední velkou modernizací starých tranzitních tratí, o které rozhodla vláda v první polovině devadesátých let. Celkové náklady odhaduje SŽDC na 42 miliard korun. Hotovy jsou nyní především úseky mezi hlavním městem a Benešovem, čilý stavební ruch panuje v nových tunelech u Votic a v Českých Budějovicích. Čtvrtý koridor bude prvním, který se napojí na největší pražské nádraží od jihu. Předběhne tak plzeňskou rychlotrať, u které není zatím vyřešen přechod přes Vltavu. Pokud jde o nákladnost pražských železničních staveb, primát posledních desetiletí drží takzvané Nové

spojení. Estakáda mostů a tunelů pod vrchem Vítkovem, která přivádí vlaky na „hlavák“ ze severu, vyšla stát na devět miliard korun. Otevřela se v roce 2008.

## 20. 07. 2011 Plzeňský kraj odmítá nižší dotace na vlaky, chce se bránit žalobou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-odmita-nizsi-dotace-na-vlak-y-chce-se-branit-zalobou/665101>)

Pokud dostane příští rok méně dotací na regionální vlaky, tak jak plánuje ministr financí Miroslav Kalousek (TOP 09), je Plzeňský kraj připraven podat žalobu na stát. Snížení dotací pro všechny české regiony z 2,6 miliardy na dvě miliardy korun ročně by podle hejtmana Milana Chovance (ČSSD) znamenalo, že by kraj musel doplatit až 50 milionů korun ročně nebo omezit dopravu. "Dalších 40 až 50 milionů korun bychom museli zaplatit dopravcům, pokud se zvýší DPH z deseti na 19 procent," řekl ČTK náměstek hejtmana Jaroslav Bauer (ČSSD). Kraj by tak musel příští rok vydat na dopravní obslužnost nad plán až 100 milionů Kč.

Kraj, který považuje regionální železniční dopravu za strategickou a páteřní, na ni dostává měsíčně od státu 11 milionů Kč. Dotace vyplývá z memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti, platného do roku 2019. "Pokud stát poruší smlouvu, u jejíhož podpisu byli premiér a ministři dopravy a financí, tak si neumím představit, že kraje budou mlčet. A jestli ano, tak tu žalobu dáme sami," řekl hejtman jako stínový ministr dopravy. Asociace krajů má podle Bauera čtyři právní posudky, které "jasně říkají, že memorandum je klasickou smlouvou". "Právníci na to nahlížejí ne podle názvu dokumentu, ale podle obsahu. Budeme ministerstvo financí (MF) žalovat a domáhat se naplnění smlouvy," dodal. Desetileté memorandum uzavřela s kraji vláda Jana Fischera.

Koncem září bude krajské zastupitelstvo schvalovat smlouvu s Českými drahami (ČD) na další rok, kde se musí objevit, zda rozsah přepravy zůstává, anebo se budou škrtat tratě. Jízdní řády se musí vytisknout do prosince, kdy ale teprve bude schvalován rozpočet státu, který má definitivně říci sumu dotací pro kraje. Kroky, které narychlo připravuje ministerstvo, by se podle hejtmana měly dělat s výhledem na tři až pět let, aby byla šance připravit náhradní řešení. Kraj diskutuje se starosty omezení některých spojů v případě, kdy na jedno místo jede poloprázdný vlak i autobus.

Kraj má uzavřený kontrakt s ČD, které si podle ní smlouvají koleje u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). "Zřejmě se v asociaci budeme bavit o tom, aby všechny smlouvy měly doušku pro případ, když stát nedodrží smluvní závazek vzešlý z memoranda. Pak si my vyhrážujeme právo spoje proškrtat," dodal. ČD by dopředu musely stanovit trasy s nejnižší přepravou. Plzeňský kraj podle Chovance trpí tím, že je málo zalidněný a v oblasti příhraničí bude vždy jezdit méně lidí a nemohou tam být takové dopravní výkony jako na Moravě. "Stát musí říci, zda tu veřejnou službu chce a že tyto oblasti budou mít nějakou bonifikaci. Jinak je to vzkaz těm lidem, aby se odtamtud vystěhovali," dodal.

Ministr Kalousek původně zvažoval, že dotace na regionální vlaky zcela zastaví. Od toho ale podle Bauera po tlaku krajů ustoupil. Kromě 600 milionů Kč na regionální vlaky plánuje snížit o 400 milionů Kč dotace na rychlíky, což by mělo také regionální dopad. Obojí znamená úbytek pracovníků na železnici o 1 000 až 1 500, dodal Chovanec.

## 20. 07. 2011 Důchodci a studenti zatím o slevy v dopravě nepřijdou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/duchodci-a-studenti-zatim-o-slevy-v-doprave-neprijdou/665322>)

Ministerstvo dopravy bude i nadále kompenzovat dopravcům slevy na jízdném. Od září do konce roku se tak slevy v studentském a seniorském jízdném měnit nebudou. ČTK to dnes řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. O navýšení rozpočtu pro příští rok bude nadále diskutovat s ministrem financí. Ministerstvu dopravy pro kompenzace různých slev v osobní hromadné dopravě chybí pro letošní rok zhruba 95 milionů korun. "Dohodli jsme se, že v letošním roce bude tato problematika řešena z kapitoly ministerstva dopravy," uvedl Dobeš. V letošním roce se tedy tarify v dopravě měnit nebudou. Ministerstvo dopravy požadovalo po ministerstvu financí navýšit rozpočet pro vyplácení kompenzací ve výši 95 milionů při zachování současného stavu, nebo navýšení rozpočtu o 32 milionů s tím, že kompenzace slev od září letošního roku zachová pouze u držitelů karet ZTP a ZTP/P včetně jejich doprovodu.

Ministerstvo dopravy slevy kompenzuje podle usnesení vlády z loňského roku do výše 100 milionů korun, peníze pro roky 2010 i 2011 uvolnilo ministerstvo financí. Pro letošní rok ale ministerstvo dopravy očekává náklady na kompenzace dopravcům 180 milionů korun a 15 milionů z letošního rozpočtu navíc ministerstvo použilo pro financování loňských závazků vůči dopravcům.



## 21. 07. 2011 Na Liberecku narazil vlak do spadlého stromu a vykolejil

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/130761-na-liberecku-narazil-vlak-do-spadleho-stromu-a-vykolejil/>)

U Rychnova u Jablonce nad Nisou vykolejil před polednem vlak. Narazil totiž do spadlého stromu. Ve voze bylo asi 20 cestujících, tři jsou zraněni. V Libereckém kraji intenzivně prší, strom zřejmě spadl v důsledku podmáčení. Vlak do něj narazil v 10:46. Trať tam zůstane neprůjezdná až do pátku. Mezi Hodkovicemi nad Mohelkou a Rychnovem ale místo vlaků jezdí autobusy, protože se tam ráno srazil vlak s autem. Tato nehoda se obešla bez zranění. Mluvčí Českých drah Radek Joklík po 14. hodině České televizi potvrdil, že vlaky jezdí po celé zemi prakticky bez problémů.



## 21. 07. 2011 Hradec a Pardubice se spojily v boji o dvoukolejku, aspoň na kus cesty (Stéblová – Opatovice nad Labem)

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/hradec-a-pardubice-se-spojily-v-boji-o-dvoukolejku-aspon-na-kus-cesty-1gh-hradec-zpravy.aspx?c=A110721\\_1621860\\_hradec-zpravy\\_klu](http://hradec.idnes.cz/hradec-a-pardubice-se-spojily-v-boji-o-dvoukolejku-aspon-na-kus-cesty-1gh-hradec-zpravy.aspx?c=A110721_1621860_hradec-zpravy_klu))

Radní Hradce Králové a Pardubic spojili síly a snaží se zvrátit veto exministra dopravy Víta Bárty, který dal k ledu zdvoukolejnění železnice mezi krajskými městy. Možná už příští rok by se mohla trať rozšiřovat aspoň mezi Opatovicemi nad Labem a Stéblovou. Vlaky by to zrychlilo. Cesta z Hradce do Pardubic po jednokolejce trvá přibližně pětadvacet minut. S druhou kolejí by se ale mohla zkrátit téměř na polovinu. Odpadlo by totiž křížení vlaků v Opatovicích či Stéblové.

Na realizaci projektu se přitom mělo začít pracovat už před pěti lety. Náklady na rozšíření trati se odhadují na necelou jednu a půl miliardy korun, tedy na zlomek částky potřebné k postavení dálnice. "To rozhodnutí pokládám za velkou chybu a doufám, že je ještě čas vše přehodnotit a napravit. Přece nelze jen tak hodit pod stůl projekt, který žije kolem třiceti let," zlobil se po zamítavém verdiktu někdejší náměstek hradeckého primátora Josef Malíř. Dodal, že by jedna miliarda korun nebyla profinancována úplně zbytečně: "Nejsou to desítky miliard jako v případě budování dálnic a navíc by to prospělo 300 tisícům lidí žijících v této lokalitě. To přece stojí za zvážení."

### Vše závisí na penězích, jako vždy

Jeho slova si po ministerském vetu vzali k srdci radní obou krajských měst a začali s ministerstvem vyjednávat. "Tuto otázku jsme řešili na společném zasedání obou měst letos v dubnu. Hradec i Pardubice jsou jednoznačně pro stavbu druhé koleje. Zatím to vypadá na kolejistiže mezi Stéblovou a Opatovicemi. Jsem rád, že ministerstvo názor přehodnotilo a snaží se nám v tomto úsilí pomoci," řekl náměstek hradeckého primátora Jindřich Vedlich. Ten kvůli tomuto plánu jednal také s ministerstvem dopravy. "Vše teď závisí na financích z fondu dopravní infrastruktury," dodal Vedlich. Ministerstvo dopravy podle něj uvažuje, že by se část dvoukolejky mezi Stéblovou a Opatovicemi mohla začít stavět v roce 2012.

Jeho slova potvrdila i Správa železniční dopravní cesty. "První stavba investiční akce Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, a to zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem, je uvedena v návrhu rozpočtu na rok 2012 a roky 2013 a 2014. Celkové náklady se odhadují zhruba ve výši 1,4 miliardy korun," uvedl tiskový mluvčí správy Tomáš Drvota. Dodal, že zájmem správy je stavba druhé koleje na mnohem delším úseku z Chrudimi do Jaroměře, ale záleží na dostupných financích. Slova o spolupráci na rozšíření železniční trati potvrdil i náměstek pardubické primátorky Martin Bílek: "I my bereme stavbu druhé koleje jako prioritu a s Hradcem v tom táhneme za jeden provaz."

### Nový dopravní uzel

Pokud se podaří plán dotáhnout do konce, z Opatovic nad Labem se stane důležitá dopravní křižovatka. Hradec se totiž kromě rozšíření tratě zabývá i myšlenkou vybudovat ve městě a přilehlém okolí síť takzvané tramtrainové dopravy, tedy tramvajů využívajících částečně železnici. Ty by v budoucnu mohly jezdit až do Opatovic. "Tam by se tratě a silnice z Hradce do Pardubic měly křížit s připravovanou silnicí R35 na Moravu. Lidé by tam mohli mít také napojení na cyklostezky," uvedl náměstek primátora Vedlich. V Opatovicích by mohlo vzniknout záchytné parkoviště a lidé by se mohli do Pardubic či Hradce vypravit po železnici. Jenže i další stavba R35 je v nedohlednu.

**22. 07. 2011 Nový vlak Škody Transportation se bude jmenovat RegioPanter**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/novy-vlak-skody-transportation-se-bude-jmenovat-regiopanter/666050>)

Nový regionální vlak od Škody Transportation, který si cestující Českých drah (ČD) poprvé vyzkouší příští rok, se bude jmenovat RegioPanter. Název zvítězil mezi víc než 10.500 návrhy soutěže Pojmenujte nový vlak, kterou vyhlásil výrobce spolu s ČD. Vítězný RegioPanter byl do soutěže poslán celkem sedmkrát. Jména se v mnoha případech opakovala, proto rozhodoval datum a čas přijetí, řekla ČTK mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

Nová jednopodlažní elektrická jednotka, jejíž montáž začala v březnu ve Škodě Vagonka, dceřině firmě Škody Transportation, se objeví na kolejích příští rok. Vlakové soupravy ponese vítězné jméno na svém boku a postupně začnou jezdit na regionálních tratích v Jihočeském, Královohradeckém, Olomouckém, Pardubickém a Ústeckém kraji. Mezi nejčastějšími slovy bylo City u 1 200 názvů a Regio u 1 000 návrhů. Velmi častá byla jména zvířat, od brouků až po šelmy, a pak názvy, které jsou spojeny se železnicí a barvami vlaku. Pro zajímavost "panter" byl v různých spojeních použit celkem padesátkrát, v dalších 42 návrzích se vyskytovala jeho anglická verze panther. "Tak velký zájem o soutěž překonal naše očekávání. V prvních dnech jsme byli návrhy doslova zavaleni, během prvního týdne přišla zhruba polovina z celkového počtu 10.518 návrhů. Větší šanci na výhru měli tedy ti, kteří poslali svůj tip hned na začátku soutěže, poté se návrhy již často opakovaly," řekl Josef Bernard, generální ředitel Škody Transportation, která nové vlaky pro dráhy vyrábí. RegioPanter vyhrál podle něj především ze tří důvodů. Výrobce chtěl pokračovat s názvy se zvířecí tematikou a důležité bylo také slovo Regio, protože vlak bude jezdit v meziregionální dopravě. Za třetí slovo panter se přibližuje k zažitému a oblíbenému pojmenování Panták, dodal Bernard.

Deset titulů, mezi nimiž rozhodla porota, bude odměněno. Na dalších místech skončily názvy RegioStar, Modrý šíp, Albatros, RegioLine, RegioFly, Delfín, RegioMouse, For Regio a RegioCat. "Pojmenování vlaků ČD má dlouhou tradici a každý ví, co si představit pod označením CityElefant, Regionova nebo Pendolino. Právě takovéto označení hledáme pro novou jednopodlažní jednotku, která bude obstarávat regionální dopravu v pěti krajích," řekl při březnovém vyhlášení soutěže k významu názvu generální ředitel ČD Petr Žaluda.

**23. 07. 2011 ČD zvažují, že vrátí Škodě lokomotivy za 2,5 miliardy (109E)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-zvazuji-ze-vrati-skode-lokomotivy-za-2-5-miliardy/666361>)

České dráhy (ČD) zvažují, že vypoví Škodě Transportation smlouvu na 20 lokomotiv řady 380. Dodávka na stroje za 2,5 miliardy korun nabrala již dvouleté zpoždění. ČD se možností vypovědi smlouvy začaly zabývat poté, co Škoda napadla u antimonopolního úřadu záměr drah koupit moderní soupravy od konkurenčního Siemensu, píše Mladá fronta Dnes (MfD). "Naši právníci smlouvu se Škodou Transportation analyzují. Náš další postup bude odvislý od jejich výstupu, a to včetně sankcí či případného odstoupení od smlouvy. To je jedna z variant," řekl deníku šéf ČD Petr Žaluda.

Škoda již část lokomotiv dodala, ty ale zatím jezdí jen ve zkušebním provozu v Česku. Nemají všechna potřebná povolení a ČD je nemohou nasadit na mezinárodní spoje. Půjčují si proto lokomotivy od zahraničních drah. Například za provoz rakouských strojů platí tři miliony eur (více než 70 milionů korun) ročně. Škoda trvá na tom, že podmínky dodržuje. "V rámci plnění smlouvy postupujeme v souladu s touto smlouvou a právy a povinnostmi jí daných," sdělila MfD mluvčí firmy Lubomíra Černá. Výrobce měl situaci ztíženou tím, že se během příprav změnila normy a vývoji museli v souladu s nimi téměř celou lokomotivu překreslit. Právníci by se měli k smlouvě vyjádřit do měsíce. Kdyby ji ČD skutečně zrušily, mohly by podstatně ušetřit. Jedna lokomotiva od Škody Transportation totiž vychází na 120 milionů korun, zatímco například stroje od Siemensu známé jako Taurus jsou zhruba o 20 milionů levnější.

Škoda Transportation nedávno podala k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) návrh na přezkum jiného kontraktu Českých drah se Siemensem. Dráhy od Siemensu chtějí koupit nové vlaky Railjet. Český výrobce ČD nabízí levnější soupravy. Žaluda v rozhovoru pro dnešní Lidové noviny (LN) řekl, že Railjety mají ČD pomoci hlavně v mezinárodní dopravě, pokryly by zhruba třetinu všech spojů. Jezdily by například mezi Prahou a Hamburkem. "Dohodu máme i s Rakušany, že by nás nechali jezdit trasu Praha – Vídeň – Graz. S pendolinem nás nechtějí do Grazu pustit," řekl LN Žaluda. V budoucnu by dráhy měly s Railjety zaměřit i na nově budovanou polskou trasu Katowice – Varšava.

**23. 07. 2011 V troskách čínského vysokorychlostního vlaku zahynulo 35 lidí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/130946-v-troskach-cinskeho-vysokorychlostniho-vlaku-zahynulo-35-lidi/>)

Nejméně třicet pět mrtvých a 210 zraněných si vyžádala srážka dvou vysokorychlostních vlaků na východě Číny. První se zastavil na trati, když zásah blesku vypnul proud, druhý do něj najel zezadu. Den po kolizi záchranáři stále ještě vyprošťují lidi z vykolejených vagónů. Jedná se o první nehodu super-rychlých čínských expresů s maximální cestovní rychlostí 250 kilometrů v hodině. Vlakové neštěstí se stalo na trati u města Wen-čou ve východočínské provincii Če-ťiang. První expresní vlak přišel o pohon po zásahu tratě bleskem. Do zastavené soupravy pak najel zezadu další vysokorychlostní vlak, a čtyři vagóny vykolejily a zřítily se z mostu do třiceti metrové hloubky. "Nejdříve vlak začal nouzově brzdit, okamžitě zhaslo světlo. Nemysleli jsme si, že to je tak vážné, mysleli jsme, že je to menší nehoda nebo vykolejení. Teprve když jsme vystoupili, viděli jsme, kolik vagónů se zřítilo," řekl cestující z druhého vlaku.



Ke srážce došlo v půl deváté večer místního času, záchranáři proto pracovali celou noc ve tmě. Ještě ráno, mnoho hodin po střetu, byli lidé uvězněni ve vagónech. Záchranáři vyzvali ke zvýšení úsilí prezident a premiér. "Je nutné dál odstraňovat trosky a hledat přeživší v těch částech, kam jsme se ještě nedostali. Nevíme, jestli ještě někoho najdeme živého," podotkl záchranář Wang Ťün. Pro Čínu jsou vysokorychlostní vlakové spoje prioritou - do výstavby investuje miliardy dolarů. Před měsícem slavnostně zprovoznila trať mezi Pekingem a Šanghají, po které se jezdí třísetkilometrovou rychlostí. V plánu je vybudovat síť těchto železnic po celé zemi.

**23. 07. 2011 Vlaky stojí kvůli bouřkám i dlouhé hodiny**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/130938-vlaky-stoji-kvuli-bourkam-i-dlouhe-hodiny/>)

Bouřky čím dál častěji komplikují dopravu na železnici v Česku. Problémy způsobují nejen spadlé stromy, ale v poslední době přibývá i případů, kdy je kvůli zásahu bleskem vyřazeno zabezpečovací zařízení. Pak se vlaky často zastaví na dlouhé desítky minut, někdy i na hodiny. Jeden z posledních příkladů patří k těm nejpozoruhodnějším. Při bouřce z minulého týdne zasáhl blesk trať v jihočeských Čimelicích. Tam ale škodu nezpůsobil a po kolejích putoval dál. Komplikace technici zjistili téměř o šestnáct kilometrů severněji poblíž středočeské stanice Březnice. "Blesk urazil po kolejích hodně dlouho cestu. V Březnici nám úplně spálil snímače počítačů náprav, což je zařízení, které vyhodnocuje, jestli je kolej po projetí vlaku volná, nebo nikoliv," uvádí Zdeněk Chrdle, ředitel firmy, která zabezpečovací zařízení na české koleje dodává.

Ještě rozsáhlejší komplikaci zažila před několika dny Praha. Blesky dočasně vyřadily zabezpečení na celém Masarykově nádraží, České dráhy proto musely všechny vlaky odklánět na hlavní pražskou stanici. V Bohumíně zase minulý týden bouřka zasáhla traťové vedení. "Tam jsme zaznamenali úder blesku přímo do trolejového drátu, který pak přehořel. Došlo k výpadku napětí v trolejích, a tím pádem k zastavení všech vlaků," popisuje mluvčí Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty.

Blesky tak zasahují do plynulosti provozu na kolejích i kolem nich čím dál častěji. "V poslední době opravdu zaznamenáváme víc případů," potvrzuje mluvčí Drvota. "Trolejová vedení i koleje jsou pro blesky snadný cíl, takže samozřejmě když ta bouřka jde nad nějakou trať, a do těch kolejí udeří, tak to zabezpečovací zařízení je ohroženo jako první. Většinou nevyhoří, ale pouze vypadne kvůli přepětové ochraně," podotkl Chrdle. Právě tím ale vznikají časové komplikace jak pro cestující ve vlaku, tak třeba i pro řidiče aut u nefunkčních přejezdů. "Všechna zařízení přecházejí do takzvaného bezpečnějšího stavu. Staniční zabezpečovací zařízení zastaví vlaky a přejezdové zabezpečovací zařízení jde do výstrahy, blikají červená světla a závory jdou dolů," vysvětluje mluvčí SŽDC. Například při posledních rozsáhlejších bouřkách v minulém týdnu se tak najednou zastavily tratě a přejezdy hned na patnácti místech zároveň. Dlouhá zpoždění vznikla proto, že podle současné legislativy musí technici na každý jednotlivý přejezd dojet a obnovit jeho činnost manuálně. "Zpoždění může dosáhnout až několika hodin, potom přistupujeme k zavádění náhradní autobusové dopravy," potvrzuje mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Řešením by tak do budoucna mohl být systém, který by železničářům umožnil aktivovat zablokované přejezdy automatickým restartem na dálku. Přestože už je podobný projekt ve vývoji, někteří odborníci varují, že by mohl být riskantní. Problém by vznikl třeba v případě, kdy by na přejezdu uvízlo auto.

Technik, který by přejezd na dálku chtěl spustit, by o vozidle ale neměl žádné informace, a hrozil by tak střet s jezdícím vlakem.

## 24. 07. 2011 Mohutný požár římského nádraží se obešel bez obětí (Roma Tiburtina)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/131005-mohutny-pozar-rimskeho-nadrazi-se-obešel-bez-obeti/>)

Velký požár dnes ráno zachvátil nádraží Tiburtina na severovýchodě Říma a způsobil zpoždění řady vlakových spojů. Vzniklé hmotné škody jsou podle mluvčí italských státních drah (FS) Mariny Solazzoové "enormní", žádná zranění ale nebyla hlášena. Příčina požáru se vyšetřuje. Nádraží Tiburtina bylo zcela uzavřeno. Ještě dopoledne bojovalo na místě s ohněm asi sedm hasičských týmů. Podle starosty Říma Gianniho Alemanna byl požár odpoledne už pod kontrolou, i když hasiči v objektu nádraží stále pracovali a z budovy se valil hustý tmavý kouř. Alemanno také přes novináře vyzval obyvatele v okolí nádraží, aby neotevírali okna svých bytů. Italské dráhy pak občany vyzvaly, aby se dnes pokud možno cestování vlakem vůbec vyhnuli. Až několikahodinové zpoždění nabraly především spoje na trasách do Milána a Neapole. Kvůli požáru se římskému nádraží také musel vyhnout vysokorychlostní vlak z Milána, který skončil ve Florencii a dále už nepokračoval. Linka metra, která vede pod nádražím, sice nebyla ohněm přímo zasažena, ale kouř do metra pronikl, a metro proto bude znovu otevřeno až v pondělí.

## 25. 07. 2011 České dráhy vyberou dodavatele oprav lokomotiv a vozů na další 4 roky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11086/>)

České dráhy vypisují celkem 18 nadlimitních veřejných zakázek na periodické opravy různých typů lokomotiv a vozů na období příštích 4 let. Souhrnný objem všech osmnácti zakázek představuje provedení až 233 oprav hnacích vozidel a 1 930 oprav osobních vozů v celkové hodnotě 7,124 miliardy Kč. „Vozidla jsou pro periodické opravy rozdělena do jednotlivých okruhů podle společných charakteristických prvků, proto je vytvořeno celkem 18 skupin a tomu odpovídá celkem 18 vyhlášených veřejných zakázek,“ vysvětluje ředitel odboru centrálního nákupu a logistiky Filip Potůček a jako příklad uvádí charakteristiky některých skupin: „Hnací vozidla jsou rozdělena podle trakcí, zda jde například o elektrické lokomotivy pro stejnosměrnou nebo střídavou trakci nebo zda jde o motorové lokomotivy. V případě vozů jsou kritérii pro jednotlivé skupiny např. nasazení vozů do zahraničí nebo pouze na vnitrostátní linky, maximální rychlost 200 km/h nebo speciální určení v podobě lůžkových vozů. Veřejná zakázka probíhá jednacím řízením s uveřejněním a hodnotícím kritériem bude nejvýhodnější nabídková cena.“

## 25. 07. 2011 Stávka bavorských železničářů po měsíci skončila

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/131074-stavka-bavorskych-zeleznicarů-po-mesici-skoncila/>)

Celý měsíc vydrželi stávkovat za zvýšení mezd strojvedoucích německého soukromého dopravce Vogtlandbahn, který mimo jiné provozuje ve spolupráci s Českými drahami expresy Praha – Mnichov a Praha – Norimberk a několik regionálních linek v česko-německém příhraničí. Poprvé od začátku prázdnin se tak cestující mohli svést vlakem do Bavorska bez obav z jeho ukončení na hranicích nebo nahrazení autobusem. Vogtlandbahn zajišťuje provoz na dálkové mezinárodní železniční lince Praha – Plzeň – Schwandorf – Mnichov/Norimberk, na které jezdí čtyři páry vlaků denně. Podílí se také na provozu přeshraničních regionálních linek Mariánské Lázně – Cheb – Zwickau, Cheb – Marktredwitz a Karlovy Vary – Kraslice – Zwickau. Vogtlandbahn provozuje i vlaky z Liberce do Zittau a Hrádku nad Nisou, kde však stávka provoz narušila.

Stávka strojvedoucích společnosti Vogtlandbahn skončila oficiálně v pátek, provoz na linkách, na kterých během ní nejezdily vlaky nebo jich jezdilo méně, ale dopravce obnovil až dnes. Protesty ukončili také zaměstnanci dalších německých společností, jejichž odbory požadovaly navýšení mezd pro strojvedoucích na úroveň státem vlastněných Německých drah (DB). Ačkoli se železničáři vrátili do práce, stávka nic nevyřešila. Spor o platy mezi soukromými dopravci a odborovým svazem GDL pokračuje. "Přes obnovení pravidelného provozu zůstává spor nevyřešen. Vyzýváme GDL ke smířčímu řízení," uvedla zástupkyně Vogtlandbahnu Christine Hechtová. Ředitel společnosti Hartmut Schnorr dodal, že zaměstnanci, kteří se stávky zúčastnili, nebudou nijak postiženi.

## 26. 07. 2011 České dráhy zmodernizují 15 kombinovaných vozů 1. a 2. třídy pro rychlíky (ABpee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11092/>)

České dráhy vypsaly veřejnou zakázku na modernizaci 15 osobních vozů 2. třídy řady Bdt na kombinované vozy 1. a 2. třídy řady ABpee pro dálkovou dopravu. České dráhy po modernizaci získají komfortní vozy pro běžné meziregionální rychlíkové spoje vybavené například klimatizací nebo uzavřeným systémem WC a vyřadí nejstarší vozy obdobného typu. Předpokládaná hodnota zakázky je 270 milionů korun a požadovaný termín dodání všech vozů je do 26 měsíců od podpisu kontraktu, tedy přibližně do konce roku 2013.

Osobní vozy vyráběné na přelomu 80. a 90. let v tehdejší Československu projdou tzv. velkou modernizací. Z pohledu komfortu cestujících to představuje především dosazení nového interiéru a WC s uzavřeným systémem. Ve voze bude jeden velkoprostorový oddíl 1. třídy s 30 polohovatelnými sedačkami, u kterých budou k dispozici stolky. Druhý velkoprostorový oddíl bude nabízet 40 míst pro cestující ve 2. třídě. Také zde budou dosazeny nové sedačky. V obou oddílech budou mít cestující k dispozici elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky, především přenosných PC. Příjemnou pohodu ve voze i během horkých letních dní zajistí klimatizace a nová determální skla. Cestující získají informace o průběhu cesty a následujících zastávkách z audiovizuálního informačního systému. Snadný nástup a vyšší bezpečnost během cesty zajistí nové předsvuně dveře s elektrickým pohonem ovládané tlačítky nebo madly. Dveře budou za jízdy bezpečnostně blokovány a nový systém umožní jejich blokování i za pobytu ve stanici tak, aby cestující nemohli vystoupit například na opačnou stranu mimo nástupiště.

Rozsáhlou modernizací projdou i další technické celky skryté pozornosti cestujících. Bude dosazen nový centrální zdroj energie a úpravou projdou podvozky GP 200 tak, aby se zvýšila rychlost vozů ze 120 na 140 km/h. To umožní jejich nasazení i do rychlejších spojů, případně provoz většího počtu běžných rychlíkových spojů rychlostí až 140 km/h. Vyšší bezpečnost provozu zajistí také nová elektropneumatická brzda s možností přemostění záchranné brzdy. Vůz musí být vybaven také systémem vedení, které umožní mimo jiné společný provoz s řídicími vozy a přenos informací mezi řídicím vozem a lokomotivou (18žilové vedení a 9žilové vedení dle UIC 558 a UIC 541-5).

České dráhy nasadí tyto vozy do ucelených souprav především s nově dodávanými řídicími vozy známými jako řada 961 (Bfhpvee295) a s vozy 2. třídy, jejichž modernizace se nyní připravuje. V provozu budou například na rychlících Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno a Ústí nad Labem – Lysá nad Labem – Kolín, kde nahradí současné starší kombinované vozy s oddíly 1. a 2. třídy.

## 26. 07. 2011 Vagony, které vozily obří náboje, dojezly do Pesan

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/131165-vagony-ktere-vozily-obri-naboje-dojesly-do-lesan/>)

Vojenské muzeum v Lešanech rozšířilo svoji sbírku o unikátní železniční vozy, které se používaly v druhé světové válce k převozu nábojů pro největší německá děla Dora a Gustav. Pancéřovaných vagonů nebylo mnoho a ještě méně se jich dochovalo. Protože lešanské muzeum nemá napojení na železniční síť, musely vagony odcestovat z nedalekého Týnce nad Sázavou po silnici na podvalnicích. Muniční vozy musely být silně pancéřované, aby odolaly častým útokům. Náboje, které vozily, měly zcela gargantuovské rozměry. "Jedna střela měla téměř osm metrů a vážila sedm tisíc kilogramů," přiblížil Andrej Halada z Vojenského historického ústavu.



Existence vagonů byla pro vojenské historiky překvapením. Předpokládalo se, že zanikly. Po válce je sice převzaly obnovené státní dráhy, ale vzhledem k vysoké hmotnosti je příliš nevyužívaly. "Přišli jsme na ně díky dobrovolníkům, kteří nás před pěti lety upozornili, že se nacházejí v několika depech," uvedl historik Robert Peychal. Řada dat o muničních vozech nebyla historikům z vojenského muzea známa. Především nevěděli, kolik pancéřovaných vagonů váží. Proto s napětím očekávali, zda se na týneckém nádraží podaří přeložit vozy z kolejí na podvalníky. Ačkoli hmotnost každého vagonu činila zhruba 30 tun, operace se podařila a Lešanští záhy mohli uvítat nový přírůstek. Muzeum bude svoji železniční sbírku dále rozšiřovat. Kromě německých muničních vozů chce návštěvníkům představit například vagon k převozu tanků nebo štábní vůz s dveřmi pro vojenský džíp.

## 26. 07. 2011 Ombudsmana Fejka nahradil formulář. ČD už ochránce zákazníků nepotřebují

Zdroj: iHNed.cz (<http://zpravy.ihned.cz/cesko/c1-52399660-ombudsmana-fejka-nahradil-formular-cd-uz-ochrance-zakazniku-nepotrebuji>)

Bývalého ombudsmana Českých drah Petra Fejka už ve funkci nikdo nenahradí. Firma zrušila i jeho webové stránky a vrátila se k původní praxi, kdy si cestující stěžovali na fungování železnice přes anonymní formulář. České dráhy již nepovažují existenci ombudsmana kvality služeb ve své firmě za důležitou. Místo vzniklo a zaniklo spolu s Petrem Fejkem. Po Fejkově odchodu je k nenalezení i webová stránka ombudsmana. Nahradil ji nenápadný box Zákaznická podpora v pravém rohu webu ČD. "V rámci pravidelných aktualizací našich webových stránek byly odstraněny neaktuální odkazy související s činností ombudsmana," potvrdil serveru IHNED.cz mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Kdo v tuto chvíli stížnosti zákazníků Českých drah řeší? Nespokojení cestující si mohou stěžovat přes neosobní formulář. Dráhy se tak vrátily k praxi před Fejkovým nástupem. "Cestující se v současnosti mohou obracet se svými podněty a připomínkami na Odbor provozu osobní dopravy. Nejsnazší a nejrychlejší je zaslat podnět cestou kontaktního formuláře na našich webových stránkách", odpověděl Šťáhlavský. Konkrétní osobu, která by měla vyřizování stížností a podnětů na starosti, vedení drah nepověřilo a ani ji nehledá.

## 27. 07. 2011 Jízdní řád 2012: Poslední měsíc na úpravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11104/>)

Zhruba za měsíc vyprší termín pro poslední možné úpravy železničního jízdního řádu na příští rok. Ten začne platit 11. prosince 2011. České dráhy i ostatní dopravci musejí nejpozději do začátku září předat své požadavky státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která je pověřena jejich koordinací a následným sestavením úředního jízdního řádu pro Českou republiku. Nyní vrcholí projednávání jízdních řádů na rok 2012 s objednavateli, tedy s krajskými úřady a s ministerstvem dopravy. Pokud mají občané nebo obce ještě nějaké návrhy na jejich vylepšení, musí je co nejrychleji předat na příslušný útvar krajského úřadu nebo ministerstva," říká Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu. „Státní organizace Správa železniční dopravní cesty na počátku září uzavře přípravu jízdního řádu, zahájí jeho finalizaci k tisku a vydání a už nebude možné do tras vlaků a jejich zastávek zasahovat.“

Zatímco na vnitrostátních jízdních řádech, především v regionální dopravě, se ještě pracuje a mohou doznat i výraznějších změn, o podobě mezistátních jízdních řádů je už teď v podstatě rozhodnuto. Trasy mezistátních vlaků se dojednávají každoročně na mezinárodní konferenci Forum Train Europe. Mezinárodní jízdní řád na příští rok nezaznamená na většině relací významné změny, přesto zde některé novinky jsou:

- nasazením více vozidel s rychlostí 160 km/h se předpokládá zkrácení cestovních časů na některých tratích, např. z Prahy do Břeclavi o cca 6 minut, z Prahy do Olomouce o cca 11 minut, z Prahy do Ostravy o cca 16 minut, z Prahy do Žiliny přes Ostravu dokonce až o 39 minut;
- vlak EC 274/275 Slovan Praha – Bratislava pojedje nově až do / z Budapešti, bude tak vytvořen prakticky po celý den dvouhodinový interval spojů EuroCity z Prahy až do Budapešti;
- vlak EN 444/445 Slovakia Praha – Košice nebude veden v závazku veřejné služby a bude nově sestaven pouze z lůžkových a lehátkových vozů, vlak i nadále poveze autovozy z Prahy do Popradu a do Košic;
- některé ze spojů SuperCity Praha – Ostrava operované jednotkami pendolino budou ve dnech zvýšené přepravní poptávky vedeny přes Český Těšín až do / ze slovenské Žiliny;
- rychlík Silesia Bohumín – Krakov bude nově veden v kategorii EuroNight a vrátí se na dřívější trasu Praha – Krakov, v úseku Praha – Bohumín a zpět bude veden místo spoje IC 544/545 Ostravan a bude nabízet také skupinu vozů 1. a 2. třídy pro tzv. denní cestující;
- mezi Prahou a Lincem bude přes Tábor a České Budějovice zaveden druhý přímý rychlík s názvem F.A.Gerstner;

Ve vnitrostátní dálkové dopravě jsou již nyní zřejmé také některé novinky. Například ministerstvo dopravy neobjednalo žádné dálkové spoje kategorie EuroCity, InterCity nebo Expres na trase Praha – Ostrava. České dráhy proto na této trase povedou na své komerční riziko v samostatných dvouhodinových intervalech jak spoje SuperCity operované jednotkami pendolino, tak ostatní rychlé

spoje v kategorii EuroCity nebo Expres. Všechny tyto vlaky nabídnou modernizovaný vozidlový park. Více nových nebo modernizovaných souprav se plánuje v regionální a dálkové dopravě také na dalších tratích. V Libereckém kraji a na Vysočině budou v jízdním řádu 2012 uvedeny do provozu například zcela nové nízkopodlažní motorové vozy RegioShuttle od společnosti Stadler. Souhrnné informace o nabídce vlaků v jízdním řádu 2012 přineseme tradičně na podzim po ukončení přípravných prací a po uzávěrce jízdního řádu ze strany SŽDC.

## 27. 07. 2011 Olomoucký kraj nahradí ve třech úsecích vlaky autobusy (tratě č. 024, 025, 271)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/olomoucky-kraj-nahradi-ve-trech-usecich-vlaky-autobusy/667766>)

Olomoucký kraj nahradí od prosince ve třech úsecích železniční dopravu autobusovou. Učiní tak kvůli rozhodnutí Pardubického kraje zrušit vlakové spoje na tratích Moravský Karlov – Štítý, Dolní Lipka – Hanušovice a Chornice – Džbel, které protínají oba regiony. Autobusová doprava v úsecích v Olomouckém kraji nahradí železniční v plném rozsahu, řekl dnes novinářům náměstek hejtmána Alois Mačák (ČSSD). Pardubický kraj se podle něj rozhodl zrušit vlakové spoje v daných úsecích z ekonomických důvodů. "Podle propočtů ho stojí jeden vlakokilometr 120 až 130 korun, v případě autobusů je to podle počtu cestujících zhruba 20 až 30 korun. To je samozřejmě rozdíl," uvedl Mačák.

Vedení Olomouckého kraje uvažovalo o tom, že provoz vlaků na tratích zachová a ztrátu z jejich provozu uhradí ze svého rozpočtu. Za fungování vlakových spojů by ale hejtmanství muselo zaplatit zhruba 20 milionů korun ročně. "Výše kompenzace by neodpovídala využití uvedených tratí, jednotlivé tratě dnes využívá maximálně 30 cestujících denně," řekl náměstek hejtmána. Doplnil, že za autobusy, které vlaky nahradí, kraj zaplatí asi tři až čtyři miliony korun. "Autobusové linky, jejichž ztrátu budeme hradit, budou jezdit na území kraje. S kolegy z Pardubického kraje budeme jednat o tom, aby na ně v jejich kraji navazovaly další spoje," uvedl Mačák. Vlakové spoje by měly na tratích Moravský Karlov – Štítý, Dolní Lipka – Hanušovice a Chornice – Džbel přestat jezdit od 11. prosince.

## 27. 07. 2011 ČD pozici ombudsmana neruší, pouze ji v současnosti neobsadí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-pozici-ombudsmana-nerusi-pouze-ji-v-soucasnosti-neobsadi/667844>)

České dráhy se pozici ombudsmana kvality nechystají zrušit. V současné době ji ale neplánují nikým obsadit. ČTK to dnes řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Společnost tak upřesnila informace některých médií o definitivním zrušení této pozice. České dráhy na pozici ombudsmana prý dosud nerezignovaly. "Jsme přesvědčeni, že osobu, která by vypracovala koncepci péče o zákazníky a vrcholově dohlížela na dodržování standardů kvality poskytovaných služeb, tak velký dopravce potřebuje," uvedl Štáhlavský.

Místo zůstává neobsazené po odchodu Petra Fejka, který pozici zastával od března letošního roku. Podněty a stížnosti cestujících jsou vyřizovány na úseku osobní dopavy, uvedl Štáhlavský. Fejk pozici ombudsmana opustil v červnu poté, co odboráři kritizovali jeho vysoký plat. Ten podle informací zveřejněných v médiích dosahoval 270.000 korun. V rámci konkurenční doložky si také odnesl devět měsíčních platů za to, že nebude tři čtvrtě roku pracovat ve stejném oboru, protože se účastnil jednání představenstva ČD a dostal se tak k citlivým informacím. Dráhy každý pracovní den přepraví kolem půl milionu cestujících a vypraví okolo 7 000 spojů.

## 27. 07. 2011 Rychlík jako ze 30. let vznikne v Hradci Králové

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/131296-rychlik-jako-ze-30-let-vznikne-v-hradci-kralove/>)

Vlak podobný těm, které jezdily po československých kolejích v předválečném období, vznikne v příštích letech v Hradci Králové. Skupina nadšenců dala dohromady vraky deseti rychlíkových vozů, které prvorepublikové státní dráhy používaly, a nyní díky příspěvku sponzora zahajují jejich rekonstrukci. Jejich zprovoznění umožní vypravovat dobové soupravy. V současnosti jsou z vozů vyrobených před rokem 1938 provozuschopné pouze menší vagony, které se používaly spíše na vedlejších tratích.



Historické soupravy, které často vyjíždějí na české koleje, jsou většinou tvořeny z vozů vyrobených v 50. letech minulého století i z novějších anebo ze starších, ale malých a dvounápravových vagonů. Čtyřnápravové meziválečné vozy k dispozici nejsou. Když chtěly předloni České dráhy sestavit vlak připomínající dětské transporty do Velké Británie, které byly vypraveny na konci 30. let, musely si vypůjčit dobové vagony v Německu a Maďarsku. Situaci teď může změnit iniciativa královéhradeckého spolku Ajax, který sehnal vraky deseti velkých meziválečných vagonů. "V první fázi chceme opravit tři vozy, které začneme používat na akcích a budou do jisté míry financovat opravy dalších," popsal předseda sdružení Petr Voženílek.

Spolek opraví první vagony díky příspěvku nového sponzora. Kolik ale budou opravy stát, zatím není zcela jasné. "Obecně se náklady na renovaci prvních a jednodušších vozů pohybují kolem dvou milionů korun za jeden," odhadl Voženílek. "Opravy budou takový zvláštní mix, velké věci si budeme zadávat do opraven a sami budeme dělat jen hrubé práce, demontáže i to, co už dneska velké opravy stejně neumějí," dodal. U většiny vozů bude potřeba úplně znovu zařídit interiér. Vagony, které královéhradecký spolek sehnal, po svém dávném vyřazení z provozu buď chátraly, nebo sloužily k ubytování v rámci tzv. pracovních vlaků – k tomu však byla nutná jejich razantní přestavba. Mezi největší unikáty hradecké sbírky patří dva lůžkové a jeden restaurační vůz patřící původně společnosti CIWL nebo vagon první a druhé třídy z roku 1894.

## 28. 07. 2011 Čínské rychlovlaky se srazily kvůli vadnému semaforu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/131361-cinske-rychlovlaky-se-srazily-kvuli-vadnemu-semaforu/>)

Tragickou vlakovou nehodu z minulého týdne v Číně způsobila podle vyšetřovatelů závada na signalizaci. V sobotu se na mostě na východě země srazily dvě vysokorychlostní soupravy. Zemřelo 39 lidí, víc než 200 se zranilo. Vyšetřování ukázalo, že semafor byl bez proudu a místo červené svítila zelená. Po zásahu bleskem nezměnilo signální zařízení na nádraží Wen-čou zelenou na červenou. O pár okamžiků později vyjela na trať, kde stál vysokorychlostní vlak, další souprava. Za závadu se už omluvil pekingský institut pro železniční výzkum, který také zaslal omluvný dopis rodinám pozůstalých. Na místo neštěstí teprve dnes vyrazil čínský premiér Wen Ťia-pao, který se dříve nemohl dostat kvůli pracovním povinnostem. Slíbil "přísný trest" pro zodpovědné a řekl, že i při rychlém rozvoji železniční sítě musí být bezpečnost prioritou.

## 28. 07. 2011 Pořídte si IN 25 a IN 50 na rok levněji (od 1. srpna do 15. září 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11127/>)

Od 1. srpna nabídnou České dráhy vybrané roční zákaznické aplikace na In-kartě levněji. Časově omezená nabídka platí do 15. září a zákazníci během ní mohou ušetřit na ročních aplikacích IN 25 a IN 50. Cílem akce je především přilákat nové zákazníky, proto si zákaznickou aplikaci za akční cenu mohou koupit pouze noví žadatelé a žadatelé o pokračovací In-kartu (do hotové platné In-karty nelze zákaznickou aplikaci za akční cenu nahrát). Žádost o vystavení nepřenosné In-karty s roční aplikací IN 25 nebo IN 50 za akční cenu lze podat u pokladních přepážek ČD do 15. září (prostřednictvím eShop nelze tuto nabídku využít). Možný je také dvouměsíční předprodej. Pokud si ale zákazník přeje aplikaci využívat třeba od konce října, musí o ni požádat nejpozději 31. srpna 2011 a zvolenou aplikaci při podání žádosti uhradit.

### Akční ceny In-karet od 1. srpna do 15. září 2011

roční aplikace		akční cena	původní cena
IN 25 1/1	cestující 15–26	220 Kč	250 Kč
	cestující 26+	490 Kč	550 Kč
IN 25 1/2	cestující –15	220 Kč	250 Kč
	Důchodce	490 Kč	550 Kč
IN 25 1/4	ZTP, ZTP/P	490 Kč	550 Kč
IN 50	cestující 15–26	1 190 Kč	1 330 Kč
	cestující 26+	2 690 Kč	2 990 Kč



## 28. 07. 2011 Parní léto 2011 na Vysočině začíná

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11128/>)

I letošní léto bude na Vysočině ve znamení nostalgických jízd na trati z Kostelce u Jihlavy do Telče a Slavonic. České dráhy vypraví historické vlaky tažené parní lokomotivou 310.922 z České Třebové, chybět nebude ani bufetový vůz a historické vozy. První jízda se uskuteční již tuto sobotu z Třeště do Telče a Dačic, každý tak může vyrazit na Westernové odpoledne v Malém Pečíně. Parní léto oslaví České dráhy také s dětmi, 14. srpna jízdou z Telče do Dačic, kde uspořádají dětské odpoledne s Elfíkem. Na pořádání Parního léta 2011 se vedle Českých drah podílí Společnost telčské místní dráhy.

V průběhu letních prázdnin proběhne celkem šest parních jízd na místní dráze z Kostelce u Jihlavy do Slavonic spojených se zábavným programem. V sobotu 20. srpna navíc vyjede mimořádný vlak z Okříšek přes Moravské Budějovice do Znojma a připomene tak 140 let této trati. Následující den, 21. srpna, vyrazí pára Horáckem a Vysočinou, pojedou na trati Okříšky – Třebíč – Náměšť nad Oslavou – Studenec – Velké Meziříčí – Třebíč – Okříšky. Jízdenky se budou prodávat přímo ve vlaku u vlakového personálu. Ve všech zvláštních vlcích platí úsekové jízdné, nelze tedy uplatnit žádné tarifní a mimotarifní slevy ČD. Zvýhodněny jsou ceny úsekových jízdenek pro děti do 15 let. Jízdenka do 20 km stojí 30 korun (děti 15 Kč), do 40 km pak 40 korun (děti platí 20 Kč). Za úsek do 60 km zaplatí každý 50 korun a děti 30. Pro nejdělsí úsek do 80 km stojí jízdenka 60 korun a děti platí polovinu. Jízdní řád je zveřejněn na stránkách Českých drah [www.cd.cz/vysocina](http://www.cd.cz/vysocina) v sekci Nostalgické jízdy.

Tradičně připravují České dráhy v průběhu parního léta zábavný program pro nejmenší. Letos tomu nebude jinak: v neděli 14. srpna proběhne již třetí ročník dětského odpoledne s Elfíkem. I letos je připravena pro děti řada zajímavých her a nově i výroba malých dárků. Elfík také doprovodí děti během jízdy parním vlakem.

### Přehled nostalgických jízd – Parní léto 2011 na trati 227 Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice

Datum	Doprovodný program
30. července 2011	Westernové odpoledne v Malém Pečíně a zábavný podvečer v Hodicích
31. července 2011	Dětské odpoledne v Třešti a výstava RADIA
6. srpna 2011	Slavnostní jízda do Slavonic
7. srpna 2011	Zábavné odpoledne ve Slavonicích
13. srpna 2011	Country zábava v Třešti a výstava RADIA
14. srpna 2011	Dětské odpoledne s Elfíkem v Dačicích
20. srpna 2011	Parní léto Horáckem a Znojmskem, 140 let trati Okříšky – Moravské Budějovice – Znojmo
21. srpna 2011	Parní vlak Vysočinou a Horáckem

## 28. 07. 2011 Rychlíku na trati z Budějovic do Prahy začal hořet vagon

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/rychliku-na-trati-z-budejovic-do-prahy-zacal-horet-vagon-p2a-/budejovice-zpravy.aspx?c=A110728\\_180102\\_budejovice-zpravy\\_alt](http://budejovice.idnes.cz/rychliku-na-trati-z-budejovic-do-prahy-zacal-horet-vagon-p2a-/budejovice-zpravy.aspx?c=A110728_180102_budejovice-zpravy_alt))

Jeden z vagonů rychlíku na trati z Českých Budějovic do Prahy zachvátil ve čtvrtek odpoledne požár. Žádný z cestujících nebyl zraněn, ale museli si z vlaku vystoupit a čekat, než se hasičům podaří vagon a trať podél trati uhasit. Provoz na trati byl zastaven. Plameny vyšlehly z vagonu v půl páté odpoledne v okamžiku, kdy projížděl obcí Hrdějovice. Souprava okamžitě zastavila a na místo vyrazili místní dobrovolní hasiči i profesionální záchranáři z Českých Budějovic. "Hořelo v podvozkové části předposledního vagonu. Díky rychlému zásahu hasičů se požár nerozšířil do kupé, žádný z cestujících nebyl ohrožen," uvedla mluvčí jihočeských hasičů Vendula Matějů. Všichni cestující si podle jejích slov museli z vlaku vystoupit. "Hasiči dostali do deseti minut po svém příjezdu požár pod kontrolu. Dobrovolní hasiči likvidovali současně požár trávy vzniklé od hořícího vagonu," řekla Matějů. Proč začal vagon hořet a jak vysoká je škoda, budou hasiči teprve zjišťovat. Dráhy provoz na trati zastavily. Cestující



z poškozeného vlaku si na Hluboké museli přesednout do dalšího rychlíku, který nabral stejně jako další spoje na trati zhruba hodinu zpoždění.

## 29. 07. 2011 Koridoru z Prahy do Lysé svítí zelená

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/koridoru-z-prahy-do-lyse-sviti-zelena-685946>)

Chystaný 30 kilometrů dlouhý železniční koridor z pražských Vysočan do Lysé nad Labem dostal zelenou od ministerstva životního prostředí (MŽP). Kladný postoj „zeleného“ úřadu přišel po dvouletém posuzování. Pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) to znamená zahájení všech přípravných prací. V budoucnu by na jedné z klíčových příměstských tratí mohly jezdit vlaky rychlostí až 140 kilometrů za hodinu. „Tento směr byl zatím poměrně opomíjený, v pražské příměstské dopravě přitom hraje velkou roli,“ odůvodnil záměr Tomáš Drvota ze SŽDC. Náklady na stavbu odhaduje řádově na miliardy korun. Přesnější čísla se správa železnic zdráhá uvést, mimo jiné kvůli řadě požadavků, které vyplývají z dokumentace MŽP. „Připomínky tohoto procesu musíme zapracovat do přípravné dokumentace. Poté zažádáme o územní rozhodnutí,“ doplnil Drvota.

Se zahájením stavby se počítá v roce 2014, náklady by přitom měly z části hradit evropské fondy. Ještě předtím chce správa železnic zmodernizovat trať z Běchovic do Úval tak, aby následně mohla v době stavby koridoru do Lysé částečně tuto trať suplovat. Trať do Lysé má díky přestavbě na koridor mimo jiné přejít na automatické dálkové řízení z Prahy. V úseku mezi Čelákovicemi a Mstěticemi dojde i k významnému narovnání kolejí.

SŽDC chystá v hlavním městě i další obří železniční projekt. Je jím napojení čtvrtého koridoru vedoucího z jižních Čech na hlavní nádraží. Úsek z Hostivaře k jižnímu portálu vinohradského tunelu vyjde na 6,3 miliardy korun, což projekt řadí mezi vůbec nejdražší železniční stavby v Praze. Poprvé tady podle plánů dělníci kopnou v roce 2014. Ještě dražší bylo takzvané Nové spojení pod vrchem Vítkovem, které vyšlo na devět miliard korun.

### Více na investice, méně na údržbu

Správa železniční dopravní cesty má v letošním rozpočtu na nové investice 15 miliard korun, loni to bylo 12,5 miliardy korun. Naopak na opravy a údržbu kolejí se suma meziročně o miliardu snížila, v rozpočtu je letos připraveno 7,4 miliardy korun. Z velkých staveb SŽDC chystá například kompletní rekonstrukci plzeňského železničního uzlu za 1,5 miliardy korun nebo takzvanou zakázku desetiletí, stavbu koridoru Rokycany – Plzeň za více než osm miliard korun.

## 29. 07. 2011 V Jihlavě vykolejil historický vlak, jeli v něm pouze zaměstnanci drah

Zdroj: iDNES.cz ([http://jihlava.idnes.cz/v-jihlave-vykolejil-historicky-vlak-jeli-v-nem-pouze-zamestnanci-drah-1e1-jihlava-zpravy.aspx?c=A110729\\_130111\\_jihlava-zpravy\\_kol](http://jihlava.idnes.cz/v-jihlave-vykolejil-historicky-vlak-jeli-v-nem-pouze-zamestnanci-drah-1e1-jihlava-zpravy.aspx?c=A110729_130111_jihlava-zpravy_kol))

V pátek dopoledne vykolejil u nádraží v Jihlavě historický vlak. Inspektoři drážní inspekce dorazili na místo, aby zjistili, co se vlastně stalo. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Podle šetření to vypadá, že manipulační vlak táhl vykolejenou lokomotivu několik kilometrů, pak zase naskočila zpátky na koleje a nakonec se opět mimo ně ocitla v Jihlavě. Škodu drážní inspektoři zatím odhadli na 900 tisíc korun, 600 tisíc z toho na historickém vlaku, zbytek na železniční trati. Je pravděpodobné, že v sobotu nepojedou vlaky mezi stanicemi Brancouze a Okříšky. "Vlak vykolejil v 11:15. Byl úplně bez cestujících, byli v něm pouze zaměstnanci drah, protože se jednalo o manipulační jízdu," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Celkem vykolejilo pět vozů včetně historické lokomotivy. Při nehodě se nikdo nezranil, trasa od Luk nad Jihlavou ale byla uzavřena. "Kdy bude opět obnovena, nedokážu odhadnout. Bude tam teď chvíli probíhat šetření a následně se musí vozy nakolejit. Otázka ale také je, zda v Jihlavě na to mají jeřáb, nebo ne," doplnil mluvčí.



Historickou soupravu táhl manipulační vlak. "Kousek za zastávkou Luka nad Jihlavou začínají v kolejišti patrně čerstvé stopy, jak stará lokomotiva uprostřed vlaku ze zatím neznámých důvodů vyskočila z kolejí," popsal redaktor, který spolu s Drážní inspekcí obchází místo nehody. Souprava pak jela dál a lokomotivu mimo koleje táhla přibližně tři kilometry. "U nepoužívané výhybky k lomu ale stopy v kolejišti náhle končí. Lokomotiva tedy musela znovu na koleje naskočit," popsal průběh šetření redaktor. Znovu se stopy objevily až po pěti kilometrech. "V Jihlavě na první výhybce pak lokomotiva vykolejila úplně a s ní i další vagóny," doplnil redaktor. Vykolejený vlak pak ujel dalších sto metrů, než

se zastavil. Nyní je jen jisté, že bude potřeba vyměnit přibližně 2 200 šroubů, které přichycují koleje k pražcům. Byly totiž poškozeny. Inspektoři ale zatím neurčili, zda se po trati do výměny šroubů bude smět jezdit, nebo ne. Pokud ano, bude i tak trasa od Luk na Jihlavu neprůjezdná minimálně do pátečního večera. Příčinu nehody Drážní inspekce vyšetřuje a není jisté, zda za ni mohla technická závada na lokomotivě, nebo vagónech. V kolejišti ale inspektoři našli šroub, který pravděpodobně ze soupravy upadl.

### 30. 07. 2011 Trať u Jihlavy bude po nehodě parního vlaku průjezdná v neděli

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/131553-trat-u-jihlavy-bude-po-nehode-parniho-vlaku-prujezdna-v-nedeli/>)

Železniční trať Jihlava – Okříšky, na které v pátek vykolejil historický vlak a parní lokomotiva 310.922, bude zřejmě zprovozněna až během nedělního večera. Trať byla při nehodě značně poškozena a pravidelné vlaky tam nahradily autobusy. Příčinou vykolejení vlaku je zřejmě technická závada na historickém voze, informoval o tom Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Nehoda se ale stále vyšetřuje. Vzhledem k nehodě musely dráhy zrušit také naplánované víkendové jízdy historického vlaku mezi Kostelcem u Jihlavy a Slavonicemi.



Souprava byla zapojena za manipulační vlak a směřovala na víkendovou akci do Slavonic. Mimo koleje se ocitla parní lokomotiva a pět vozů. SŽDC zjistila, že vlak dvakrát vykolejil už v úseku mezi stanicemi Okříšky a Bransouze. Zpět na koleje se dostal vždy na železničním přejezdu. Třetí vykolejení bylo zaznamenáno za železniční stanicí Luka u Jihlavy. "Na výhybce na trati vůz opět nakolejil a k poslednímu vykolejení došlo před železniční stanicí Jihlava," doplnil Drvota. Na podezřelé chování vlakové soupravy upozornil zaměstnanec SŽDC mezi stanicemi Luka u Jihlavy – Jihlava. Unikátní parní lokomotiva 310.922 vznikla v roce 1930 v plzeňské Škodě.

Ředitel SŽDC Jihlava nařídil mimořádnou kontrolu, která odhalila poškození zhruba 4 000 svérkových šroubů a další poškození infrastruktury trati. Po prohlídce bylo nařízeno v poškozeném devětadvacetikilometrovém úseku zavést výluky a ihned začít s opravami. Škoda na trati se odhaduje na 600 000 korun, celková škoda je pak 900 000 korun.

### 31. 07. 2011 V Česku ráno vykolejily tři vlaky, bez zranění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/131584-v-cesku-rano-vykolejily-tri-vlaky-bez-zraneni/>)

Na české železnici se dnes časně ráno staly dvě nehody, při kterých vykolejily tři vlaky. Obě události se obešly bez zranění, škoda z obou nehod dosáhla 3,3 milionu korun. Zatímco ve středních Čechách byl příčinou vykolejení prázdného vlaku spadlý strom, v Děčíně dvě soupravy vykolejily při posunování. Informoval o tom mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.



Ve 04:55 se stala nehoda mezi stanicemi Lochovice a Příbram, kde se srazil osobní vlak se spadlým stromem. Vlak, ve kterém nejeli žádní cestující, vykolejil. Posádce vlaku se při kolizi nic nestalo. Celková škoda byla vyčíslena na 200 tisíc korun. Provoz na trati v úseku Lochovice – Jince je zastaven, dokud vlak nebude znovu postaven na koleje. Podle webu Českých drah byla zavedena náhradní autobusová doprava.

Druhá mimořádná událost se udála také těsně před pátou hodinou ranní ve stanici Děčín, kde se srazily dvě soupravy osobních vlaků při posunování na nádraží. Vykolejily poslední vozy obou souprav. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a vznikla škoda 3,1 milionu korun. Provoz na trati a ve stanici nebyl omezen ani přerušen. Odklízovací práce již začaly a měly by probíhat během dnešního dne, doplnil Drápal.